

**CLEBER MONTANHOLI DE SENA**

**TRÂNSITO: CONHECIMENTO DE JOVENS EM  
IDADE PARA OBTENÇÃO DA PRIMEIRA  
HABILITAÇÃO**

**CAMPINAS**

**2019**

**CLEBER MONTANHOLI DE SENA**

**TRÂNSITO: CONHECIMENTO DE JOVENS EM  
IDADE PARA OBTENÇÃO DA PRIMEIRA  
HABILITAÇÃO**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação *Stricto Senso* em Psicologia do Centro de Ciências da Vida-PUC-Campinas, como parte dos requisitos para a obtenção do título de mestre em Psicologia como Profissão e Ciência.

Orientadora: Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Tatiana de Cássia Nakano Primi

**CAMPINAS**

**2019**

Ficha catalográfica elaborada por Vanessa da Silveira CRB 8/8423  
Sistema de Bibliotecas e Informação - SBI - PUC-Campinas

150  
S474t

Sena, Cleber Montanholi de.

Trânsito: conhecimento de jovens em idade para obtenção da primeira habilitação / Cleber Montanholi de Sena.- Campinas: PUC-Campinas, 2019.  
135 f.

Orientadora: Tatiana de Cássia Nakano Primi.  
Dissertação (Mestrado em Psicologia) - Centro de Ciências da Vida, Pontifícia Universidade Católica de Campinas, Campinas, 2019.  
Inclui anexo e bibliografia.

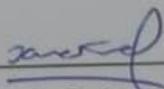
1. Psicologia. 2. Trânsito urbano. 3. Segurança de trânsito - Estudo e ensino. 4. Saúde mental. I. Primi, Tatiana de Cássia Nakano. II. Pontifícia Universidade Católica de Campinas. Centro de Ciências da Vida. Programa de Pós-Graduação em Psicologia. III. Título.

CDD - 22. ed. 150

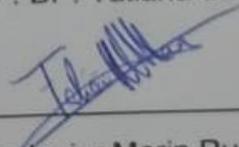
CLEBER MONTANHOLI DE SENA

TRÂNSITO: CONHECIMENTO DE JOVENS EM IDADE  
PARA OBTENÇÃO DA PRIMEIRA HABILITAÇÃO

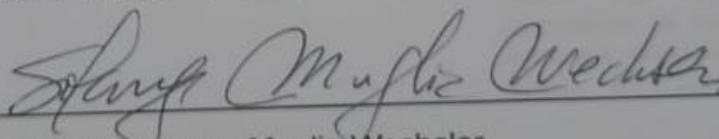
BANCA EXAMINADORA



\_\_\_\_\_  
Presidente Profª. Drª. Tatiana de Cassia Nakano Primi



\_\_\_\_\_  
Prof. Dr. Fabian Javier Marin Rueda



\_\_\_\_\_  
Profª. Drª. Solange Muglia Wechsler

PUC-CAMPINAS

2019

Dedico esse trabalho a minha  
companheira de todas as horas, nos  
momentos mais alegres e os mais  
difíceis, e firmamento meu nessa

Também com todo o meu amor e carinho,  
dedico este trabalho ao irmão,  
companheiro e exemplo de vida, Marcelo  
Soares de Sena, que deixou a saudade  
como recordação.

“Se tens conhecimento, deixa que os outros acendam a vela na sua”

Thomas Fuller

## AGRADECIMENTOS

Agradeço em primeiro lugar à concentração de uma energia superior que possibilita todas as ações, mais conhecida como Deus.

Aos meus pais Albino Soares de Sena e Diomar Maria Montanholi de Sena, maiores exemplos de vida e dedicação aos objetivos, à cunhada que virou irmã Irinéia e minha fofura de sobrinha Gigi e ao meu irmão Clayton Soares de Sena, a quem procuro segui-lo como exemplo de temperança.

Ao meu saudoso irmão Marcelo Soares de Sena, que em sua breve passagem entre nós, deixou, em sua maneira simples de enxergar a vida, ensinamentos preciosos.

À toda minha família, tios e primos, que também estiveram sempre presentes de alguma forma, trazendo alento nessa caminhada.

À minha companheira de todas as horas, com quem venho compartilhando as alegrias e sendo pilar de sustentação nos momentos difíceis, e maior motivadora a entrar na seara da pesquisa.

Te amo, Viviany Teixeira do Nascimento.

À minha orientadora professora Dra. Tatiana de Cássia Nakano Primi que, com muita segurança, sempre presente e disposta às demandas, acreditou no meu trabalho e generosamente compartilhou seus conhecimentos, direcionando o trabalho com maestria e ternura.

Às Escola Estadual Dr. Cesário Coimbra e a Escola Técnica Estadual Prof. Alberto Feres, de Araras, seus corpos técnicos, alunos e docentes das instituições, que gentilmente cederam tempo e espaço, e que foram de fundamental importância para o desenvolvimento dos estudos apresentados.

A professora Dra. Solange Muglia Wechsler, por compartilhar seu imenso conhecimento e dar corpo estrutural a esse trabalho.

À professora Dra. Sônia Fiorim Enumo, por proporcionar olhares acadêmicos além do esperado.

Às professoras Dra. Vera Lúcia Trevisan e Dra. Vera Engler Cury, à Maria Amélia e Elaine, que conduziram com destreza e maestria as dúvidas e necessidades acadêmicas.

Aos queridos companheiros de estudo Allan Waki de Oliveira, Cristina Maciel Massens, Gabriela Fabbro Spadari, Gisele Maria da Silva, Karina Oliveira, Luísa Gomes, Priscila Zaia e Talita Silva, pessoas que tive o privilégio de conviver e acumular conhecimentos preciosos durante todo esse período, aos que já haviam terminado este ciclo, mas que permaneceram de maneira informal e não menos presentes no apoio e carinho Carolina Campos, Evandro Moraes Peixoto e Rauni Roama Alves, sem esquecer das recém chegadas, que com pouco tempo já se tornaram de sobremaneira especiais, Carolina de Campos, Janaina Chnaider e Laís Santos.

O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) - Código de Financiamento 001.

## SUMÁRIO

	Pag.
Lista de tabelas.....	ix
Lista de quadros.....	x
Resumo.....	xi
Abstract.....	xii
Apresentação.....	13
Conceitos, contextualizações e fatores importantes no trânsito: o quadro atual.....	16
As contribuições da Psicologia para a área: marcos históricos.....	22
A perícia psicológica no contexto do trânsito.....	29
Questionamentos na área.....	33
Educação para o trânsito.....	39
Pesquisas em psicologia do trânsito (focos, tendências e lacunas).....	49
Áreas de pesquisa a serem incentivadas.....	55
Objetivos.....	61
Objetivo geral.....	61
Objetivos específicos.....	61
Método.....	62
Estudo 1 – Estudo piloto.....	63
Participantes.....	64
Procedimentos.....	64
Instrumento .....	65
Resultados.....	65
Estudo 1 – Questionário definitivo.....	66
Participantes.....	66
Instrumentos.....	66
Procedimentos.....	66
Resultados e discussão.....	67
Estudo 2 – Avaliação do nível de conhecimento dos participantes sobre aspectos relacionados ao trânsito e aqueles exigidos na prova de conhecimentos que compõem o curso de formação de condutores.....	83
Participantes.....	83
Instrumento .....	83
Procedimentos.....	86
Resultados e discussão.....	86
Considerações finais.....	96
Referências.....	99
Anexos.....	114
Anexo A – Parecer Consubstanciado do Comitê de Ética em Pesquisas.....	115
Anexo B - Cartas de autorização dos responsáveis pelas escolas.....	118
Anexo C - Termo de Consentimento Livre e Esclarecido - pais e responsáveis.....	121
Anexo D – Termo de Consentimento Livre e Esclarecido para o participante maior de 18 anos.....	123
Anexo E – Termo de Assentimento Livre e Esclarecido - menores de 18 anos.....	125
Anexo F – Questionário de percepção no trânsito.....	127
Anexo G – Simulado de prova do DETRAN.....	130

## LISTA DE TABELAS

Tabela 1	Descrição das categorias de respostas encontradas na Questão 1: “Você tem a intenção de tirar a carteira nacional de habilitação? Justifique” .....	67
Tabela 2	Descrição das categorias de respostas encontradas na Questão 2: “Que vantagens ou benefícios você acha que dirigir trará para você?.....	69
Tabela 3	Descrição das categorias de respostas encontradas na Questão 3: “O que você acha que o candidato a motorista deve saber antes de conseguir a sua CNH?” .....	71
Tabela 4	Categorias de respostas para a questão 4: “Qual o meio de transporte mais utilizado por você atualmente? E após a obtenção da CNH, isso vai mudar? Como?”.....	73
Tabela 5	Frequência e porcentagem de concordância.....	75
Tabela 6	Tabulação do Simulado aplicado (módulo, conteúdo e acertos em cada questão).....	87
Tabela 7	Análise da distribuição e acerto das questões por módulo.....	93

## LISTA DE QUADROS

Quadro 1	Marcos históricos da Psicologia do Trânsito.....	24
Quadro 2	Construtos a serem avaliados na perícia psicológica no contexto do trânsito.....	30
Quadro 3	Informações a serem obtidas em cada item avaliado no roteiro de entrevista de perícia psicológica no contexto do trânsito.....	31
Quadro 4	Módulos do curso de formação de condutores.....	84

## RESUMO

Sena, C. M. (2019). *Trânsito: Percepção de jovens em idade para obtenção da primeira habilitação*. Dissertação de Mestrado. Centro de Ciências da Vida. Pontifícia Universidade Católica de Campinas, São Paulo.

O presente trabalho teve por objetivo investigar conhecimentos que o jovem, em idade para obtenção da carteira nacional de habilitação, possui sobre o trânsito. Para isso, dois estudos foram desenvolvidos. O primeiro estudo, visou a construção de um questionário e a aplicação de um estudo piloto para verificação da sua adequação ao público alvo. A amostra foi composta por 15 estudantes do 3º ano do ensino médio, com idades entre 17 e 18 anos, provenientes de uma escola pública localizadas no interior do Estado de São Paulo. A partir dos resultados, o questionário foi revisado e reformulado em um questionário definitivo. Nele, 91 estudantes do 3o ano do ensino médio, com idades entre 17 e 18 anos ( $M=17,2$ ) responderam ao questionário, contendo dados de identificação, sociodemográficos, quatro questões abertas e 29 questões fechadas. Os resultados indicaram que, para eles, a intenção de obter a carteira nacional de habilitação estava relacionada à questão da mobilidade (54,95%) e independência (47,25%), sendo, tais categorias, também as mais citadas em termos das vantagens de dirigir. Os conhecimentos prévios entendidos por eles como necessários à sua obtenção figuraram nas categorias legislação (78,02%) e direção defensiva (31,87%). O modal de transporte mais utilizado pelos participantes atualmente foi assinalado como sendo o transporte coletivo (58,24%), porém, a pretensão de 93,41% dos participantes está em adquirir um veículo próprio. Dos participantes dessa amostra, 99,05% revelaram intenção de obter o documento de habilitação de condutores. O segundo estudo verificou níveis de conhecimentos exigidos na etapa do exame teórico do conteúdo programático do Curso de Formação de Condutores por meio do simulado preparatório do Detran-SP. A análise do desempenho dos participantes indicou que 76,76% deles estariam aprovados caso fizessem a prova nesse momento. Os resultados revelam que, embora a maioria dos participantes tenha atingido a pontuação mínima necessária, intervenções educativas visando ampliar e, principalmente sensibilizar as concepções a respeito do trânsito devem ser pensadas pela Psicologia.

Palavras-chave: psicologia do trânsito, educação de trânsito, comportamento no trânsito, perícia psicológica, mobilidade.

## ABSTRACT

Sena, C. M. (2019). *Traffic: Perception of young people of the age to obtain the first qualification*. Dissertation for Masters Degree. Sciences of Life Center. Pontifical Catholic University of Campinas, São Paulo.

The present study aimed to investigate the knowledge that the young person, of age for obtaining the national driver's license, possesses on the transit. For this, two studies were developed. The first study aimed at the construction of a questionnaire and the application of a pilot study to verify its suitability to the target public. The sample consisted of 15 students from the 3rd year of high school, aged 17 to 18, from a public school located in the interior of the State of São Paulo. From the results, the questionnaire was revised and applied in study 2. In it, 91 students from the 3rd year of high school, aged 17-18 years ( $M = 17.2$ ) answered the questionnaire, containing identification data, sociodemographic, four open questions and 29 closed questions. The results indicated that, for them, the intention to obtain the national driver's license was related to the issue of mobility (54.95%) and independence (47.25%), being these categories also the most cited in terms of advantages of driving. The previous knowledge understood by them as necessary to obtain it figured in the categories legislation (78.02%) and defensive driving (31.87%). The mode of transport most used by the participants was today marked as the collective transport 58.24%, however, the pretension of 93.41% of the participants is to acquire a vehicle of their own. Of the participants in this sample, 99.05% showed intention to obtain the document. The second study verified levels of knowledge required in the stage of the theoretical exam of the program content of the Driver Training Course through the simulated preparation of Detran-SP. The analysis of participants performance indicated that 76.76% of them would be approved if they took the test now. The results reveal that, although the majority of the participants reached the minimum required score, educational interventions aimed at increasing and, above all, sensitizing the conceptions about traffic must be thought through Psychology.

Key words: traffic psychology, traffic education, behavior in traffic, psychological evaluation, mobility.

## APRESENTAÇÃO

A mobilidade humana envolve a dinâmica operacional do trânsito, transporte, vias, sinalizações e legislação em prol do deslocamento humano. Dentro desse contexto, a Psicologia do Trânsito se aplica, dada a riqueza de saberes e de experiências que essa área do conhecimento pode reunir, ainda que tal espaço ainda não tenha sido, efetivamente, reconhecido e ocupado pela própria Psicologia (Conselho Federal de Psicologia, 2018). Isso porque a psicologia aplicada ao trânsito e à mobilidade humana, tem sido marcada, historicamente, pela atuação, quase exclusiva e restrita, dos psicólogos no processo de perícia psicológica para obtenção e renovação da carteira nacional de habilitação.

Tal limitação na atuação tem gerado uma série de discussões e críticas. Ainda que outras modalidades de atuação possam ser encontradas, relacionadas, por exemplo, à interface entre a psicologia e outras ciências, por exemplo, na ergonomia automobilística e na engenharia do tráfego, tal como salientado por Silva (2010), o que se pode notar é que pouco se tem pesquisado sobre esses outros enfoques. Do mesmo modo, a área da educação para o trânsito vem sendo negligenciada ao longo do processo de formação desses profissionais, assim as matrizes curriculares dos cursos de graduação também não têm preparado o formando para atuar na área da psicologia do trânsito. Diante desse cenário, pode ser constatada a necessidade e a importância de estudos e esforços na área, voltados às suas especificidades enquanto campo de estudos, pesquisas e ações, notadamente com ênfase em aspectos educativos e preventivos. Esse é o foco principal do estudo aqui desenvolvido.

Ainda que a psicologia do trânsito seja uma área relativamente nova e que tenha surgido, no Brasil, praticamente junto com o reconhecimento da profissão do psicólogo, há cerca de 50 anos, faz-se notar que ela já demanda uma série de questões, as quais envolvem a busca por melhores condições de segurança, diminuição no número de acidentes, melhoria da qualidade

de vida de pedestres e motoristas, implantação e revisão de políticas públicas, controle de gastos provenientes dos seguros, violência no trânsito, questionamentos acerca das avaliações periciais. Diante desse quadro, a questão do trânsito hoje deve ser encarada como um problema social (Oliveira et al., 2015).

As diversas possibilidades de atuação psicológica nessa área, envolvendo todas as possibilidades de mobilidade humana e trânsito têm que ser revistas no sentido de reflexão e atuação para além das práticas já consolidadas nas práticas desenvolvidas, de modo que os psicológicos têm sido convocados a propor ações nesse campo (Giannini, 2018). Nesse sentido, estando o conceito de prevenção associado diretamente à educação, ainda que tal medida não garanta solução para os problemas do trânsito (Alves & Gomes, 2014), os programas de intervenção podem ser visualizados como medidas capazes de adequar as atitudes dos usuários em relação à segurança no trânsito. Isso porque, segundo as autoras, o motorista deve estar preparado e sensibilizado não apenas em relação ao domínio da legislação, sinalização e regras para dirigir, mas, também, em relação à sua conduta. Quanto mais cedo tal intervenção tiver início, maiores as probabilidades de se obter bons resultados e mudanças efetivas.

Diante desse quadro, o presente trabalho tem, como objetivo, ampliar os olhares sobre a atuação do psicólogo no contexto do trânsito por meio de uma busca de elementos que venham a fomentar futuras pesquisas junto a adolescentes, nesse caso em particular, junto ao jovem em idade de acesso à primeira habilitação, de modo que ofereçam-se subsídios para novas pesquisas e quiçá intervenções educativas nessa seara. Baseia-se chamar a atenção para a área de educação para o trânsito, visualizada aqui como caminho do conhecimento e de transformação humana, uma vez que dados crescentes referentes aos acidentes de trânsito revelam a necessidade de que ações não só remediativas mas, também, preventivas, sejam desenvolvidas nesse contexto. A urgência de melhoras no comportamento humano relacionado ao trânsito, a redução no número

de acidentes e violência no trânsito vão ao encontro de uma tendência global de investimento na educação nesse contexto.

Sendo assim, existe a necessidade de conhecer o que pensa e como percebe o jovem a respeito do universo do trânsito, investigar dados que auxiliem em uma perícia de conhecimentos acerca da temática do trânsito no jovem em idade de acesso à habilitação, verificar sua percepção sobre a educação para o trânsito e situar o papel da formação educacional, de maneira a vislumbrá-la como uma alternativa possível na construção da cidadania e das medidas tão necessárias para a melhoria do trânsito. Tais pontos se constituíram nos objetivos do trabalho aqui apresentado.

Para atender a esse propósito, o texto foi organizado em capítulos teóricos, envolvendo os conceitos, contextualizações e fatores importantes no trânsito: o quadro atual, as contribuições da Psicologia para a área, principais questionamentos, revisão de pesquisas em psicologia do trânsito (focos, tendências e lacunas), indicação de áreas de pesquisa a serem incentivadas e, finalmente, a educação para o trânsito. Posteriormente, os objetivos do trabalho são apresentados, bem como o método utilizado, resultados e considerações finais, seguidas das referências que embasaram o estudo e os anexos.

## **Conceitos, contextualizações e fatores importantes no trânsito: o quadro atual**

O trânsito tem sido associado a uma ampla diversidade de significados, condições pelas quais ele tem exigido uma compreensão e um olhar cada vez mais aprofundado a respeito do tema. De acordo com o Código de Trânsito Brasileiro, parágrafo primeiro do artigo 1, o trânsito é definido como “a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento, carga ou descarga” (Brasil, 1997). Outras definições, mais amplas, com foco maior no cuidado e integridade de seus participantes também são encontradas. Como exemplo pode-se citar a elaborada por Rozestraten (1988), a qual define como “o 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” (p.4). Independente da definição adotada, o trânsito tem sido compreendido como uma construção social que atende às necessidades humanas de se movimentar de um lugar para o outro, sendo, conseqüentemente, composto por três elementos: o homem, o veículo e as vias, os quais devem estar interligados e em pleno funcionamento para garantir o direito de ir e vir (Conselho Federal de Psicologia, 2018).

Porém, desde os tempos primórdios o trânsito vem se estruturando como um sistema complexo que visa regular o fluxo de pessoas e transporte (Honorato, 2004). O desenvolvimento do sistema viário no Brasil começou a ocorrer no início do século XX, com o aumento progressivo dos veículos motorizados, levando o país a um grande desenvolvimento econômico na década de 40 e trazendo, em contrapartida, uma problemática crescente desde então: os acidentes de trânsito. Nesse cenário, a Psicologia do Trânsito surge, tendo, como foco principal, a segurança e prevenção de acidentes de trânsito (Rozestraten, 2003).

O impacto dos acidentes de trânsito na sociedade tem crescido, de forma significativa, desde a década de 2000. Segundo a Organização Mundial de Saúde (OMS), tais tipos de acidente representaram a primeira causa de morte na faixa etária dos 15 aos 29 anos, com custo

mundial estimado de 518 bilhões de dólares para o ano de 2015 (Biffe et al., 2017). Especificamente tomando-se o caso do Brasil, os autores apontaram que o país ocupava o 3º lugar entre os países com maior número absoluto de mortes causadas pelo trânsito em 2015. Segundo eles, tais dados amparam a percepção da gravidade da área e do custo social e econômico para as pessoas, famílias, serviços de saúde e segurança, constituindo-se em um importante problema de saúde pública. Outros dados indicam que a temática do trânsito no Brasil tem sido alvo de preocupação nos últimos anos devido aos altos índices de acidentes, que ultrapassaram 43.000 óbitos e com custos relacionados aos cuidados de saúde e perdas de produção laborais em cerca de R\$40 bilhões em 2014, segundo dados do Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas (IPEA, 2015). Tais dados vêm motivando o governo a implementar iniciativas em diferentes frentes como educação, saúde, segurança veicular, entre outros, sendo essas ações conjuntas à Organização das Nações Unidas e à Organização Mundial de Saúde (Ministério das Cidades, 2010), diante dos diferentes tipos de custos que tais acidentes podem provocar.

De acordo com Andrade e Jorge (2017), os custos decorrentes dos acidentes de trânsito podem ser diretos (recursos utilizados no tratamento do paciente), indiretos (perda do tempo de trabalho da vítima ou de suas famílias como resultado da doença ou agravo, ou ainda seu tratamento) ou incalculáveis (ganho de saúde, dor ou sofrimento associado ao tratamento). De forma complementar, autores apontam outros fatores como gastos previdenciários, remoção de veículos, resgate de vítimas, danos materiais, tempo perdido em congestionamentos e processos judiciais (Barbosa, 2015; Soares & Thielen, 2012). Tais constatações reforçam a importância de programas que visam a segurança e redução dos acidentes de trânsito.

Por outro lado, o apoio massivo dos governos federal e estadual à indústria automobilística por meio de incentivos fiscais, a facilitação em crédito ao consumidor para o acesso a automóvel, assim como o predomínio do uso do automóvel em relação aos meios de

transporte coletivo, tem atuado como fatores que contribuem para o adensamento das vias públicas e piora da qualidade de vida das pessoas, principalmente nos grandes centros no que diz respeito à mobilidade. Conseqüentemente, uma série de questionamentos vem sendo ressaltados, com o argumento de que as políticas públicas adotadas ao enfrentamento desse problema deveriam ser pautadas dentro de um contexto não só econômico e político, mas também social. Um questionamento frequente também abordado nesse âmbito recai sobre o conceito de mobilidade, no sentido de quem tem sido mais beneficiado com a melhoria das condições de deslocamento, mais pelo desenvolvimento de novas rotas de acesso que pela diversificação dos modais de transporte. Nesse sentido, é sabido que a fatia da população mais abastada reúne melhores condições de deslocamento (Oliveira et al., 2015), dado o seu poder aquisitivo com veículos próprios, enfrentam menos dificuldades que os menos favorecidos economicamente, geralmente dependentes de frágeis sistemas de transportes coletivos.

Desde que a produção automobilística passou a acontecer de forma industrial, foram criadas uma série de leis e resoluções para minimizar os problemas decorrentes do trânsito. Uma retomada das legislações mais importantes referentes às normalizações do tráfego e as mudanças feitas na tentativa de deixar o trânsito mais seguro será apresentada a seguir:

✓ Decreto 8324 (1910): Deliberava sobre a concessões e construções das estradas de rodagem para automóveis, e desde então, já havia a preocupação com a questão da segurança, como descrito no seu artigo 21: “O motorista deve estar constantemente senhor da velocidade de seu veículo, devendo diminuir a marcha ou mesmo parar o movimento, todas as vezes que o automóvel possa ser causa de acidentes. A velocidade deverá ser reduzida o mais possível nos pontos da estrada, onde, por quaisquer obstáculos, não se possa entender à distância o raio visual, ou quando atravessar caminhos ou ruas de povoados” (Brasil,1910).

✓ Decreto 19038 (1929): Colocava o Brasil dentro de um sistema internacional de definições de conceitos e normas relativos a circulação de automóveis, que deveriam ser

seguidas por quaisquer dos condutores, este promulgado em Paris, no ano de 1926, ao passo que, em 1980, o país viria a tornar-se signatário da Convenção Viária de Viena, celebrada em 1968 (Brasil, 1929).

✓ Decreto-Lei 2994 (1941): Instituiu o primeiro Código Nacional de Trânsito o CNT, tendo sido revogado logo em seguida pelo Decreto-Lei 3651, (Brasil, 1941a), onde foram criados Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) e os Conselhos Regionais de Trânsito, sendo estes últimos de competência dos estados e embriões dos atuais Departamentos Estaduais de Trânsito (DETRAN's), que vieram a ser configurados na segunda versão do CNT, em 1966. Já nesse primeiro Código, se fazia a obrigatoriedade do candidato à CNH aos exames físico e psicológico para sua obtenção (Brasil, 1941b).

✓ Decreto-Lei 39412 (1956) ampliou a produção automobilística, cujas consequências começaram a envolver problemas de segurança e saúde pública devido aos acidentes, os quais começaram a se transformar em preocupação nacional (Conselho Federal de Psicologia, 2018).

✓ Lei 9503 (1997): o atual Código de Trânsito Brasileiro (CTB), regulamentação hierarquizada por leis, decretos e resoluções complementares, composto por 20 capítulos e inovações ao antigo Código como os cinco artigos do seu capítulo 6 dedicados exclusivamente à educação no trânsito e as alterações contemporâneas dotando de maior rigidez em respeito às penalidades de infrações como a proibição do uso de bebidas alcoólicas na direção (Brasil, 2012) e aplicação de multas pesadas no desrespeito às normas de circulação, a exemplo de excesso de velocidade e não uso de equipamentos de segurança (Brasil, 2016).

Entretanto, mesmo com a implantação de medidas mais rígidas no combate a acidentalidade no trânsito, ainda são notados comportamentos por parte de condutores que demonstram que somente a ação penal tem sido pouco efetiva (Barbosa, 2015; Simões et al., 2017), como retratado em pesquisa que aponta aumento de 2015 para 2016 de 32% de pessoas

que dizem fazer uso de bebidas alcoólicas e dirigir (Jornal do Brasil, 2017). Como uma das medidas que podem contribuir para alguma mudança nesse cenário, Hoffman, Cruz e Alchieri (2011) apontam a necessidade de ir além do seguimento das leis formais, buscando entender a maneira como as pessoas se vêm nesses espaços e fomentando a criação de um movimento reflexivo sobre o ambiente em que estão inseridas.

Na preocupação em descrever as causas dos acidentes de trânsito, tem-se evidenciado que alguns fatores são eminentemente potencializadores às suas ocorrências, e dentre os principais fatores de risco, a literatura tem destacado: 1) excesso de velocidade (muitas vezes associado ao consumo de álcool); 2) condições dos veículos e das vias; 3) falta de fiscalização (Ribeiro, Silva-Junior & Azevedo, 2014); 4) falta de adesão ao uso de equipamentos de segurança; 5) qualidade insatisfatória dos transportes públicos; 6) maior facilidade de acesso para a aquisição de veículo próprio - especialmente motocicletas, que contribuíram para o aumento da frota de veículos em um curto espaço de tempo; 7) consumo de álcool e outras substâncias psicoativas por motoristas (Biffe et al., 2017), o uso de bebidas alcoólicas combinado com a direção está entre as maiores causas de óbitos decorrentes de acidentes de trânsito (Ribeiro, Silva-Junior & Azevedo, 2014); 8) o uso do celular enquanto se dirige (Kass, Cole & Stanny, 2006), aliados à ausência de investimentos na reestruturação dos centros urbanos, fiscalização e educação de trânsito para responder a essa nova demanda ocasionada pelo aumento da frota de veículos, o que se tem feito notar é o agravamento do quadro.

Diante de tantas questões, o Brasil também aderiu a um programa de intervenções de segurança viária por meio de esforços a nível mundial, a partir do delineamento proposto na Década de Ações Para a Segurança Viária (ONU, 2010), no período que se estende de 2011 a 2020, onde foram delineadas políticas com o desafio de diminuir em ao menos 50% dos acidentes de trânsito até o final desses 10 anos. Especialmente no país, a associação entre

excesso de velocidade, consumo de álcool e direção tem se constituído em um dos maiores desafios na área.

No tocante a esse sentido, o CONTRAN criou o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS), plano esse elaborado em vias de alinhar-se aos propostos pela Década de Segurança aos países signatários da ONU, distribuindo em 8 pilares de iniciativas e ações: 1) Integração, cooperação e coordenação do PNATRANS; 2) Coleta e integração de dados; 3) Financiamento do plano; 4) Esforço legal; 5) Fiscalização de trânsito; 6) Educação para o trânsito; 7) Mobilidade e engenharia; 8) Atendimento de vítimas. Contudo, o próprio órgão deliberativo frisa a necessidade de uma melhor estruturação de carreira, redimensionamento dos servidores e provimento de cargos dos órgãos componentes do Sistema Nacional de Trânsito (SNT), para a consecução dos objetivos propostos (Contran, 2018a).

Diante da exposição dos fatores humanos evidenciados em mais de 90% dos acidentes de trânsito, sendo destacado por pesquisadores (Hung & Huyen, 2011; Panichi & Wagner, 2006; Paula & Regio, 2008), o comportamento humano vem ganhando notoriedade, assim, estudos voltados à investigação dos grupos de risco têm sido ampliados na área. Nesse sentido, Wit, Souza e Cruz (2016) pontuam que o ato de dirigir engloba não apenas a habilidade motora e a ciência de normas, mas também a incumbência da consciência acerca das suas ações, reações e decisões enquanto no trânsito.

Informações mais precisas sobre o perfil desses acidentes poderiam ser obtidas por meio de boletins de relatos de acidentes de trânsito no Brasil, documentos que vem reportar o acontecido, dando as pistas de indícios como o excesso de velocidade, falta do uso de equipamentos de segurança, etc., que podem delinear de uma maneira mais pontual estratégias de redução de acidentes, de forma a possibilitar uma forma de enfrentamento ao problema de maneira mais eficaz. Na opinião de Sena, Silva e Finelli (2016), um órgão que centralizasse a formulação de um boletim de ocorrências unificado e que contemplasse dados pontuais, a sua

coleta e a confecção dos registros de todas as localidades. No entanto, a inexistência desse tipo de integração de informação acaba por limitar as ações, mascarar os dados e impedir o desenvolvimento de estratégias mais adequadas (Barbosa, 2015).

O que se sabe é que o Seguro de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre (DPVAT), em 2015 pagou 652.349 indenizações distribuídas em três naturezas: por morte, invalidez permanentes e despesas médicas, aos indivíduos acidentados no trânsito. Um número 15% menor que em relação ao ano anterior, que chegou a 763.365 indenizações. Pessoas do sexo masculino conferem ampla maioria sendo eles 74% dos beneficiários. Já a faixa etária entre 18 a 34 correspondeu a 51% das vítimas. Acidentes envolvendo motocicletas aparecem com expressivos 76% (Seguradora Líder, 2016).

A análise dos dados referentes à hospitalização de vítimas de Acidente de Transportes Terrestres (ATT) indicam, de forma geral, a predominância de jovens adultos, do sexo masculino e motociclistas, predominantemente nas regiões Centro-Oeste e Nordeste, com custo anual superior a R\$230 milhões anuais em internações com tempo médio de uma semana para cada vítima (Andrade & Jorge, 2017).

### **As contribuições da Psicologia para a área: marcos históricos**

A Psicologia do Trânsito é definida como o estudo do comportamento humano no contexto do trânsito. Segundo definição de Rozestraten (1988), trata-se de uma “área da psicologia que investiga os comportamentos humanos no trânsito, os fatores e processos externos e internos, conscientes e inconscientes que os provocam e o alteram” (p. 9). Mais recentemente, importantes alterações foram sistematizadas na área por meio da publicação da Resolução 01/19 do Conselho Federal de Psicologia (CFP, 2019), a qual revogou a Resolução 7/2009. Nesse novo documento, a explicitação da diferença entre laudo e atestado psicológico, a adoção do conceito de perícia psicológica em substituição ao conceito de avaliação

psicológica, bem como os construtos a serem investigados no processo de perícia para obtenção da CNH, se mostram os principais arranjos desse novo documento. No seu artigo 2º, parágrafo 1º, a avaliação psicológica realizada no contexto do trânsito é chamada de perícia psicológica:

A perícia psicológica é uma avaliação psicológica direcionada a responder demanda legal específica. É um 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 - reconhecidas pela Psicologia. No contexto do trânsito, ela deve ser realizada por psicóloga(o) qualificada(o) no assunto (CFP, 2019, p. 1).

Seu início ocorreu aproximadamente em 1920, e, de acordo com Cristo (2012), em 1941 houve a publicação do primeiro código nacional de trânsito, que estabeleceu o exame médico e psicológico. Em 1953, o chamado “exame psicotécnico” se tornou obrigatório para todos os candidatos à carteira nacional de habilitação - CNH (Mognon, 2017). Visando uma regulamentação da atuação psicológica, o Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), órgão regulador do Sistema Nacional de Trânsito, determinou a gama de processos psicológicos a serem aferidos por meio da Resolução n.80, publicada em 1998, por intermédio das técnicas da avaliação psicológica pericial, denominação outrora conhecida por exame psicotécnico.

Historicamente, praticamente ao mesmo passo evolutivo da legislação de trânsito no Brasil tem acontecido o desenvolvimento da psicologia do trânsito, com o desenvolvimento das técnicas de exame psicológico e seus instrumentos, atravessando estruturas político-administrativas e organização dentro dos espaços possíveis de atuação, sendo uma das primeiras áreas de atuação dos psicólogos no país no início do século XX, lançando luz ao comportamento

humano no trânsito, preocupação existentes hoje em diferentes instâncias da ciência como a da medicina, a da engenharia, da educação e também do legislativo. Por meio de uma perspectiva histórica, Cardoso, Santos e Santos (2011) classificam historicamente em quatro momentos o desenrolar da evolução da psicologia do trânsito no Brasil:

- 1924-1962: As primeiras aplicações de testes em candidatos a motoristas, até a regulamentação da profissão do psicólogo;
- 1963 a 1985: Estruturação da psicologia do trânsito como disciplina científica;
- 1985 a 1998: período de desenvolvimento da área e articulação com outras áreas interdisciplinares;
- 1998 até a atualidade: a promulgação do novo Código de Trânsito Brasileiro (1997) gerou uma maior conscientização dos próprios psicólogos e da população na discussão e planejamento de políticas públicas relacionadas ao trânsito;

Também o Conselho Federal de Psicologia (2018) instituiu três períodos como marcos regulatórios para a perícia psicológica de motoristas: (1) a partir dos anos 1900 até a década de 1950, (2) da década de 1960 até a década de 1990 e (3) dos anos 2000 até os tempos atuais. Os principais marcos de cada período serão sintetizados a seguir.

Período	Marcos importantes
a partir dos anos 1900 até a década de 1950	<ul style="list-style-type: none"><li>• Exigência de carta de condutor de automóvel, concedida aqueles que provassem prudência, sangue frio e visualidade (1903)</li><li>• Definição de diferentes modalidades (amador, profissional e transporte coletivo) e consequente necessidade de exame fisiológico/ médico e psicológico, também nos casos de mudança de categoria (1941)</li><li>• Suspensão da exigência de exame psicológico, o qual passou a ser exigido somente em casos de acidentes graves provocados pelo condutor (1941)</li></ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Posteriormente, um conjunto de testes passou a ser aplicado, sem caráter eliminatório, até que fossem estabelecidas as médias normais do perfil do condutor (1946)</li> <li>• Criação do exame psicotécnico (1953)</li> </ul>
década de 1960 até a década de 1990	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Determinação da obrigatoriedade do exame, uniforme em todo o país, para diretores e instrutores de escolas de formação, bem como motoristas profissionais (1968)</li> <li>• Exigência do exame ampliada para os examinadores do departamento de trânsito (1980)</li> <li>• Veto à exigência da AP para obtenção da CNH (1997)</li> <li>• Estabelecimento de exames de aptidão física e mental e de avaliação psicológica e de percentis mínimos para a área cognitiva, prática e de equilíbrio psíquico (1998)</li> </ul>
dos anos 2000 até os tempos atuais	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Criação da especialidade em Psicologia do Trânsito (2000)</li> <li>• Extensão da AP para renovações de CNH para motoristas que exercem atividade remunerada (2001)</li> <li>• Proibição de vínculos dos psicólogos com centros de formação de condutores (2002)</li> <li>• Criação da exigência de curso com 180 horas de capacitação para credenciamento de psicólogo perito examinador de trânsito (2008)</li> <li>• Permissão para exercício de outras atividades ao psicólogo do trânsito (2010)</li> <li>• Limitação da quantidade de atendimentos do psicólogo o trânsito por dia (2013)</li> </ul>

Quadro 1. Marcos históricos da Psicologia do Trânsito

Dentro desse período, também merecem ser destacados uma série de fóruns, encontros e congressos que foram organizados com o objetivo de discutir a área. Neles, novas exigências retratam movimentos para alcançar melhor desempenho na função, tais como a exigência de um curso de capacitação e experiência em perícia psicológica para atuar como perito dos DETRAN's e a necessidade do psicólogo desenvolver novas práticas e criar novos nichos de atuação, de forma interdisciplinar, interagindo com as áreas de planejamento urbano e educação, ou das políticas públicas, a exemplo da criação do CREPOP (Centro de Referências

de Políticas Públicas), visando fomentar a produção de referências de políticas públicas como mobilidade urbana (Cristo, 2012).

Outra importante conquista se deu perante a criação e exigência de especialização em psicologia do trânsito, por meio da Resolução CFP n.14/2000. Dentre as atribuições desse profissional, poderiam ser destacadas:

- Procede ao estudo no campo dos processos psicológicos, psicossociais e psicofísicos relacionados aos problemas de trânsito
- Realiza o diagnóstico da estrutura dinâmica dos indivíduos e grupos nos aspectos afetivos, cognitivos e comportamentais
- Colabora na elaboração e implantação de ações de engenharia e operação de tráfego
- Desenvolve ações socioeducativas com pedestres, ciclistas, condutores infratores e outros usuários da via
- Desenvolve ações educativas com diretores e instrutores dos Centros de Formação de Condutores, examinadores de trânsito e professores dos diferentes níveis de ensino
- Realiza pesquisas científicas no campo dos processos psicológicos, psicossociais e psicofísicos, para elaboração e implantação de programas de saúde, educação e segurança do trânsito
- Realiza perícia psicológica em condutores e candidatos à CNH
- Participa de equipes multiprofissionais no planejamento e realização das políticas de segurança para o trânsito
- Analisa os acidentes de trânsito, considerando os diferentes fatores envolvidos para sugerir formas de evitar e/ou atenuar as suas incidências
- Elabora laudos, pareceres psicológicos, relatórios técnicos e científicos, desenvolve estudos sobre o fator humano para favorecer a elaboração e aplicação de medidas de segurança
- Elabora e aplica técnicas de mensuração das aptidões, habilidades e capacidades psicológicas dos condutores e candidatos à habilitação, atuando em equipes multiprofissionais para aplicar os métodos psicológicos de diagnóstico

- Dialoga com os profissionais da área médica e da educação (instrutores, professores, examinadores) por meio de estudos de caso de candidatos à CNH
- Desenvolve estudos de campo e em laboratório, do comportamento individual e coletivo em diferentes situações no trânsito para sugerir medidas preventivas
- Estuda os efeitos psicológicos do uso de drogas e outras substâncias químicas na situação de trânsito; presta assessoria e consultoria a órgãos públicos e privados nas questões relacionadas ao trânsito e transporte
- Atua como perito em exames de habilitação, reabilitação ou readaptação profissional

(Conselho Federal de Psicologia, 2018, p.83-84)

Indiferente ao amplo leque de possibilidades, o que se tem notado é que a prática tem se mostrado muito diferente da realidade, de modo que somente algumas atuações limitadas têm sido exploradas pelos profissionais, notadamente a atividade relacionada à perícia psicológica para obtenção da CNH. Faz-se presente a necessidade do psicólogo ampliar sua atuação.

A amplitude de ações possíveis aponta para o fato de que a perícia psicológica, enquanto ciência aplicada ao contexto do trânsito, teria, como um de seus principais pressupostos, atuar de maneira preventiva, objetivando a diminuição da probabilidade de motoristas se envolverem em situações de risco, seja pessoalmente ou envolvendo terceiros (Lamounier & Rueda, 2005). Os estudos deveriam voltar-se ao conhecimento dos fenômenos envolvidos na situação de trânsito, especialmente aqueles que procuram caracterizar as determinações e os condicionantes da conduta humana nesse contexto (Lemes, 2011), com o intuito de limitar a concessão para dirigir a pessoas consideradas aptas a tal, em detrimento daquelas consideradas, por essa mesma avaliação, propensas a envolver-se em acidentes (Cristo & Günther, 2009).

Nesse sentido amplo, o Conselho Federal de Psicologia (2000) ressalta que as técnicas da avaliação psicológica utilizadas pelos psicólogos do trânsito têm como finalidade auxiliar na identificação de adequações psicológicas mínimas para o correto e seguro exercício da atividade

(remunerada ou não) de conduzir um veículo automotor, para tentar garantir a segurança do condutor, do trânsito e dos demais envolvidos. Entretanto, o que se verifica, na prática, é que as ações vinculadas ao campo da educação para o trânsito e ao planejamento urbano vem sendo enfocadas em menor escala (Conselho Federal de Psicologia, 2018).

Pesquisa conduzida pelo CFP em 2009, a qual contou com a resposta de 275 psicólogos e profissionais de outras categorias atuantes no campo e gestores, sendo 76% profissionais da psicologia, indicou que

“as práticas psicológicas nessa área encontram-se bem demarcadas na aplicação dos testes psicológicos para obtenção da CNH, orientações de entrevistas devolutivas, atividades educacionais em órgãos de trânsito municipal ou estadual e algumas poucas intervenções pessoais em áreas específicas de planejamento urbano e projetos vinculados à área da saúde” (Conselho Federal de Psicologia, 2018, p. 19).

Os dados ainda indicaram que os profissionais declararam conhecer a legislação ou documentos relevantes para a prática profissional, especialmente aquelas relacionadas diretamente ao trabalho nesse contexto: a Resolução Contran n.425/2012 e a Resolução CFP n.007/2009, conforme recomendado pelo Conselho Federal de Psicologia (2018), diante do preocupante resultado de que a maior parte dos profissionais que participaram da pesquisa em 2009 afirmaram que não tem conhecimento a respeito dos documentos referentes à mobilidade urbana.

Considerando que o principal foco de atuação dos psicólogos na área do trânsito ocorre na prática da perícia psicológica e que a educação para o trânsito parece ser a área com menos investimento por parte desses profissionais, ambas serão aprofundadas a seguir.

## **A perícia psicológica no contexto do trânsito**

Atualmente, no contexto da habilitação de motoristas, a perícia psicológica é obrigatória por ocasião da obtenção da CNH, mudança de categoria e renovação da CNH (apenas para os condutores que exercem atividade remunerada com o veículo), ainda que uma proposta esteja em tramitação para alterar o Código de Trânsito Brasileiro, de modo que a obrigatoriedade da AP também seja estendida para todos os casos de renovação (Conselho Federal de Psicologia, 2018).

A perícia psicológica no contexto do trânsito deve ser compreendida como um processo, o qual envolve alguns passos essenciais, a fim de verificar as habilidades mínimas necessárias à condução de veículos automotores, com delineamentos referentes à: a) os instrumentos de avaliação psicológica; b) a entrevista psicológica; c) os testes psicológicos; d) a mensuração e avaliação dos testes psicológicos; e) Resultado da perícia psicológica (CFP, 2019). Tal processo é feito, usualmente, por meio de dois procedimentos. O primeiro baseia-se na aplicação de testes psicológicos e na interpretação de seus resultados, de modo que normas e procedimentos para avaliação psicológica pericial foram instituídas por meio da Resolução 007/2009 do CFP. Geralmente o processo inicia-se por uma entrevista com tempo aproximado de 30 minutos e uma avaliação coletiva, com aplicação de testes (duração estimada de duas horas).

O profissional tem autonomia para escolher os instrumentos que fará uso na AP, sendo exigido somente a adequação dos mesmos para o contexto e propósito, por meio da aprovação pelo Sistema de Avaliação dos Testes Psicológicos (SATEPSI). Dentre as técnicas a serem utilizadas, a Resolução do Contran n.425/2012 cita entrevistas individuais e diretas, testes psicológicos, dinâmicas de grupo, escuta e intervenções verbais, os quais podem ser empregados para avaliar uma série de construtos. Os principais indicados na Resolução e o Conselho Federal de Psicologia (2018), encontram-se sintetizados no Quadro 2.

Construto	Habilidades	Objetivo
Atenção	Difusa Concentrada Dividida Alternada Sustentada	Verificar aspectos da detecção, discriminação e identificação, devendo ser avaliadas, no mínimo, três tipos de atenção
Processamento de informação	Raciocínio Memória Orientação espacial Julgamento ou juízo crítico Identificação significativa Inteligência	Avaliar o processamento de informação e tomada de decisão por meio de instrumentos e entrevista
Comportamento	Tempo de reação Coordenação viso-motora e áudio-motora Autoavaliação Capacidade para perceber quando as ações no trânsito correspondem ou não a comportamentos adequados, individuais ou coletivos	Verificar o comportamento, entendido como um conjunto de reações diante de interações propiciadas pelo meio. Devem ser coletados por meio de observação, entrevista e instrumentos padronizados
Traços de personalidade	Estabilidade emocional Ansiedade Impulsividade Agressividade	Equilíbrio entre diversos aspectos da personalidade, avaliados por meio de questionário, entrevista e instrumentos padronizados

Quadro 2. *Construtos a serem avaliados na perícia psicológica para o trânsito.*

O segundo procedimento envolve aspectos mais subjetivos a serem investigados por meio de uma entrevista psicológica, definida como um método de avaliação, capaz de promover subsídios técnicos, completar os dados obtidos por meio do uso dos demais instrumentos, verificação das condições físicas e psíquicas e identificação de situações que possam intervir, negativamente, na avaliação psicológica (Amorim & Cardoso, 2015). Tal procedimento teria dois objetivos, ainda de acordo com os autores: avaliar as condições físicas e psíquicas do candidato, verificando a existência de problemas que poderiam alterar seu comportamento, de algum fator físico que poderia interferir em seu desempenho na testagem e promover subsídios técnicos acerca da conduta, comportamento, conceitos, valores e opiniões do candidato.

A Resolução do CONTRAN número 425/2011 propõe que, nessa entrevista semiestruturada sejam abordados temas relacionados à identificação pessoal, motivo da avaliação psicológica, histórico escolar, profissional e familiar, indicadores de saúde/doença (tratamentos médicos e uso de medicamentos) e aspectos da conduta social. Deve atentar ainda ao consumo de bebidas alcoólicas, os motivos para obtenção da CNH, envolvimento em acidentes e infrações de trânsito, aspectos como cidadania e comportamentos de risco (Rueda & Mognon, 2017). Uma síntese do tipo de informação a ser obtida em cada um desses tópicos do roteiro de entrevista é apresentada a seguir.

Tópico	Informações	Objetivo
I - Identificação Pessoal	Dados acerca de salário do candidato, informações de ocupação, grau de instrução, estado civil e idade das pessoas que residem com o candidato	Aferir processos psíquicos

II - Dados de Saúde	Dados acerca do cansaço, problemas de saúde, uso de medicação	Avaliar as condições físicas do candidato
III - Histórico como motorista (se for o caso)	Acidentes, infrações ou comportamentos de risco no trânsito	Avaliar o comportamento do motorista
IV - Situação Familiar	Composição familiar, relacionamento com os pares	Informações acerca da personalidade e convívio social
V - Outras informações	Preferências, significado de acidentes de trânsito, auto-avaliação enquanto motorista	Opinião do candidato em relação ao contexto do trânsito

Quadro 3. Informações a serem obtidas em cada item avaliado no roteiro de entrevista de avaliação psicológica pericial para o trânsito. Fonte: baseado em Amorim e Cardoso (2015)

A conclusão do processo deveria ser feita a partir da elaboração de um laudo psicológico e um *feedback* das informações coletadas dos candidatos, por meio de uma entrevista devolutiva obrigatória. Na prática, alguns problemas vêm sendo identificados em relação a esses dois procedimentos. Sobre os laudos, Zaia, Oliveira e Nakano (2018) chamaram a atenção para a existência de importante número de documentos que foram classificados, pelo CFP por meio dos processos éticos instaurados, como mal elaborados, parciais ou tendenciosos, sem fundamentação técnica e científica. Igualmente, Cristo e Alchieri (2011) apontaram ausência de informações relacionadas à identificação dos usuários e dos instrumentos utilizados, ausência de integração entre os diferentes dados coletados ao longo do processo, ausência de identificação do profissional (número do CRP e carimbo), documentos que não foram armazenados dentro do período exigido (5 anos).

Sobre o segundo ponto, relacionado à entrevista devolutiva, tal passo é considerado parte do processo avaliativo, sendo obrigatória. Entretanto, o que se vê é que, na prática, é que tal direito vem sendo, na maior parte das vezes, negligenciado pelos profissionais. De acordo com pesquisa realizada objetivando avaliar a qualidade da avaliação psicológica no contexto do trânsito na opinião de candidatos à obtenção da primeira habilitação, Bianchi (2015), relata que 64% dos entrevistados não tiveram acesso à entrevista devolutiva, e a dificuldade em fornecer a entrevista devolutiva a todos os candidatos é apenas uma das que têm sido relatadas na atuação do psicólogo do trânsito. Situação similar vem sendo reconhecida pelo Conselho Federal de Psicologia (2018) ao afirmar que, na prática, essa entrevista é realizada para candidatos considerados inaptos e que geralmente os candidatos aprovados não retornam à clínica para ter um *feedback* do resultado. Segundo esse órgão, cabe ao profissional “informar ao cidadão, desde o início do processo, sobre seu direito legítimo de tirar dúvidas quanto ao resultado da avaliação psicológica” (p.123). Por outro lado, esse baixo índice de busca pelos resultados também pode ser traduzido por uma falta de interesse do candidato em saber a respeito de seu próprio desempenho.

No entanto, Rueda e Mognon (2017) chamam atenção para o fato de que não se pode generalizar e dizer que a entrevista devolutiva é negligenciada pelo psicólogo, sendo essencial conscientizar esse profissional acerca da importância dessa devolutiva, a qual vai além da informação sobre o resultado da avaliação, mas também, pode ajudar o candidato a compreender o que pode ser melhorado. Outros problemas e questionamentos serão melhor explorados a seguir.

### **Questionamentos na área**

Ainda que uma série de normativas e resoluções guiem o processo de avaliação psicológica no contexto do trânsito, tal área tem sido foco de uma série de questionamentos e

discussão (Gouveia et al., 2002; Primi & Nunes, 2010; Sampaio & Nakano, 2011). Os principais motivos envolvem questões relacionadas às escassas evidências de validade preditiva dos testes psicológicos utilizados nesse contexto (sendo importante ressaltar que esse não é um problema exclusivo da área do trânsito, mas sim da avaliação psicológica em geral), a capacidade do psicólogo em avaliar o perfil do futuro motorista, bem como a necessidade dessa avaliação compulsória (Cristo, 2016; Cristo & Alchieri, 2008). Pacheco (2005) aponta os modelos teóricos obsoletos, da ausência da avaliação contextualizada, instrumentos ultrapassados, baixa competência do profissional, imprecisão na capacidade preditiva das avaliações, entre outros, como algumas das controvérsias mais recorrentes e que requerem com grande urgência a abertura de discussões sobre falhas e dificuldades, sobremaneira acerca da formação profissional e novas pesquisas.

Parte dessas questões foram sintetizadas por Hatakka (2003) ao afirmar que os questionamentos se amparam na constatação da existência de incertezas acerca dos ganhos em segurança, garantia de qualidade e efetividade e validade de tal atividade psicológica. Outros pesquisadores, tais como Risser (2003), ainda argumentam que, em nosso país, embora as avaliações de motoristas sejam empregadas regularmente, pouco esforço vem sendo feito tanto para discutir caminhos futuros quanto em relação ao investimento de recursos na busca de provas que atestem a validade da maneira como essa avaliação vem sendo conduzida. Cada um desses elementos será aprofundado a seguir.

#### 1. Sensação de ausência de definição de um perfil do condutor

Assunto reverberante se faz em relação a queixa existente da falta de um perfil que descreva fidedignamente o motorista, proporcionando diretrizes que atestem as evidências de validade dos instrumentos utilizados. Nesse sentido, Sampaio e Nakano (2011) alertam para o fato de que existem muito poucos estudos cujo foco seja a maneira de dirigir do condutor e a

relação correspondente à performance nos instrumentos psicológicos, bem como a capacidade de predição do comportamento de guiar um veículo, envolvimento em acidentes e multas. Ainda em tentativa de uma estruturação mais concreta de definição desse perfil, o CFP dispôs em sua Resolução 01/19 a análise no processo avaliativo dos níveis intelectual, de atenção, psicomotor, personalidade e psicofísico, com o psicólogo tendo a autonomia para escolher o teste que julgue mais adequado, com a obrigatoriedade destes estarem enquadrados aos critérios de validade e precisão, porém, a normativa não é capaz de definir quais seriam esses níveis ou pontos de corte a serem utilizados (Nakano & Sampaio, 2016). Entretanto, não se pode deixar de citar que importantes avanços referentes à revisão proporcionada pela Resolução 01/19 envolveram o estabelecimento de condições mínimas necessárias para evitar que o motorista se envolva em acidente, bem como melhor definição dos construtos a serem avaliados.

Diferentes pesquisas têm apontado dificuldades provenientes dessa questão. Como exemplo pode ser citada o estudo realizado por Cristo e Alchieri (2010) em motoristas infratores e não infratores, cujos resultados não se mostraram favoráveis visto que não pode ser evidenciada uma correlação significativa entre pontos na CNH e escores brutos nos pontos dos instrumentos, impedindo afirmar que os pontos na CNH serão maiores de acordo com a pontuação dos testes e vice-versa. De maneira semelhante, Nakano e Sampaio (2016) que, ao comparar o desempenho em inteligência, atenção concentrada e personalidade de três grupos de motoristas (infratores, não infratores e envolvidos em acidentes) apontaram dificuldades dos instrumentos para diferenciarem o grupo de motorista de acordo com seu desempenho nos testes. Também Nakano, Sampaio e Silva (2011) apontaram para a dificuldade dos instrumentos em diferenciar candidatos aptos e não aptos, devido a problemas no estabelecimento de ponto de corte eficaz na diferenciação dos motoristas.

Diante desse imbróglio no terreno da definição do perfil de condutor e por todo esse tempo dispensado na busca de uma construção do perfil ideal, entram outros questionamentos:

será que existe mesmo um perfil psíquico que seria o mais adequado a uma direção mais segura? Haveria como defini-lo? Pode-se perceber que o próprio Conselho Federal de Psicologia, na recém disposta Resolução 01/19, em seu artigo 2º, parágrafo 2, ao invés de se referir a busca de um perfil mínimo para conduzir veículos automotores, ressalta a busca pelas habilidades mínimas do candidato à CNH.

## 2. Evidências de validade preditiva dos testes psicológicos utilizados

Outro ponto que suscita questionamentos diz respeito às evidências de validade preditiva dos testes psicológicos utilizados neste contexto. Com o objetivo de nortear as evidências de validade dos instrumentos, a Resolução CFP 009/2011 Conselho Federal de Psicologia, 2011), que alterou a anterior (Resolução CFP 007/2009), destacou a necessidade de que os testes para o contexto do trânsito apresentem evidências de validade com variáveis externas, de maneira a comprovar que o desempenho no teste consiga prever critérios importantes para o trânsito, tais como infrações e acidentes, de modo a indicar as pessoas mais propensas a se envolverem em acidentes (Sampaio, 2012). No entanto, ainda segundo a autora, é praticamente inexistente esse tipo de evidência nos manuais dos testes. Além disso, é costume constar equivocadamente dentro da mesma concepção, o número de acidentes e infrações. Nesse sentido, Cristo (2016) chama a atenção para esse fato, instigando a fazer uma necessária distinção entre esses dois fatores, onde o acidente deve ser compreendido como acontecimento não intencional, enquanto a infração relaciona-se com uma motivação e justificativa própria do infrator em cometer tal ato.

Apesar de um crescimento recente no campo, ainda existe uma demanda muito grande a respeito de estudos que venham solidificar o uso dos testes psicológicos no contexto do trânsito, os quais, apesar de serem socialmente reconhecidos, necessitam de dados mais consistentes, haja visto que vários trabalhos não encontraram evidências de validade preditiva

que diferenciem motoristas com maiores probabilidades de envolverem-se em acidentes do que outros (Alcântara, 2013; Cristo & Alchieri, 2010; Sampaio & Nakano, 2011). A carência de estudos brasileiros, preferencialmente longitudinais, que venham a relacionar atos infracionais e acidentes construindo evidências de validade para instrumentos já existentes (Mognon & Rueda, 2016), sendo também corroborado por Cardoso, Santos e Santos (2011).

### 3. Problemas com as amostras dos estudos de busca por evidências de validade

Considerando-se o foco basicamente ainda restrito da avaliação psicológica realizada em nosso país, concentrada no contexto do trânsito no momento de obtenção da primeira habilitação, tal característica tem se constituído como um desafio a ser superado pela área (Silva & Vilas-Bôas, 2016). Isso porque, a maior parte da amostra normativa dos instrumentos utilizados no trânsito constitui-se em candidatos à primeira habilitação. Corroborando essa afirmação, Cristo (2008) afirma que poucos estudos encontrados buscam investigar motoristas já habilitados e profissionais, motoristas acidentados e infratores. Assim, surge um questionamento: como avaliar os condutores no ato da renovação da habilitação, com base em uma tabela cujos dados foram obtidos com pessoas não habilitadas? Do mesmo modo, Nakano, Sampaio e Silva (2011), apontam a lacuna em relação a estudos envolvendo amostras mais representativas do trânsito, tais como motoristas de caminhão, de ônibus, vans escolares, pessoas com baixa escolaridade e idosos.

Nesse ínterim, Cristo (2016), alerta para o fato de que os participantes eram na maior parte, candidatos a habilitação e universitários (recém-habilitados), não correspondendo a uma representação-alvo, no caso motorista mais experiente e com nível de escolaridade discrepante. Uma crítica a esse posicionamento envolve o questionamento acerca do foco da avaliação se dar em questão da amostra e não em relação ao construto avaliado, como deveria ser esperado.

#### 4. Elaboração dos atestados

Ponto também merecedor de atenção às críticas diz respeito aos atestados. Em estudo realizado no intuito de avaliar a guarda, a estrutura e o preenchimento desse documento, Cristo (2011) evidenciaram que a maioria dos laudos pesquisados são de baixa qualidade frente às instruções do Conselho. Menos de 10% dos laudos permaneceram arquivados pelo período de 5 anos. Dos que ainda existiam, apresentavam falhas e lacunas como a estruturação fragmentada, a falta de conclusão e da identificação do psicólogo e o número da sua inscrição no CRP e também do registro do local dos exames, além do uso de termos inadequados nos instrumentos e seus resultados. Os autores reiteram a importância de avaliações sistemáticas sobre a guarda e a elaboração dos laudos como forma de obter indicadores de qualidade dos documentos e do trabalho dos psicólogos.

Assim, o que se pode ver é que a Psicologia do Trânsito tem recebido grandes críticas devido não só aos instrumentos psicológicos utilizados e ausência de evidências de validade, mas também em relação à atuação do psicólogo (a). Embora os questionamentos referentes às questões acerca das evidências de validade sejam pertinentes, a preocupação no fazer profissional pode fazer toda uma diferença nesse contexto, de forma que as predisposições éticas acerca do profissional também influenciem de maneira a amenizar as críticas nesse âmbito.

Não obstante a isso, o Conselho Federal de Psicologia vem trabalhando de forma a tentar minimizar a problemática no contexto amplo da avaliação psicológica, a exemplo da criação do Sistema de Avaliação de Testes Psicológicos (SATEPSI), regulamentado na Resolução 09/2018 do CFP, estabelecendo diretrizes básicas para o exercício da avaliação psicológica como um todo e listando de forma atualizada os testes considerados favoráveis para a utilização profissional pela psicóloga e o psicólogo. Nesse âmbito, pode ser citado nessa resolução o alinhamento às questões de justiça e proteção dos direitos humanos, a exemplo do seu art. 33:

“A psicóloga e o psicólogo, na realização de estudos, pesquisas e atividades voltadas para a produção de conhecimento e desenvolvimento de tecnologias, atuarão considerando os processos de desenvolvimento humano, configurações familiares, conjugalidade, sexualidade, orientação sexual, identidade de gênero, identidade étnico-racial, características das pessoas com deficiência, classe social, e intimidade como construções sociais, históricas e culturais” (CFP, 2018b, p. 15).

De equivalente importância, O CFP trata como fundamental importância em sua Resolução 01/2019 que o(a) profissional psicólogo(a) esteja constantemente atualizando-se de forma a compreender as nuances psíquicas no campo do comportamento, dos comprometimentos, distúrbios psíquicos e utilização de medicamentos que as informações pelas pesquisas e publicações científicas mais recentes venham a enriquecer seu arcabouço teórico e prático (CFP, 2019). A educação no trânsito merece também um capítulo que será focado a seguir.

### **Educação para o trânsito**

Antes de iniciar esse tópico, é importante destacar que, em mais de 100 anos de legislação de trânsito, somente o atual Código de Trânsito Brasileiro, publicado em 1997, dedicou atenção à educação para o trânsito, instituindo tal área como um direito de todos e dever de órgãos que compõem o Sistema Nacional de Trânsito. Neste documento, o artigo 76 do capítulo VI determina que:

A educação para o trânsito será promovida na pré-escola e nas escolas de 1º, 2º e 3º graus, por meio 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 (Brasil, 1997).

Tais ações seriam desenvolvidas por meio da formação de condutores, capacitação de agentes de trânsito, campanhas publicitárias e formação escolar de crianças e adolescentes e realizadas por instituições credenciadas no Detran, CFCs, órgãos e entidades do SNT, escolas públicas e privadas, bem como por meio de assessoria de profissionais autônomos (Conselho Federal de Psicologia, 2018).

Para que essas ações de educação no trânsito fossem oportunizadas, o CTB deveria, teoricamente, destinar parte dos recursos arrecadados com as multas de trânsito para as áreas de educação de trânsito, sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento e fiscalização, como medidas que visam a segurança e qualidade de vida (Conselho Federal de Psicologia, 2018). As possibilidades elencadas envolvem publicidade institucional, campanhas educativas, realização de palestras, cursos e seminários relacionados ao trânsito, atividades escolares, elaboração de material didático-pedagógico, formação e qualificação de profissionais do sistema nacional de trânsito e formação de agentes multiplicadores. Especificamente em relação à educação de trânsito, as ações deveriam focar diferentes grupos: candidatos a habilitação, contexto escolar, centro de formação de condutores, escolas públicas de trânsito e capacitação de agentes de trânsito. Cada uma dessas possibilidades foi sintetizada em documento do Conselho Federal de Psicologia (2018):

- Educação para o trânsito no processo de habilitação de motoristas: o curso teórico deveria envolver aspectos relacionados a relacionamento interpessoal nos cursos de

formação de motoristas, reciclagem de infratores, transporte coletivo e transporte escolar, correspondendo a uma carga horária que varia entre 20 e 30% do curso. Por sua vez, os instrutores de trânsito devem cursar a disciplina de Noções de Psicologia da Educação, com carga horária de 10% do curso.

- Educação para o trânsito no contexto escolar: o Denatran criou as Diretrizes Nacionais da Educação para o trânsito na pré-escola e ensino fundamental, cujo documento apresenta, de modo detalhado, sugestões de abordagens pedagógicas para o trabalho em sala de aula, utilizando, como tema transversal, o trânsito. Em relação ao ensino médio, prevê a possibilidade de o estudante realizar a prova teórica do Detran sem ter frequentado o CFC teórico, caso tenha participado de alguma atividade de formação teórico-técnica em sua escola.
- Educação para o trânsito promovida por órgãos, entidades, instituições e profissionais autônomos: envolveria qualquer ação com o objetivo de informar, mobilizar, prevenir ou alertar a população para comportamentos relacionados à segurança e qualidade de vida no trânsito.
- Educação para o trânsito na capacitação de profissionais de centros de formação de condutores: o curso de formação para diretor geral, diretor de ensino, instrutor de trânsito e examinador compreende disciplinas de Psicologia aplicada à segurança no trânsito, Psicologia da Aprendizagem e Aspectos psicológicos de avaliação.
  - Educação para o trânsito na capacitação de agentes de trânsito: com carga horária mínima de 200 horas, envolve os módulos de Ética e cidadania, Psicologia aplicada e O papel educador do agente de trânsito.

Em geral, os programas de educação para o trânsito possuem a finalidade de modificar atitudes e comportamentos para uma convivência harmoniosa nesse contexto. O Conselho Federal de Psicologia (2018) recomenda uma série de documentos sobre essa temática, citando,

por exemplo, o site do Denatran possui um link chamado de “educação”, onde disponibiliza materiais como campanhas, cursos, publicações, projetos e vídeos. Recomendam também que o interessado na temática conheça o Prêmio Denatran de Educação para o Trânsito (com a finalidade de incentivar a produção de trabalhos voltados ao tema do trânsito), o Programa Educa (que reúne materiais direcionados ao ensino fundamental), o Dia Mundial sem Carro e a Semana Nacional de Trânsito, como exemplos de medidas educativas no trânsito.

Diante da amplitude de possibilidades, faz-se clara a necessidade de ampliação do campo de atuação do profissional psicólogo na área do trânsito, notadamente em relação ao desenvolvimento de ações que busquem intervir de maneira preventiva, por exemplo, na área de educação para o trânsito (Alves & Gomes, 2014). Tal necessidade também foi apontada por Silva, Hoffman e Cruz (2011) ao afirmarem que “se a meta for realmente obter resultados em prevenção, é preciso que se invista fortemente na produção de conhecimento sobre esse fenômeno” (p.180). Para Franco (2005), se faz essencial a instrumentalização de uma reflexão e avaliação por parte do docente, como uma espiral cíclica no processo de formação individual e coletiva da formação dos alunos, de modo a fomentar a construção de um universo cognitivo mais próximo, que venha a transformar as barreiras e resistências em potencialização e amadurecimento de novos fatos e valores a serem inseridos para a construção da cidadania.

Diversos pesquisadores têm enfatizado a necessidade de que o foco da avaliação pericial seja ampliado, para além da avaliação psicológica no momento de obtenção da CNH, visto que, uma melhor apropriação do “conhecimento sobre os processos psicológicos que resultam em mau funcionamento do motorista é uma tarefa importante para a pesquisa de segurança no trânsito” (Veiga, Pasquali, & Silva, 2009, p. 187), não só no momento da avaliação para habilitação, mas também em programas de prevenção. Um problema que ocorre no Brasil, de acordo com Nakano e Sampaio (2016), se dá pelo fato de os programas de prevenção no trânsito no país serem praticamente inexistentes, ao contrário do que ocorre em outros países que por

exemplo, que focam o processo também no desenvolvimento de habilidades que aumentem a percepção de risco dos condutores, como no caso de outros países que serão citados mais adiante.

Como já afirmado anteriormente, a prática da Psicologia do Trânsito vem sendo, comumente atrelada quase que exclusivamente à avaliação psicológica, sendo pouca ênfase dada à articulação de estratégias educativas. Tais ações, quando oferecidas, acabam por se restringir a campanhas de educação meramente expositivas e que não possibilitam, ao motorista, a vivência de fatores subjacentes a eventos críticos e situações de risco (Soares & Thielen, 2012). Esse quadro evidencia a necessidade de um maior contato e embasamento na formação acadêmica desse profissional (Alves & Gomes, 2014).

Nesse sentido, Rocha (2005), coloca como sendo essencial que os psicólogos interessados na prevenção e redução de danos no trânsito também devam desenvolver intervenções que abordem, de forma operacionalizada e otimizada, a tomada de consciência dos problemas e riscos por parte dos motoristas infratores. Isso porque, as experiências internacionais têm indicado que é muito mais digno, eficiente e econômico promover a educação e a conscientização e proteger o cidadão do que recuperar a saúde (Massaú & Rosa, 2016). No entanto, situação oposta ocorre quando Meneguín (2016) pontua que o governo, dentre suas estratégias de prevenção acaba por transmitir ao próprio indivíduo a responsabilidade de um comportamento seguro no trânsito, esquivando-se de políticas preventivas.

Embora o Código de Trânsito Brasileiro tenha tornado obrigatório, em todo o país, a educação para o trânsito, em todos os níveis educacionais (Brasil, 1997), na prática tal lei não tem sido respeitada. Segundo Alves e Gomes (2014), nem 10% dos alunos das escolas brasileiras têm acesso a informações sobre educação para o trânsito e a maioria das instituições de ensino aborda esse tema sem enfatizar aspectos relacionados à sensibilização quanto a

aspectos relacionados à ética, cooperação, respeito mútuo para evitar intolerância, ações que envolvem violência e acidentes. Foca-se no ensino das regras e das consequências legais como formas de modelar o comportamento dos futuros motoristas.

A revisão de estudos conduzidos nessa temática indicou que psicólogos do trânsito tem um campo vasto de trabalho e uma trajetória ainda a ser percorrida na educação para o trânsito (Conselho Federal de Psicologia, 2018). Alguns exemplos são citados a seguir, como forma de ilustrar os resultados que vêm sendo encontrados na literatura.

Em projeto educacional buscando levar aos alunos conhecimento, conscientização e comportamentos mais humanizados, Lobo (2008), enfatiza a importância da educação no trânsito dentro dos temas transversais nas séries iniciais, extraindo o que cada disciplina pode oferecer: 1) Língua portuguesa: interpretação de placas de trânsito com os seus significados, debates, vídeos; 2) Matemática: desenhos geométricos; 3) Artes: dramatizações, cores dos semáforos, faixas educativas, recortes, confecção de meios de transportes (materiais recicláveis); 4) História e Geografia: o trânsito urbano, rural e grandes cidades, noção de espaço das vias urbanas, mapas e rodovias, pedestres e ciclovias; 5) Ciências: a exemplo da física, que contempla assuntos relativos aos atritos e à velocidade dos veículos, etc.

Em trabalho realizado por Wha et al. (2015) investigando a percepção de risco entre os jovens do 3º ano do ensino médio por intermédio de um questionário composto de quinze perguntas e aplicado duas vezes, onde na primeira aplicação os jovens consideraram as cinco de maior risco, outras cinco de médio risco e as cinco restantes de baixo risco, agrupadas pela frequência de respostas para cada grupo, e na segunda aplicação aferiu-se as ações mais praticadas, divididas também em 3 grupos: sempre, as vezes e nunca.

As perguntas foram as seguintes: (1) Usar o celular durante a travessia de uma rua; (2) Atravessar a rua correndo quando o semáforo para pedestres está para fechar; (3) Ao pretender atravessar uma rua sinalizada, esperar na pista, próximo ao meio-fio, que o sinal autorize a

travessia; (4) Andar pelo passeio escutando música/rádio com fones de ouvido; (5) Atravessar as ruas escutando música/rádio com fones de ouvido; (6) Estimular ou forçar que alguém atravesse a rua, puxando-a pelo braço, por exemplo, quando acha que há tempo suficiente para concluir a travessia; (7) Atravessar a rua passando em frente a um ônibus parado no ponto; (8) Atravessar uma rua movimentada fora da faixa de pedestres, quando ela existir; (9) Havendo faixa de pedestres próxima ao local que se pretende atravessar, deixar de utilizá-la para executar o caminho pretendido; (10) Embarcar ou desembarcar de um ônibus em movimento; (11) Atravessar a rua correndo quando está chovendo; (12) Deixar de olhar para os dois lados quando se está prestes a atravessar uma rua; (13) Andar pela borda da pista, no mesmo sentido que o fluxo de veículos, quando não houver condições de andar pelo passeio; (14) Atravessar a rua entre os veículos parados em um congestionamento; (15) Atravessar uma rua sem canteiro central até a metade e ficar parado, na pista, esperando poder atravessar a outra metade. Os resultados mostram que a maioria das ações consideradas de baixo risco também são as mais usuais entre os estudantes, enquanto grande parte das tidas como de alto risco são evitadas. Essas respostas nortearam o foco de palestras educativas para o desenvolvimento de um comportamento mais seguro no trânsito.

Martins (2014), ao relatar trabalho conjunto de autoescola e creche municipal, destaca a importância em educar e conscientizar as crianças, considerando os aspectos cognitivo, emocional e social a nível individual, lançando mão das linguagens oral, escrita, corporal e artística fomentando a ludicidade como ferramenta de alcance à assimilação dos conteúdos transmitidos no desenvolvimento de atividades relacionadas ao trânsito. Tais exemplos, ilustrativos, apontam para a possibilidade de que a educação para o trânsito seja incorporada à educação formal, nas mais diferentes disciplinas e níveis educacionais.

Em investigação de dados acerca de acidentes e infrações locais, Borba (2013) destaca o desconhecimento de normas de circulação, alto índice de infrações e imprudência, sugerindo

a introdução da educação no trânsito nas salas de aula desde os primeiros anos escolares como ferramenta para fomentar a construção de uma consciência dos direitos e responsabilidades pertinentes à circulação humana. Para que isso ocorra, destaca a importância de que a educação se inicie desde a infância, com a criança já tendo acesso e gradativamente se conscientizando das convenções do trânsito seguro, contando ainda com as crianças como ótimas aliadas na fiscalização dos adultos. A escola, nesse ponto se faz um ambiente propício à assimilação de comportamento seguro, pois atua não somente direcionado à aquisição de hábitos assertivos para os alunos, mas junto às suas famílias também (Barbosa, 2015; Mello-Jorge & Martins, 2013).

Em termos de leis, o CTB, no artigo 76, preconiza a educação no trânsito em todos os níveis de ensino, promovendo entre outros, a formação de professores e multiplicadores e a elaboração de um plano de redução de acidentes em conjunto aos setores universitários (Brasil, 1997). Igualmente, os Parâmetros Curriculares Nacionais (PCN) incluem a educação no trânsito dentro dos temas transversais, não como disciplina isolada, mas como integração de saberes nas disciplinas científicas, de maneira a fomentar o desenvolvimento de uma personalidade crítica (Lima & Müller, 2011). Porém essa deliberação ainda não acontece na amplitude que deveria, sendo que para Sena, Silva e Finelli (2016), a educação no trânsito é um fator de extrema importância para que se mude o paradigma de como boa parte da sociedade percebe o trânsito.

Hoffmann e Luz-Filho (2011) discutem a necessidade da inclusão da temática na grade curricular integral, e dessa forma preencher a lacuna existente de conhecimento, de forma que uma vez estimulado esse conhecimento, ocorram adaptações e equilíbrios nos aspectos psicológicos, educacionais e sociais da personalidade do aluno, de maneira que em meio a essa carência se levanta a seguinte questão: Nossas crianças e jovens estão realmente sendo preparados para elaborar e assimilar esse conhecimento ou continuamos funcionar dentro de um sistema acumulativo de informações e sem espaços para a construção de reflexões e

consciência crítica? Desse modo, a educação no trânsito deve se nortear no sentido de desenvolver a consciência, tanto do condutor, quanto do passageiro e do pedestre a autopreservação, o respeito ao próximo e as normas sociais.

Conforme apresentado anteriormente, o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans), criado em 2018 pelo CONTRAN em conjunto com o Ministério das Cidades e o DENATRAN foi elaborado com vistas a atender ao que a ONU estipulou ainda em 2010 como meta aos seus países signatários a redução no mínimo 50% da mortalidade no trânsito, sendo que, em um dos seus pilares de ação, a educação no trânsito as seguintes iniciativas: 1) Transversalizar a educação para o ensino básico; 2) Fomentar o incremento de disciplinas viárias no ensino superior; 3) Promover campanhas de educação para o trânsito; 4) Aprimorar e direcionar campanhas educativas de segurança viária; 5) Aprimorar a formação de condutores (Contran, 2018). Ainda que descrita de forma mais pormenorizada nesse Plano e com algumas inovações, como o estabelecimento de prazos para a consecução de cada um dos objetivos, a maioria dessas iniciativas nesse pilar já se encontravam dispostas no capítulo VI do CTB, que trata dos artigos 74 ao 79, em que já naquela época retratava a educação no trânsito como dever prioritário para os componentes do Sistema Nacional de Trânsito (Brasil, 1997).

De acordo com Alves e Gomes (2014), “a disciplina fundamental para ações de intervenção preventiva para um trânsito mais seguro é a Psicologia, pois o fator humano corresponde a 90% dos acidentes” (p. 67). Ainda segundo os autores, cada vez mais, ainda que de forma tímida, psicólogos que atuam nessa área estão desenvolvendo métodos educativos para motoristas, elaborando técnicas para uma melhor compreensão dos condutores em relação a decisões em situações de perigo e articulando estratégias educativas específicas para esse fim.

O trabalho do psicólogo deve abranger também a estruturação de programas de intervenções, para envolver, por exemplo, oficinas psicoeducativas direcionadas à

conscientização e sensibilização para a condução segura, conforme recomendado por Panichi e Wagner (2006). Os mesmos autores salientam que, considerando-se que a maior parte dos candidatos à habilitação caracteriza-se como aqueles indivíduos que completaram 18 anos e que, reside na população jovem boa parcela de vítimas de acidentes de trânsito, motivados por um comportamento de risco, envolvendo atitudes enquanto na direção, relacionadas à agressividade e busca de sensações. Bravo (2015) aponta a tarefa de dirigir como potencial geradora de sentimentos de onipotência, que pode influenciar na tomada de ação, estando, mais propenso a esse comportamento, o adolescente em transição para a idade adulta. Hatakka, Keskinen, Gregersen, Glad e Hernetkoski (2002) argumentam que tal medida pode ser obtida através de vias como oficinas de autorreflexão e desenvolvimento pessoal. Somente por meio de programas educacionais e uma interface entre diferentes áreas científicas, mudanças de comportamento para um trânsito mais equitativo e fomentador de laços sociais poderão ser alcançadas (Poó, López, Tosi, Nucciarone, & Ledesma, 2015), de maneira que a prevenção tem sido ressaltada como a metodologia mais eficaz no desenvolvimento da segurança no trânsito (Scaringella, 2001).

Em estudo de texto didático em educação no trânsito relacionando o contexto dentro do tripé metodológico Ciência, Tecnologia e Sociedade (CTS), Moreira, Pereira e Martins (2017) destacam que o fenômeno do trânsito, principalmente nos grandes centros tem se tornado um importante desafio o desenvolvimento de uma cultura mais consciente no trânsito, destacando-se relevos tangentes à educação científica, onde as ações curriculares devem levar em consideração a necessidade de que o conhecimento possa se propagar da maneira mais abrangente possível. Dentro dessa perspectiva, para desenvolver um letramento científico eficaz, se faz necessário que se façam presentes características tais como a caracterização do contexto social, fomentando o pensamento crítico frente a situações reais e existenciais, de maneira que o aluno se sinta instigado a refletir sobre questões importantes e suas

consequências, como velocidade e segurança. Em especial no ensino da Física, a disciplina pode oferecer conhecimento científico e conceitos fidedignos acerca de fenômenos como velocidade, atrito, cálculo das distâncias em situações como tempo de frenagem e colisões.

Perante os benefícios que os programas de educação para o trânsito podem trazer, Alves e Gomes (2014) enfatizam que o Detran, as escolas, prefeituras e secretarias de educação deveriam demonstrar interesse no desenvolvimento destes programas, diante da possibilidade de que eles trabalhem questões relacionadas ao comportamento no trânsito, conhecimento do Código de Trânsito, o ato de dirigir, bem como o desenvolvimento de aspectos éticos, morais e consciência coletiva na ocupação do espaço público, na tentativa de prevenir acidentes e melhorar a qualidade de vida no trânsito. Tendo tal percepção como base, para o presente estudo foi elaborado um questionário sobre a percepção no trânsito, para alunos do Ensino Médio, com idade próxima àquela mínima permitida para obtenção da carteira nacional de habilitação, visando conhecer mais a fundo a visão geral que esses jovens possuem sobre o trânsito, a fim de subsidiar futuras intervenções direcionadas a questões mais eminentes que a contribuição desse trabalho venha a proporcionar. Assim, após o texto ter sido aprofundado em duas áreas de atuação, a mais e a menos privilegiada na prática profissional no trânsito, a revisão das pesquisas que vêm sendo desenvolvidas nesse contexto foi feita, com o objetivo de apontar as principais lacunas ainda presentes.

### **Pesquisas em psicologia do trânsito (focos, tendências e lacunas)**

Nacionalmente, pesquisas de revisão das publicações na área da psicologia do trânsito foram conduzidas e apontaram para um reduzido número de estudos. Sampaio e Nakano (2011), ao revisarem as bases de dados Scielo e BVS-Psi e os *anais* de quatro edições do Congresso Brasileiro de Avaliação Psicológica, encontraram somente 22 artigos e 38 trabalhos na área, em um período de 10 anos. Tal percepção confirma a opinião de Cristo e Alchieri (2008) de que,

em cinco décadas, a pesquisa em avaliação psicológica de trânsito não avançou o suficiente para responder aos questionamentos e anseios básicos da sociedade sobre sua obrigatoriedade e sobre os ganhos efetivos com a segurança no trânsito, persistindo questões sobre o porquê especificamente os fenômenos psíquicos determinados são aferidos e qual a efetividade destes.

Também Cristo (2016) ressalta, ao realizar uma análise crítica da área, a falta de preocupação com os critérios metodológicos que retratem melhor a realidade local ou com a baixa representatividade das amostras dos grupos normativos visto que 11 dos 15 estudos analisados continham amostras com menos de 140 participantes, ou ainda critérios demográficos sem representatividade da população pesquisada.

Em artigo de revisão abordando a produção científica em avaliação psicológica no contexto do trânsito no período de 2002 a 2012, Fiori e Caneda (2014) constataram que somente a partir de 2005 houve um crescimento de interesse pelo tema, porém os estudos na área ainda se encontram escassos. Foram encontrados 11 estudos empíricos e 3 bibliográficos, concluindo que o campo da avaliação psicológica não expandiu suficientemente na década analisada para que se possa sustentar como uma área consistente de aplicação para avaliar as capacidades vinculadas à direção segura. Ressalta-se neste artigo a necessidade de reestruturação do campo, através de discussões dos pares, novas pesquisas e maior exploração da área, como estudos abordando outras técnicas conjuntas aos testes, por exemplo entrevistas individuais e dinâmicas de grupo.

Outro estudo de revisão de literatura realizado por Oliveira et al. (2015), uma busca de artigos produzidos entre 2004 e 2013 nas bases de dados Scielo, BVS e PubMed foi conduzida e resultou em 23 artigos, os quais foram analisados. Os trabalhos foram agrupados em quatro temas e suas categorias: 1) comportamento do condutor (álcool e direção, motoristas infratores, limite de velocidade, percepção dos condutores sobre o sistema de trânsito, estudo de fenômenos psicológicos como a ansiedade e medidas preventivas); 2) Avaliação psicológica

(validade dos instrumentos e o preparo dos psicólogos para a prática); 3) Políticas públicas (mobilidade e desenvolvimento da qualidade de vida); 4) Violência no trânsito (agressividade no trânsito, acidentalidade, papel da psicologia no âmbito, problemas de saúde pública relacionados ao trânsito, efetividade das medidas de fiscalização e desafios na área). Os autores concluíram acerca da necessidade de fortalecimento de políticas públicas bem como sobre o número ainda incipiente de produção científica na área da Psicologia do Trânsito no Brasil.

Bacchieri, Barros, Santos, Gonçalves e Gigante (2011), com o objetivo de mapear os estudos sobre acidentes de trânsito, realizaram busca nas bases de dados Medline, Lilacs, Scielo e Google Acadêmico, assim como foram pesquisados sites do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), Departamento de Polícia Rodoviária Federal (DPRF) e Sistema de Informação sobre Mortalidade do Ministério da Saúde (Datasus) e dados de estudos arquivados nas bibliotecas da Universidade Federal de Pelotas (UFPEL) e Universidade Católica de Pelotas (UCPEL). Os autores agruparam os achados em diferentes modalidades: motocicletas, álcool e direção, pedestres e ciclistas, transporte de passageiros e cargas, concluindo que, apesar da modesta produção científica, as publicações aumentaram entre o período de 1997 a 2010, a despeito de que importantes lacunas ainda possam ser notadas, envolvendo, por exemplo, avaliação da efetividade de intervenções.

Internacionalmente, o que se tem visto é um quadro mais avançado. Na Alemanha uma área que vem crescendo na Psicologia do Trânsito chamada terapia do trânsito, que conta com um programa envolvendo não só motoristas infratores, mas também aqueles com dificuldades em evitar uma conduta mais arriscada no trânsito, incluindo a associação com álcool e drogas, na qual a principal meta do psicólogo é que sejam evitadas as infrações de trânsito por meio de entrevistas psicológicas, dinâmicas de grupo, palestras, vídeos educativos e outros recursos que que dão margem à diálogos e tem colaborado na assimilação de uma conduta mais sóbria no

trânsito, através de entrevistas psicológicas (Utzelmann, 2004). A Argentina tem concentrado, nos últimos anos, esforços em promover a educação viária como disciplina curricular desde os anos iniciais nas instituições educativas, com o objetivo de fomentar o desenvolvimento de uma moral autônoma e solidária, e não como mera obediência à autoridade (Poó et al., 2015).

A percepção de risco, definida por Meir, Borowsky e Oron-Gilad (2013) como a capacidade de fazer uma leitura da via e antecipar eventos futuros, tem sido um foco de estudos desde a década de 60, e uma direção que as pesquisas tem tomado é o tempo de reação às situações de risco (Grayson & Sexton, 2002; Horswill, 2016). O departamento de Psicologia Experimental da Universidade de Dusseldorf conduziu um estudo sobre o processo evolutivo dos automóveis e a automatização dos carros, investigando o tempo de reação dos motoristas em situações de risco nas cabines de simuladores, com câmeras direcionadas para os olhos (coletando as áreas de interesse captadas pelos movimentos oculares) e os pés (tempos de aceleração e frenagem), distribuindo a amostra em três grupos de risco, foram identificados como grupo de alto risco aqueles condutores que concentraram menos tempo de atenção ao *display* central e em outras áreas do que os grupos de médio e pequeno risco (Zeeb, Buchner, & Schraub, 2015). A tecnologia tem sido também de grande importância para desenvolvimento de ferramentas de indicadores avaliativos à obtenção da Carteira de Habilitação, como os simuladores de direção.

Os Testes de Percepção de Risco (*Hazard Perception Test*), com evidências de validade em aspectos como situações de risco, fadiga, uso de substâncias, velocidade, entre outros, e uso oficializado vários países, como Austrália, algumas nações do Reino Unido, Holanda e outros (Horswill, Hill, & Wetton, 2015; Tüskè, Šeibokaitė, Endriulaitienė, & Lehtonen, 2018). No Brasil, os usos dos simuladores de direção foram definidos na Resolução nº543 (CONTRAN, 2015), mas estudos sobre seu uso e a sua utilização para aferição dos fatores que estão sendo pesquisados mundo afora ainda se mostram insípidos. Segundo Moraes, Zanibroni-de-Souza e

Schwartz (2017), a falta de estudos científicos evidencia que os treinamentos aos instrutores não existem muitas preocupações com critérios nas avaliações ou embasamento científico, onde o conhecimento é passado geralmente de maneira informal, dentro das conversas cotidianas entre os colegas.

Um exemplo que demonstra vários campos do conhecimento imbuídas na busca de fatores que delineiem o caminho de um trânsito mais seguro é nos trazido aqui pela área do Design, que relatado no estudo de Reis (2016) apontando a relevância do uso da tecnologia e suas inovações, podem ser de grande utilidade à tarefa, através de ferramentas como a realidade aumentada e as interfaces tangíveis, ou seja, as interações proporcionadas por um objeto físico que consegue relacionar-se digitalmente com a realidade virtual.

Em artigo que se propõe a pesquisar o comportamento de risco entre jovens de Riad, capital da Arábia Saudita, em específico sobre a prática conhecida conhecida como *tafheet* ou *drift*, que consiste em manter o veículo deslizando em linha reta na diagonal em alta velocidade, considerada por grande parte dos adolescentes um esporte ou entretenimento e revela a atração pelo comportamento de risco e busca de sensações nesta faixa etária, além trazer à tona o ainda baixo engajamento da sociedade como uso do cinto de segurança, utilizado por até 33% dos motoristas, que apesar de ter seu uso obrigatório desde 2000 tem sido ignorado por boa parte da população ignorado segundo o estudo, pela falta de fiscalização adequada e de campanhas que alcancem a conscientização pública.

Consequentemente, o governo tem endurecido as penalidades chegando em caso de um *drifter* causar acidentes com consequências sérias, a tomar atitudes extremas, como decapitar o infrator, lamentando o fato de que essa pratica aconteça de maneira sorrateira e de haverem pessoas colocadas estratégica para avisar sobre a chegada da polícia. Entretanto, outras frentes de governo têm comemorado quedas nos números de acidente através da incorporação de sistemas de monitoramento de rodovias. O estudo prega veementemente a necessidade de um

currículo educacional padronizado e eficiente que seja treinar e orientar os jovens sauditas antes de começarem a dirigir. Para os autores, é fundamental que as crianças compreendam e desenvolvam atitudes positivas para respeitar e obedecer às leis de trânsito em alternativa a medidas punitivas (Ramisetty-Mikler & Almakadma, 2016).

Em estudo de Hung e Huyen (2011), o Vietnã, país asiático em desenvolvimento e com um dos maiores índices de acidentalidade de trânsito no seu continente, tem apresentado um estudo um organograma comportamental de como age o motorista infrator, com suas crenças e cultura que por elas justificam os comportamentos transgressivos, e afirmam que um conjunto de esforços conjuntos, a saber, a educação no trânsito mais a fiscalização, medidas tomadas ao combate dessa problemática terão seus efeitos positivos conquistados a médio e longo prazo (Hung & Huyen, 2011; Mello-Jorge & Martins, 2013).

Um exemplo bem-sucedido do planejamento de políticas, em especial, no tocante à mobilidade urbana é o chamado de “Pacto pela Mobilidade”, da cidade de Barcelona, na Espanha, e copiado por outras cidades europeias e latino-americanas, como San Sebastian, também na Espanha e Buenos Aires e Rosário na Argentina, buscando agir em consenso com a sociedade civil e o governo local, embasados por estudos técnicos e análises de dados que puderam nortear iniciativas pela segurança viária e circulação, dentro de critérios sustentáveis, sempre regidas pelos seguintes princípios: sustentabilidade (promoção do uso dos transportes modais); acessibilidade (estrutura capaz de conectar os cidadãos aos diversos pontos da cidade); segurança (principalmente nos espaços públicos); eficiência (ponto fundamental para mudança de estigma de sofrimento relacionado aos modais de transporte público); qualidade de vida (promoção dos espaços públicos e redução do tempo de deslocamento); dinamismo econômico (uso da mobilidade como fomentador do setor econômico e turístico); intermodalidade (ligação entre diferentes meios de transporte); planejamento urbano (antecipar uma configuração urbana que considere os adensamentos futuros com as demandas de deslocamento, acessibilidade e

segurança); gerenciamento da mobilidade (gerir a infraestrutura viária com sistema de suporte aos usuários com o apoio da tecnologia aplicada à mobilidade); conscientização da mobilidade e educação (criação e manutenção de hábitos e atitudes responsáveis no uso das vias públicas e veículos) (Ministério das Cidades, 2013).

Na Austrália, o governo local de Queensland, no intuito de alcançar uma metodologia válida para avaliar programas de intervenções em educação e segurança viária em jovens, estabeleceu cinco passos fundamentais para essas ações serem consideradas eficazes: 1) Identificar as metas e objetivos do programa (quem, o quê, quando e onde pesquisar); 2) Escolher o melhor método de avaliação para o programa (avaliação do processo e avaliação dos resultados, vieses); 3) A escolha do método de coleta (questionários, entrevistas pessoais, grupos de discussão, observações, registros oficiais); 4) Processo de coleta e análise de dados (execução do processo a partir do método escolhido, escolha de juiz); 5) Relato de achados de forma estruturada (resumo, introdução, objetivos, métodos, resultados, discussão, recomendações e apêndices). Além do mais, fomenta-se a exposição da pesquisa à *feedbacks* visando o aperfeiçoamento contínuo e de forma replicável (*Queensland Government*, 2009).

Tais diferenças encontradas entre o cenário nacional e internacional reforçam a percepção de Thielen (2011), segundo o qual, a formação do profissional deve ser feita no sentido de direcionar seu trabalho para pesquisas que possam orientar o desenvolvimento de políticas públicas e nas intervenções pertinentes a exemplo de incursões preventivas e reeducativas.

### **Áreas de pesquisa a serem incentivadas**

Ribeiro, Silva-Junior e Azevedo (2014) contemplaram a necessidade de apoio a pesquisas relacionadas aos acidentes de trânsito, como os fatores de risco e o uso de equipamentos de segurança, com atenção especial a população jovem, do sexo masculino e

motociclistas, que venham a subsidiar o desenvolvimento de estratégias mais pontuais e melhor planejadas. Tais medidas envolvem cursos de reciclagem para condutores, infratores ou não, de forma que estes tenham ferramentas adequadas para redefinir antigos conceitos não condizentes com a ideia de um trânsito seguro e harmonioso.

Tema fundamental para o desenvolvimento de intervenções específicas de estratégias de redução de acidentes de trânsito devem ser elencados os grupos de risco, e diferentes abordagens podem ser encontradas na literatura neste aspecto, destacando ora a faixa etária (jovens e idosos, principalmente), ora o tipo de motorista (profissional, motociclista, bicicletas e moto-taxistas) como os mais propensos a se envolverem em acidentes. Os motivos de cada grupo serão abordados a seguir.

- Crianças: carentes ainda de noções da periculosidade do trânsito, por exemplo pela incapacidade de estimar a velocidade dos veículos ao atravessar as ruas, a não assimilação das normas de tráfego e a tendência por explorar o território sem se preocuparem com os perigos potenciais posicionaram a faixa etária entre 0 a 14 anos com o maior número de internações hospitalares e óbitos decorrentes de acidentes de trânsito (Barbosa, 2015; Mello-Jorge & Martins, 2013).

- Jovens: em uma fase marcada por constituir-se em transição da adolescência para a idade adulta, Panichi e Wagner (2006) sugerem que alguns elementos agem como fatores preponderantes de risco, a exemplo de inexperiência, autoconfiança exacerbada sobre si mesmo, tendência a busca de emoções ou influência e pressão do grupo de pares, predominando nos registros de ocorrência indivíduos do gênero masculino sobre o feminino. Em parte de estudo que levou em conta a variável faixa etária, Mognon e Santos (2014) constataram que um nível muito alto de autoeficácia na sua habilidade de dirigir tem refletido na maior probabilidade de apresentarem comportamentos de risco, onde os motoristas jovens tendem a apresentar concepção exageradamente positiva sobre a própria aptidão em conduzir, fato que acaba

promovendo, por esse excesso de confiança, manobras mais arriscadas aumentando o risco de cometerem infrações ou crimes de trânsito, além afirmarem ter dificuldades de se manterem focados por tempos prolongados;

- Motoristas idosos: foi constatado que, além de naturalmente funções e reflexos diminuírem, estão mais propensos ao risco de morte também por apresentarem defesas mais frágeis na recuperação dos ferimentos sofridos. Estudos com pessoas acima de 60 anos apontam baixo nível de confiança em dirigir de modo seguro associado a uma baixa quilometragem usual para essa faixa etária (Mognon & Santos, 2014).

- Bicicleta: é um veículo muito utilizado no Brasil em grande parte devido às características topográficas e socioeconômicas, conforme estudo de intervenção de Bacchieri, Barros, Santos, Gonçalves e Gigante (2010), que o uso traz os benefícios para a saúde e o meio ambiente. Porém, 97% dos indivíduos participantes da pesquisa (usuários de bicicleta de Pelotas-RS), relataram a ocorrência de pelo menos uma vez no período da intervenção uma situação de risco, com 9% de situações de acidente e 88% de quase-acidente, fato que chama o Estado a ser mais eficiente no tocante a estrutura e a fiscalização viária.

- Motoristas de ônibus compõem um grupo de profissionais e, particular que, pela exposição aos riscos inerentes das pistas, como condições viárias, clima, perigo de assaltos, vários dias fora de casa, trato com os passageiros, e na maioria das vezes uma jornada de trabalho estafante os tornam mais vulneráveis ao estresse. Em estudo realizado por Quirino e Villemor-Amaral (2015), foi evidenciado que quanto maior a exposição ao estresse no trabalho, mais propenso eles estão a ter reações agressivas. Uma questão que pode ser associada a valores de conteúdo moral e ético para Martins e Dell'Agli (2014) diz respeito a assimilação de valores culturalmente aceitáveis, mas temerosos por motoristas profissionais, à medida que tendo uma mudança de paradigma para autonomia de agir conscienciosamente dentro dos padrões desejados, muitos dos acidentes de trânsito poderiam ser evitados.

- Mototaxistas, classe de motociclistas profissionais que disponibilizam suas motocicletas tanto para serviços de busca e entregas de correspondências, mercadorias, alimentos e também para o deslocamento de pessoas, conforme pesquisa feita por Diniz, Assunção e Lima (2005) muitas vezes são vistos como um perigo ao trânsito, por sua conduta temerária, como andar sem se manter na mesma faixa, atravessar sinal vermelho, utilizar as calçadas com as motocicletas, enquanto por outro lado, quando estão a serviço dessas mesmas pessoas a exemplo de uma entrega de urgência, são tidos como heróis, a ponto de justificarem comportamentos de risco.

O CONTRAN tem buscado, em suas estratégias, inserir o cidadão, seja ele condutor, pedestre ou passageiro como elemento ativo e consciente de um trânsito seguro. O cronograma das campanhas nacionais de educação no trânsito dos últimos anos propõe um calendário mais abrangente ao direcionar o foco em módulos mensais de ação, concentrando-se em um tema como respeito aos pedestres e ciclistas ou os riscos do manuseio do celular durante a direção, porém sem entrar em detalhes dentro das resoluções de onde e como essas intervenções são realizadas (Resolução 654, 2017; Resolução 722, 2018b). Juntamente com o trabalho da avaliação psicológica, uma fiscalização mais rigorosa e intervenções educativas na prevenção vem sendo apontadas como medidas essenciais para a melhoria do comportamento no trânsito (Almeida & Roazzi, 2014), atuando como fatores interdependentes, ou seja, de forma a aliar a profilaxia e a legislação vigente para se chegar à acurácia desejada (Alves & Gomes, 2014).

A mobilidade urbana tem sido assunto crescente nas pautas das políticas públicas fomentadas por um anseio popular no tocante à necessidade de melhoria dos aspectos concernentes ao desenvolvimento das cidades, de maneira que sejam pensadas e planejadas em benefício do coletivo, levando à criação e desenvolvimento de algumas leis que se alinhassem melhor às demandas da população:

- Código de Trânsito Brasileiro (1997) – por meio de um chamado as autoridades locais desempenharem maiores responsabilidades com relação ao planejamento e à gestão de trânsito (Brasil, 1997);
- Estatuto das Cidades (2001) – Obrigou os municípios com mais de 20 mil habitantes a realizarem um Plano Diretor tendo sob suas diretrizes a coordenação e o controle do uso do solo, além de garantir o acesso ao transporte de acordo com as necessidades locais (Brasil, 2001);
- Decreto de Acessibilidade Universal (2004) – Definia os direitos da pessoa com mobilidade reduzida, estabelecendo as adaptações de modo a eliminar as barreiras para o deslocamento dessas pessoas (Brasil, 2004);
- Lei de Mobilidade Urbana (2012) – Lei que primou pela sustentabilidade, dando prioridade aos veículos não motorizados e ao serviço público coletivo, com a possibilidade de aplicar sanções legais aos automóveis (Brasil, 2012);
- Estatuto da Metrópole (2015) – Exigência de um plano de desenvolvimento integrado para as regiões metropolitanas e de aglomerações (Brasil, 2015a);
- Lei da Pessoa Brasileira com Deficiência (2015) – Definia igualdade de oportunidades para com as demais pessoas, como a obrigatoriedade de facilidade ao acesso aos veículos públicos (Brasil, 2015b).

É importante destacar a legislação nesse sentido para propagar os direitos conquistados no âmbito legislativo para o benefício da mobilidade que privilegie o ser humano em suas variadas possibilidades de deslocamento, pois, de acordo com o Conselho Federal de Psicologia (2018): “estamos em construção, em movimento e aspiramos ações de governo que promovam o uso do espaço público para além de suas dimensões de infraestrutura, engenharia, fiscalização e educação” (p. 22).

Nesta perspectiva, a educação aqui defendida é parte integrante do processo que possibilita práticas e atitudes mais seguras e mais humanizadas no trânsito, sendo o trabalho educacional mediado por projetos, discussões e reflexões acerca do tema, o caminho essencial à transformação desejada. Diferente do que foi pesquisado referente à premente necessidade de uma conscientização por um trânsito mais seguro e harmonioso afirmado por uma quase unanimidade dos autores nos trabalhos pesquisados, o controle do trânsito tem sido feito, na maior parte dos casos, sob a forma de punições, tais como multas ou suspensão do direito de dirigir. A proposta aqui defendida é que, em alternativa mais eficaz à punição, a educação poderia oferecer resultados mais promissores em termos de melhoria do trânsito, tanto para o pedestre quanto para o motorista. Nesse sentido, o projeto foi elaborado.

Espera-se que, ao levantar o conhecimento que o jovem, em idade de acesso à primeira habilitação, possui sobre o trânsito, tais informações possam ser utilizadas, futuramente, pelo pesquisador e também por outros, como subsídio para a elaboração de um programa de educação para o trânsito. Nesse sentido, o trabalho aqui desenvolvido pode ser definido como um primeiro passo. Os dados aqui obtidos serão utilizados como base para a definição do programa, temáticas a serem abordadas e de suas estratégias. Para isso, dois diferentes estudos foram organizados. Os objetivos específicos e a metodologia a ser adotada, serão apresentadas, de forma mais detalhada, a seguir.

## **OBJETIVOS**

### **OBJETIVO GERAL**

Investigar os conhecimentos que o jovem, em idade de acesso à habilitação, possui acerca da temática do trânsito.

### **OBJETIVOS ESPECÍFICOS**

- Identificar a intenção de obter a Carteira Nacional de Habilitação e os principais motivos que o movem;
- Conhecer os principais benefícios e vantagens que o jovem visualiza obter por meio da Carteira Nacional de Habilitação;
- Verificar os conhecimentos prévios que os jovens acreditam serem necessários antes de obter a habilitação;
- Saber o modal de transporte mais utilizado e o mais desejado;
- Identificar crenças e concepções sobre diferentes aspectos envolvidos no trânsito;
- Verificar o nível de conhecimento dos participantes sobre aspectos relacionados ao trânsito, exigidos na prova de conhecimentos que compõe o curso de formação de condutores.

## MÉTODO

A fim de atingir os objetivos propostos, dois estudos foram conduzidos. Como forma de atingir os cinco primeiros objetivos específicos listados, um questionário foi construído pelo pesquisador. Para fins de verificação da sua adequação do instrumento para o público alvo, um estudo piloto foi realizado. Em seguida, uma aplicação em amostra maior foi conduzida, visando o conhecimento do que pensa e como o jovem, em idade para obtenção da primeira habilitação, percebe o trânsito (Estudo 1).

Em seguida, um segundo estudo foi realizado, com o objetivo de verificar, na prática, o último objetivo específico: o nível de conhecimento dos participantes sobre aspectos relacionados ao trânsito e aqueles exigidos na prova de conhecimentos que compõe o curso de formação de condutores (Estudo 2). Cada um dos estudos será apresentado separadamente.

**Estudo 1 – Estudo Piloto, construção do questionário e investigação do conhecimento do que pensa, e como o jovem em idade para obtenção da primeira habilitação percebe o trânsito.**

Após revisão da literatura, os pesquisadores deram início ao processo de construção de um questionário que abrangesse a concepção que o jovem, em idade de acesso à primeira carteira nacional de habilitação (CNH), possui sobre o trânsito. O questionário foi composto por duas partes, a primeira contendo quatro questões abertas que focavam a intenção de obter a CNH, os benefícios do ato de dirigir, conhecimentos necessários ao motorista antes de obter a permissão para dirigir, meio de transporte utilizado atualmente e após a obtenção da CNH. Uma segunda parte englobava 18 frases, baseadas nos principais fatores de risco e condutas no trânsito extraídas dos trabalhos pesquisados nessa fundamentação, considerados como condutas seguras ou arriscadas, sob a forma de questões fechadas, as quais o respondente deveria assinalar somente aquelas cujo conteúdo ele concordasse.

Posteriormente, a análise semântica dos itens foi conduzida, com o objetivo de verificar se as questões eram compreensíveis para a população alvo a qual o instrumento se destina, no caso específico, estudantes do 3º ano do ensino médio. Para isso, foram convidados mestrandos e doutorandos do grupo de pesquisa a atuarem como juízes, cuja tarefa envolveu a análise e categorização das respostas dos participantes em conceitos como mobilidade, locomoção, facilidade, dentre outras categorias pré-estabelecidas pelo pesquisador em conjunto com a orientadora.

Posteriormente a essa etapa, um estudo piloto foi realizado, por meio da aplicação do questionário a um grupo pequeno de participantes, com posterior discussão sobre possíveis dúvidas e sugestões, conforme recomendação da literatura científica (Pasquali, 2010). Uma das formas de se realizar esse tipo de estudo, ainda segundo o autor, consiste em aplicar o

instrumento em uma amostra pequena de sujeitos da população meta e em seguida discutir com eles as dúvidas que os itens suscitarem. Tal metodologia foi empregada no estudo aqui relatado.

## **Participantes**

A amostra deste estudo foi constituída por 15 estudantes do 3º ano do ensino médio (visto que estes possuem idade próxima à permitida para concessão da CNH) de uma escola de ensino público do município de Araras-SP, selecionados de forma aleatória para compor o grupo focal. Esta amostra apresentou idade média de 17,33 anos, com mínima de 17 e máxima de 18 anos, constituída em 40% dos estudantes do sexo masculino (n=6) e 60% do sexo feminino (n=9).

## **Procedimentos**

Inicialmente, o projeto de pesquisa foi submetido para avaliação pelo Comitê de Ética em Pesquisa, sendo que, sua execução somente foi iniciada após a aprovação junto a este órgão (CAAE 95438418.1.0000.5481) (Anexo A). Foi feito contato com a diretoria dos estabelecimentos de ensino, ocasião em que foram esclarecidos os objetivos do estudo. Na ocasião foi solicitada a assinatura da Carta de Autorização da Direção da Escola (Anexo B).

Posteriormente, os Termos de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE, Anexos C, D e E) foram entregues com 15 dias de antecedência da coleta de dados. Somente aqueles que devolveram o documento assinado puderam participar da pesquisa, sendo que o TCLE foi entregue em duas vias, de igual teor, sendo que uma ficou em poder do responsável pela autorização e, a outra, foi devolvida ao pesquisador.

As datas e horários de coleta de dados foram agendados junto à direção e professores. Os alunos responderam ao Questionário, de forma coletiva em sala de aula, com tempo estimado de resposta de 20 minutos. A coleta de dados foi realizada na própria instituição de ensino dos estudantes selecionados.

A escolha dos participantes foi realizada de forma aleatória e por conveniência, sendo solicitado que respondessem ao questionário. Ao final do processo, o pesquisador perguntou se os estudantes desconheciam alguma palavra, termo ou expressão utilizado, bem como se haviam sugestões para melhoria e/ou alteração. Os participantes responderam não terem encontrado dificuldades com as questões, de modo que as mesmas pareceram, nesse estudo piloto, adequadas para seu objetivo.

### **Instrumento**

O instrumento utilizado neste estudo foi o questionário elaborado pelo pesquisador, com o objetivo de coletar dados acerca das concepções dos jovens em relação a conceitos relacionados ao trânsito, dividido em duas partes. A primeira parte buscou levantar dados sociodemográficos dos participantes (idade, gênero, série educacional) e, a segunda parte, apresentou uma série de questões abertas e fechadas, cujos temas envolvem a compreensão do trânsito e aspectos a ele relacionados (Anexo F).

### **Resultados**

A aplicação do estudo piloto possibilitou que os pesquisadores reformulassem parte das questões, excluindo algumas que apresentavam conteúdo muito similar ou duplicado, bem como inserissem outras novas, que contemplassem outras áreas e temáticas não pensadas inicialmente. Desse modo, a parte do questionário que continha as questões fechadas passou a ter 29 frases, de modo a ampliar a investigação das crenças relacionadas ao trânsito, por meio da revisão do texto de algumas frases de modo a torna-las mais passíveis de serem endossadas e evitar a desejabilidade social, bem como pela inserção de novos conteúdos. O modelo proposto para classificação das respostas (análise de conteúdo para as questões abertas e estimativa da frequência para as questões fechadas) se mostrou adequado.

A relevância desse tipo de estudo se ampara na sua visualização como um passo preparatório, aparando as arestas que a subjetividade do pesquisador venha a apresentar e a inclusão, alteração ou melhora de itens, indicando assim, um caminho mais palpável para se chegar ao instrumento definitivo, o qual foi aplicado em amostra maior, no estudo apresentado a seguir.

## **Estudo 1 – Questionário Definitivo**

### **Participantes**

A amostra deste estudo foi constituída por 91 estudantes do 3º ano do ensino médio (visto que estes possuem idade próxima à permitida para concessão da CNH) com idades entre 17 e 18 anos, de duas escolas de ensino público do município de Araras-SP, selecionados de forma aleatória. Esta amostra apresentou idade média de 17,20 anos, com mínima de 17 e máxima de 18 anos, constituída por estudantes do sexo masculino (n=31), e estudantes do sexo feminino (n=60).

### **Instrumento**

Questionário reformulado após a condução do estudo piloto, contendo três partes: dados de identificação e sociodemográficos (idade, gênero, série educacional), quatro questões abertas e 29 questões fechadas (Anexo D).

### **Procedimentos**

Novamente os Termos de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE, Anexos C, D e E) foram entregues com 15 dias de antecedência da coleta de dados. Somente aqueles que devolveram o documento assinado puderam participar da pesquisa, sendo que o TCLE foi

entregue em duas vias, de igual teor, sendo que uma ficou em poder do responsável pela autorização e, a outra, foi devolvida ao pesquisador.

As datas e horários de coleta de dados foram agendados junto à direção e professores. Os alunos responderam ao Questionário, de forma coletiva em sala de aula, com tempo estimado de resposta de 20 minutos. A coleta de dados foi realizada na própria instituição de ensino dos estudantes selecionados.

O procedimento de análise dos dados coletados por meio do questionário nas questões abertas foi feito por meio da análise de conteúdo para as questões abertas. Todas as respostas as 4 primeiras questões do questionário foram categorizadas, buscando-se identificar aquelas com conteúdo semelhante. No tocante às questões fechadas as análises correspondentes foram feitas através da frequência e a porcentagem destas.

## **Resultados e Discussão**

A primeira questão indagava “Você tem a intenção de tirar a carteira nacional de habilitação. Justifique”. Um único participante respondeu negativamente. Dentre os motivos apontados, as respostas puderam ser agrupadas em nove categorias, conforme Tabela 1.

Tabela 1.

*Descrição das categorias de respostas encontradas na Questão 1: Você tem a intenção de tirar a carteira nacional de habilitação? Justifique”.*

Categoria	Exemplo de resposta	F	%
Mobilidade/ locomoção	“Para ter mais acesso a lugares diferentes e fácil locomoção”	50	54,95
Independência	“Para ter uma maior independência para me locomover, sem depender de ninguém”	43	47,25

Facilidade	“Facilitaria minha locomoção e de minha família”	23	25,27
Necessidade	“Seria mais fácil em alguma emergência onde alguém precisa de ajuda”	12	13,19
Realização pessoal	“Porque sempre foi um desejo meu de dirigir, desde pequeno”	6	6,59
Legislação	“Para poder usar veículos regularmente perante a lei”	3	3,30
Conforto	“Para poder me locomover com mais conforto”	3	3,30
Oportunidade	“Pois isso pode agregar oportunidade no meu currículo”	2	2,20
Economia	“Pela praticidade de locomoção e economia”	2	2,20

Os principais motivos apontados pelos adolescentes, na questão 1 foram mais frequentes em relação às categorias mobilidade (54,95%, compreendida como a possibilidade de mover-se e facilidade de se movimentar), a categoria independência (47,25% definida como condição ou característica daquele que goza de autonomia ou liberdade completa em relação a alguém ou algo) e a categoria facilidade (25,27%, relacionada à ausência de dificuldade, do que atrapalha ou impede). Por outro lado, as categorias que foram menos citadas pelos participantes envolveram a CNH como uma forma de atender à legislação ou como uma forma de economizar.

Bravo (2015) afirma que o ato de dirigir está associado com a aquisição de liberdade, facilidade na mobilidade e independência das pessoas, sendo necessário, no entanto, que o indivíduo esteja comprometido com a legislação vigente, o que, nem sempre coloca em prática. A autora ainda adverte que “a aprendizagem para dirigir começa muito antes da obtenção da CNH e, por isso, é necessário investir cada vez mais na educação para o trânsito, de modo que esses adolescentes internalizem os comportamentos de cidadania” (p.152). Nesse sentido a autora ressalta o papel do psicólogo, especialista no trânsito atuar de forma a conscientizar, o candidato a CNH, sobre a responsabilidade que tem enquanto motorista.

Importante notar que a maior parte das categorias envolveram a questão da locomoção, associada a algum outro motivo (mobilidade; independência; facilidade; conforto; economia). Tal situação pode ser compreendida perante a constatação de que praticamente não existem políticas públicas nacionais que incentivem o transporte público, diferentemente da situação que acontece nos demais países. Especificamente no Brasil, dentro de um importante aspecto cultural, o carro adquire sinônimo de *status* social e econômico.

A segunda questão indagava “Que vantagens ou benefícios você acha que dirigir trará para você?” Quatorze categorias foram identificadas a partir das respostas obtidas. Os resultados são apresentados na Tabela 2.

Tabela 2.

*Descrição das categorias de respostas encontradas na Questão 2: Que vantagens ou benefícios você acha que dirigir trará para você?*

Categoria	Exemplo de resposta	F	%
Independência	“Me tornar mais independente”	58	63,74
Mobilidade	“Uma maior mobilidade nos deslocamentos”	34	37,36
Facilidade	“A locomoção será mais fácil”	30	32,97
Rapidez	“Menor gasto de tempo para chegar aos meus compromissos”	14	15,38
Responsabilidade	“Além da independência, a pessoa adquire uma maior responsabilidade”	6	6,59
Necessidade	“Vai tirar a responsabilidade dos meus pais de buscar e levar”	5	5,49
Respeito	“Ir para lugares sem se atrasar”	5	5,49
Lazer	“Viagens para o lazer”	4	4,40

Segurança	“Independência, rápida locomoção, segurança”	3	3,30
Economia	“Irei economizar tempo e dinheiro, podendo utilizar o veículo a qualquer hora”	1	1,10
Felicidade	“Felicidade e liberdade de ir e vir para qualquer local”	1	1,10
Conforto	“Proporcionamento de um melhor conforto”	1	1,10
Status	“Ser proprietário de um veículo”	1	1,10
Oportunidade	“Agregar no currículo”	1	1,10
Não respondeu		1	1,10

---

Na questão referente à percepção de benefícios advindos com a obtenção da CNH, as características com maiores destaques foram a independência (63,74%, a qual compreendeu respostas envolvendo a obtenção de uma condição que envolve autonomia ou liberdade completa em relação ao alguém ou algo, mobilidade (37,36%, envolvendo a possibilidade de mover-se e facilidade de se movimentar), a facilidade (32,97%, relacionada à ausência de dificuldade ou de coisas que atrapalham e impedem) e a rapidez (15,38%, em relação à uma nova condição de mobilidade).

Interessantemente, ainda que as três primeiras categorias tenham se repetido nas duas questões, a independência, seguida pela mobilidade, se mostrou mais citada na questão 1, a qual investigava os motivos para tentar a CNH, sendo que tal situação foi invertida na questão 2, quando os principais benefícios eram listados pelos participantes. Nesse sentido é importante ressaltar que a posse de CNH vem acompanhada da exigência de habilidades e comportamentos de respeito às regras e à coletividade, as quais nem sempre estão bem desenvolvidas nos adolescentes (Bravo, 2015), sendo importante, por tal motivo, o investimento em educação para

o trânsito, o ensino de regras, sinalizações, conceitos de mobilidade humana, direitos e deveres associados à obtenção dessa permissão para dirigir.

A terceira questão perguntava: “O que você acha que o candidato a motorista deve saber antes de conseguir a sua CNH?”. As respostas foram agrupadas em seis categorias: cidadania, direção defensiva, legislação, prática veicular, responsabilidade e primeiros socorros, conforme Tabela 3. Importante salientar que o total de respostas ultrapassa o número de participantes, visto que uma resposta pode ter apresentado mais de uma categoria, tendo sido classificada em ambas.

Tabela 3.

*Descrição das categorias de respostas encontradas na Questão 3: “O que você acha que o candidato a motorista deve saber antes de conseguir a sua CNH?”*

Categoria	Exemplo de resposta	F	%
Legislação	“O candidato deve estar ciente de todas as leis, penalidades, direitos e obrigações no trânsito”	71	78,02
Direção defensiva	“Formação sobre como ajudar e ser ajudado em situações de emergência”	29	31,87
Responsabilidade	“Saber que é algo sério, que com essa responsabilidade, um descuido pode tirar vidas”	23	25,27
Prática veicular	“Ter noção de manobras e velocidade”	21	23,08
Cidadania	“Prezar pela segurança de todos e respeitar as sinalizações”	14	15,38
Primeiros socorros	“Primeiros socorros”	2	2,20

Na questão objetivando saber que o os participantes pensam que o candidato à obtenção da CNH deva saber antes de alcançá-la, as ocorrências mais expressivas foram: legislação (78,02%, envolvendo o conhecimento das leis), direção defensiva (31,87%, de modo a conduzir de maneira a evitar acidentes ou diminuir as consequências de um acidente inevitável), responsabilidade (25,27%, envolvendo a responsabilização pelo próprio comportamento e competência para se comportar de maneira sensata) e prática veicular (23,08%, conhecimento de tudo que se pode realizar referente ao veículo).

Diante das respostas encontradas, pode-se hipotetizar que o jovem tem se preocupado somente com o que ele precisa saber em termos “legais”, de maneira que parece haver uma ênfase nos conteúdos que são cobrados na prova teórica para habilitação. Faz-se notar a ausência de outros tipos de preocupações sociais, por exemplo, aquelas voltadas à aspectos relacionados à educação para o trânsito. Nesse sentido, Bravo (2015) afirma que a educação para o trânsito não se limita ao ensino de regras, sinalizações, mobilidade humana, mas também devem envolver um conjunto de valores intrínsecos à existência da vida em sociedade, direitos e deveres do cidadão. Somente dessa forma, esse adolescente e futuro adulto poderá se sentir responsável por seus atos, assumindo seus deveres.

Em seguida, os participantes foram perguntados sobre “Qual o meio de transporte mais utilizado por você atualmente? E após a obtenção da CNH, isso vai mudar? Como?”. As respostas foram analisadas em relação a três momentos: situação atual, se pretende mudar e pretensão futura (se pretende usar tal meio de transporte após a obtenção da CNH). Novamente a porcentagem ultrapassa o número de respostas devido ao fato de uma parte delas, incluírem mais de uma possibilidade.

Tabela 4.

*Categorias de respostas para a questão 4: “Qual o meio de transporte mais utilizado por você atualmente? E após a obtenção da CNH, isso vai mudar? Como?”.*

Modo de transporte	Situação atual		Pretende mudar		Pretensão futura	
	F	%	Sim	Não	F	%
Coletivo	53	58,24	45 (84,91%)	7 (7,69%)	9	9,89
Próprio	40	43,96	2 (2%)	38 (95%)	85	93,41
Bicicleta	1		1	-	0	-
A pé	1		1	-	0	-
Skate	1		1	-	0	-

As respostas indicaram que, atualmente, a maior parte dos adolescentes faz uso de transporte coletivo tipo ônibus, táxi ou aplicativos (58,24%), bem como importante parcela citou fazer uso de meio de transporte próprio, referido pelos participantes como sendo o carro ou moto dos pais ou responsáveis (43,96%). Menos comuns foram as respostas envolvendo meios como bicicleta, andar a pé ou de skate. Tal resultado concorda com os dados apresentados pelo CFP (2018), segundo o qual, os dados do Sistema de Informação da Mobilidade Humana e Associação Nacional de Transportes Públicos, apontaram que, em 2014, a maior parte dos passageiros fazia uso de transporte coletivo (19,5%), enquanto 26,8% usam carro e 36,6% se locomovem a pé. Segundo tal conselho, a partir desses dados é possível evidenciar a desproporcionalidade de investimento destinado ao transporte individual motorizado, visto que a maioria das viagens é feita por outros modais.

A segunda parte da questão buscou verificar se, após a obtenção da CNH, tal situação mudaria. A maior parte dos participantes que usa o transporte coletivo disse que sim (84,91%,

por exemplo “Ônibus, dirigirei moto como transporte fundamental” ou então “Ônibus, com a obtenção da CNH poderia utilizar o carro dos meus pais”), ao passo que aqueles que usam meio de transporte próprio, afirmaram que não (95%, exemplo de resposta “Carro, provavelmente não vai mudar”). Dentre os que citaram outros meios menos comuns, as respostas afirmaram “Skate, passarei a usar moto” ou então “Utilizo ônibus, carro e bicicleta, passarei a usar com muito mais frequência o carro”.

Os motivos mais comumente alegados para a mudança futura envolvem poder utilizar o carro dos pais, a compra de um veículo ou moto, ter um meio de locomoção próprio, alcançar independência de terceiros, não depender mais dos horários dos ônibus permitindo a locomoção em um tempo menor, a possibilidade de não ser mais carona e sim motorista, poder usar um transporte mais confortável e seguro. Por outro lado, também foram encontradas respostas que afirmaram que não haverá mudança, por diversos motivos: “mesmo com a CNH não terei veículo próprio, apenas o dos meus pais, que podem não me emprestar”, “uso bastante o meio de transporte público e não sei dizer se isso vai muda em algum momento e como”, “como eu não tenho certeza sobre a obtenção da CNH, não creio que isso vai mudar”, “acho que não vai mudar porque não terei condições financeiras para tirar a habilitação”.

Tais respostas confirmam a opinião apresentada no documento publicado pelo CFP (2018), segundo o qual, visivelmente no Brasil, há uma supervalorização do transporte individual motorizado, usualmente associado a melhores condições financeiras e status, enquanto o transporte público, bicicleta e andar a pé são práticas de mobilidade associadas aos que possuem menor renda. Assim, confirma-se a ideia apresentada pelo CFP de que o veículo se mostra muito associado, segundo a opinião dos participantes, a uma questão de valor e hierarquia social. Nesse processo formativo tocante a apropriação do conceito de mobilidade dentro de um conceito mais amplo, se faz necessário o fazer profissional do(a) psicólogo(a) voltado à construção da apropriação coletiva dos espaços: “a psicologia deve intervir para

mapear a cidade, não por seu traçado arquitetônico, mas pelos traços desenhados pelos processos de subjetivação na contemporaneidade” (Moretzsohn, 2010, p. 70).

Em seguida, uma segunda parte do questionário apresentava uma série de frases, elaboradas pelo autor, sendo solicitado, ao participante, que assinalasse aquelas cujo conteúdo ele concordasse. A frequência de concordância dos participantes foi estimada, bem como a porcentagem, apresentadas em ordem decrescente na Tabela 5.

Tabela 5.

*Frequência e porcentagem de concordância.*

Frase	F	%
Acho justo que os motoristas que não respeitam as leis de trânsito sejam punidos.	90	99
Quando for habilitado, pretendo sempre seguir os limites de velocidade	78	86
Em geral, penso que os motoristas não respeitam os limites de velocidade	64	70
Não faria nada fora da lei pois tenho medo que a fiscalização me pegue	56	62
Na minha opinião, o policiamento deveria ser mais intensivo	55	60
Se um dia eu me envolver em um acidente com vítima, sei quais atitudes devo tomar	54	59
Na minha opinião, aos 18 anos o indivíduo já tem maturidade para poder dirigir	53	58
Quando eu dirigir, pretendo usar aplicativos que avisam sobre policiamento e blitz para evitar problemas	25	27
Quando a pessoa acaba de conseguir sua CNH não deveria dirigir sozinha pois ainda não tem habilidade	22	24
Acredito que, em pouco tempo e com pouco treino, conseguirei dirigir muito bem	17	19

Eu não fugiria de uma briga de trânsito se fosse provocado por outro motorista	16	18
Sinceramente, não vejo problema em dirigir após ter feito pequeno consumo de álcool	16	18
O veículo é uma forma de conseguir mais prestígio entre amigos e pessoas do sexo oposto	15	16
Acredito que a maioria dos motoristas dirige de maneira adequada	12	13
Tenho atração por manobras arriscadas no trânsito	11	12
Na pressa, vale se aproximar do carro da frente para que ele ande mais rápido	6	7
Dirigir cansado ou com sono não é um grande problema se soubermos nos manter atentos	5	5
Caso eu não consiga ser aprovado no exame, penso na possibilidade de dirigir sem habilitação até consegui-la	4	4
Sinto que um veículo pode me proporcionar sensações de risco que gosto	4	4
Na minha opinião, o uso do cinto de segurança não devia ser obrigatório	4	4
Penso que um bom motorista consegue dirigir e usar o celular ao mesmo tempo, sem se distrair ou correr risco	3	3
Tenho muita vontade de participar de competições de velocidade no trânsito, os famosos “rachas”	3	3
Se um dia, eu cometer alguma infração no trânsito e tiver oportunidade de fugir para não ser penalizado, eu farei isso	3	3
Aos finais de semana e de madrugada, as regras de trânsito são mais flexíveis e não precisam ser respeitadas de forma tão séria	3	3
Acredito que a fiscalização de trânsito nunca irá me pegar	1	1
Penso que os pedestres, motociclistas e ciclistas devem sempre esperar sua vez pois os carros sempre têm prioridade no trânsito	0	0

Acho desnecessário o uso de capacete, tanto no uso da bicicleta quanto da moto	0	0
Andaria de carro com um motorista alcoolizado, desde que não seja eu, não vejo problemas pois a responsabilidade seria de outro	0	0
Não me preocupo com as condições das ruas e estradas	0	0

A análise demonstrou que as frases que foram assinaladas pela maioria da amostra (Acho justo que os motoristas que não respeitam as leis de trânsito sejam punidos; Quando for habilitado, pretendo sempre seguir os limites de velocidade; Em geral, penso que os motoristas não respeitam os limites de velocidade; Não faria nada fora da lei pois tenho medo que a fiscalização me pegue). Interessantemente, todas envolvem o respeito às leis e aos limites de velocidade, de maneira a se poder afirmar, a partir das respostas dos participantes, que eles concordam com punições para quem não respeitar as leis de trânsito (e o limite de velocidade), bem como pretendem seguir tais regras.

Tais dados confirmam a literatura científica em relação à necessidade que o motorista esteja preparado e sensibilizado não apenas em relação ao domínio da legislação, sinalização e regras para dirigir, como também em relação à sua conduta (Alves & Gomes, 2014) e consciência de suas ações (Wit, Souza, & Cruz, 2016). Dentre os principais fatores de risco para os acidentes de trânsito, o excesso de velocidade figura como o principal (Marín-León & Vizotto, 2003; Ribeiro, Silva-Junior, & Azevedo, 2014), havendo prevalência de acidentes entre jovens devido a condução de risco (Panichi & Wagner, 2006). Os resultados concordam com pesquisa conduzida por Cunha e Godoy (2007, a qual apontou que 70% dos jovens consideraram que os motoristas não respeitam os limites de velocidade e Thielen, Hartman e Soares (2008) indicaram, em estudo sobre percepção de riscos, foi alegado pelos participantes da pesquisa que exceder o limite de velocidade em pouco não aumentaria o risco de acidentes. A adolescência reúne, segundo Panichi e Wagner (2006), condições favoráveis à exposição a

maiores níveis de risco na condução de automóveis, de modo que o levantamento de crenças e atitudes para a condução segura, bem como o desenvolvimento de programas preventivos de educação para o trânsito se fazem importantes.

Outras questões foram assinaladas por pouco mais da metade dos participantes (“Na minha opinião, o policiamento deveria ser mais intensivo”; “Se um dia eu me envolver em um acidente com vítima, sei quais atitudes devo tomar”; “Na minha opinião, aos 18 anos o indivíduo já tem maturidade para poder dirigir”). Os conteúdos apresentados nessas frases discordam da percepção de adolescente que dirige, apresentado na maior parte dos estudos. Pesquisa de Marín-León e Vizotto (2003) identificou que a maior parte dos acidentes de trânsito envolvem condutores entre 18 e 20 anos, que apresentavam elevado número de comportamento transgressor, incluindo excesso de velocidade, avanço de sinal fechado, dirigir após o consumo de bebidas alcoólicas e ultrapassagem em local proibido.

Tais dados também apontam para o fato de que, segundo Bravo (2015), geralmente quando ocorre a quebra de regras, o adolescente não sabe como agir. Igualmente, Thielen, Hartman e Soares (2008) apontam que os adolescentes mais comumente minimizam esses riscos, exaltando a confiança em suas habilidades de direção e o suposto controle que possuem sobre o veículo, além de boa parte colocar em xeque a credibilidade dos órgãos legisladores.

Isso porque, é típico dessa fase que os jovens usualmente apresentem condutas relacionadas a correr mais do que a via permite, como forma de evidenciar sua auto-afirmação e, conseqüentemente, sem considerar as conseqüências de seus atos (Bravo, 2015). Do mesmo modo, tende a se opor às normas existentes, busca pela satisfação de seus interesses e desejos sem considerar as necessidades, segurança integridade que diz respeito ao outro, dentro de um desvio de conduta ao dirigir. Nesse sentido, reforça a importância do papel do psicólogo especialista em trânsito, como um agente de conscientização do pretendente à primeira CNH quanto às responsabilidades que ele terá enquanto motorista. Para Furtado (2010), a “circulação

humana é um problema complexo, multideterminado, e que exige macrosoluções, e nós, psicólogos, fazemos parte e precisamos nos preparar para isso. É nosso compromisso com todos aqueles que circulam pelas cidades e nosso compromisso com a circulação humana” (p.40).

Por outro lado, algumas frases não foram assinaladas por nenhum dos participantes, de modo que eles não concordam com os conteúdos relacionados a: Penso que os pedestres, motociclistas e ciclistas devem sempre esperar sua vez pois os carros sempre têm prioridade no trânsito; Acho desnecessário o uso de capacete, tanto no uso da bicicleta quanto da moto; Andaria de carro com um motorista alcoolizado, desde que não seja eu, não vejo problemas pois a responsabilidade seria de outro; Não me preocupo com as condições das ruas e estradas). Parte desse quadro pode ser interpretado devido à deseabilidade social, a qual envolve o oferecimento de uma resposta socialmente aceita. Os jovens com histórico de acidentes de trânsito, na pesquisa de Marin León e Vizotto (2003), foram aqueles que, quando envolvidos em acidentes, atribuíram as causas a fatores externos ao motorista, como, por exemplo, as condições das vias públicas, não reconhecendo a influência do comportamento do motorista.

Alguns pontos levantados pelo questionário, apesar de pouco assinalados pelos respondentes, conduzem a olhar mais atento e merecedores de atenção: 3% acreditam que, aos finais de semana e de madrugada as regras de trânsito não precisam ser respeitadas de forma tão séria, e 4% responderam que os veículos podem proporcionar as sensações de risco que gostam. Um paradoxo pode ser confirmado: o que precisa ser feito e o que efetivamente é. Sabe-se que o famoso “jeitinho brasileiro” é frequentemente presente no comportamento, principalmente considerando que algumas ações podem ser feitas desde que “ninguém veja”.

Para Bravo (2015) é necessário que os adolescentes internalizem comportamentos de cidadania, responsabilizando-se por seus atos e pelo respeito à norma, sem exceções. Parte desse processo também pode ser guiado pelos pais. Para Balbinot (2011), os pais têm papel fundamental em dirimir a exposição dos jovens ao risco, acompanhando-os e orientando-os

adequadamente, principalmente nessa fase de aprendizagem, em que estão mais propensos a aceitar as orientações dos pais, pois a medida que se ganha mais experiência veicular, menos influência terão as figuras parentais.

Outros 3% acham que um bom motorista consegue dirigir e usar o celular ao mesmo tempo, sem se distrair ou correr riscos. De acordo com Cançado (2016), a maioria da população possui uma baixa percepção dos riscos que o uso do celular pode representar. Um estudo constatou que a distração em manusear o celular enquanto na condução de um veículo é correlata a de uma pessoa que tenha em sua corrente sanguínea teor alcoólico igual ou superior à 0,08g/dl (Drews, 2006), sendo importante que os adolescentes sejam esclarecidos sobre tais riscos.

Cerca de 4% dos participantes pensam que o uso do cinto de segurança não deveria ser obrigatório. Para Hoffmann (2011), a implantação da obrigatoriedade do uso de equipamentos de segurança veicular, como o cinto de segurança, tem uma maior tendência de aceitação imediata nos países desenvolvidos do que em países em processo de desenvolvimento, citando como exemplo na Alemanha, onde a primeira multa por falta do uso aconteceu somente um ano após sua implementação, indicando que essa conscientização das pessoas se deve ao fator educação viária. Novamente, tal questão se mostra importante de ser esclarecida junto a essa população, a fim de evitar não só as multas mas, também, os perigos dessa prática.

Dentre os participantes, 5% afirmaram que, ao se manterem atentos ao dirigir, sendo o cansaço e o sono desconsiderados como grandes problemas. Para Narciso e Mello (2017) entre 7% e 30% dos acidentes de trânsito no mundo todo estão relacionados com sonolência e fadiga. Em trabalho feito por Pasquali et al. (2018), avaliando um programa de educação sobre sonolência e comportamento de direção em motoristas adultos jovens, foi evidenciado que após a intervenção os participantes do grupo controle relataram perceber melhor situações de risco causados pelo sono.

Ninguém concorda com a afirmação de que o automóvel tem prioridade sobre os pedestres, ciclistas e motociclistas. Porém, dados estatísticos revelaram aumento dos atropelamentos de vulneráveis, por exemplo, com pessoas com mais de 60 anos: o índice de ocorrências nessa faixa etária pulou de 42% do total de óbitos no estado de São Paulo para 68% em 2014 (Camargo, 2016). Os acidentes e violências no trânsito são evidenciados como maior causa externa específica da mortalidade de idosos, demandando conforme Minayo (2004): foco no conteúdo dos direitos de vulneráveis nos cursos de formação de condutores, mobilização de empresários do setor e maior fiscalização aliados a boa vontade política são defendidos como ações eficazes frente a diminuição desses acidentes. Enquanto isso, 3% dos respondentes expressaram desejo ou interesse em participar de competições de velocidade no trânsito, conhecidas como “rachas” Estudos apontam para o excesso de velocidade como uma das maiores causas dos acidentes de trânsito e dos índices de morbimortalidade de pedestres (Thielen, Hartmann, & Soares, 2008).

Dentre os participantes, 3% declararam que, no caso de cometerem infrações de trânsito e tiverem oportunidade de fugir a fim de não serem penalizados, o farão, enquanto Quanto a esse aspecto, Cristóvão (2016) afirma que existe uma distância da população em relação ao funcionamento e os pontos norteadores dos órgãos públicos, enxergados muitas vezes como caça-níqueis dos cofres públicos, e defende que uma maior aproximação da sociedade com os agentes e órgãos fiscalizadores seria fundamental para diminuir a desconfiança em ações de fiscalização, dando à instituição maior transparência, além da potencialidade do aumento da conscientização da população e maior humanização no trabalho dos agentes, sugerindo alternativas como a utilização das plataformas virtuais como ferramenta de interação com o público.

Algumas frases com grande aceitação ou rejeição nos chamam a atenção também pelos respondentes poderem estar sob influência de fatores externos, como pressões do meio e

desejabilidade em estar inserido em um padrão aceito socialmente: 99% dos respondentes consideraram justo que os motoristas que venham a infringir as leis de trânsito sejam punidos; 86% afirmaram que, quando estiverem habilitados, irão sempre procurar respeitar os limites de velocidade. Entretanto, dados da PRF apontam o excesso de velocidade em 20% além do permitido em primeiro lugar no *ranking* de multas, e o excesso de mais 20% até 50% em terceiro no decorrer do ano de 2017 nas rodovias federais (Ministério da Justiça, 2018).

Nenhum respondente assinalou que andaria de carro com um motorista alcoolizado por entender que a responsabilidade seria exclusivamente do motorista. Em contraponto, Cristo (2012) alerta para a intercorrência de alguns contextos socioculturais como a aceitação e até admiração por quem bebe em grandes quantidades e o incentivo da indústria e até em refrão de *hits* musicais que tendem a banalizar o comportamento beber e dirigir.

Ninguém considerou ser desnecessário o uso do capacete, tanto em motocicletas como em bicicletas, o que corrobora com estudo transversal realizado por Malta et al. (2016), onde os percentuais de uso em adultos condutores na região sudeste do Brasil são de 90,4% para condutores e 89,6 para passageiros. Em contrapartida, uma pesquisa feita por Garcia, Freitas e Duarte (2013) aponta que 40% dos óbitos de vítimas ciclistas estão relacionados a traumatismos crânio-encefálicos, devido em grande parte, à baixa adesão de seus usuários ao seu uso, sugerindo a desoneração tributária na venda e a vinculação da venda à aquisição da bicicleta.

Importante limitação do estudo a ser citada envolve a ausência de uma questão que investigasse o conceito de trânsito que os adolescentes possuem. Isso porque, dentro do modelo de entrevista utilizado durante o processo de perícia psicológica para obtenção da CNH, uma das questões, aparentemente simples, indaga o examinando sobre o que ele acha ou conhece do trânsito. Segundo Rueda (2011), saber o que a pessoa acha sobre o trânsito, o que ela conhece, como a pessoa acha que ela deve se comportar, visto que ela quer ingressar nesse sistema como motorista, se mostra essencial. Pesquisas futuras poderão investigar essa concepção.

## **Estudo 2 – Avaliação do nível de conhecimento dos participantes sobre aspectos relacionados ao trânsito e aqueles exigidos na prova de conhecimentos que compõe o curso de formação de condutores**

O estudo tinha, como objetivo principal, avaliar o nível de conhecimento que os candidatos à primeira CNH possuíam em relação ao trânsito, por meio da aplicação de um simulado, englobando os conteúdos exigidos por ocasião da prova teórica.

### **Participantes**

A amostra deste estudo foi constituída por 142 estudantes do 3º ano do ensino médio, com idades entre 16 e 19 anos ( $M=17,58$ ), provenientes de uma escola de ensino público do município de Araras-SP. Dos participantes, 59,15% eram do sexo feminino, tendo 2,82% não respondido à questão.

### **Instrumento**

O instrumento utilizado neste estudo foi um simulado retirado do banco de dados do Detran-SP, disponibilizado ao público no seguinte link: <http://www.detran.sp.gov.br/simulado>. Nesse link, o indivíduo pode selecionar o tipo de prova (primeira habilitação, renovação ou autorização para conduzir ciclomotor). Pode tanto responder a um simulado, em que as questões são selecionadas aleatoriamente do banco de dados de questões ou ainda consultar o banco integral de questões.

Segundo consta o art. 11 na Resolução 168 (CONTRAN, 2004), a prova teórica para obtenção da CNH pode ser realizada na forma convencional ou eletrônica, contendo 30 questões. O(a) candidato(a) à obtenção da CNH deve obter aproveitamento de, no mínimo, 70%

(setenta por cento) de acertos para aprovação, ou seja, entre 21 a 30 questões para ser considerado aprovado(a).

Para prestar a prova teórica, o(a) candidato(a) tem que frequentar um curso de formação para habilitação de condutores de veículos automotores, com carga horária de 45 horas aula, divididas em cinco módulos, apresentados a seguir.

Módulo	Carga Horária	Conteúdo Programático
Legislação de Trânsito	18 horas aula	Formação do condutor; Exigências para categorias de habilitação em relação ao veículo conduzido; Documentos do condutor e do veículo: apresentação e validade; Sinalização viária; Penalidades e crimes de trânsito; Direitos e deveres do cidadão; Normas de circulação e conduta. Infrações e penalidades para veículos de duas ou mais rodas referentes à: Documentação do condutor e do veículo; Estacionamento, parada e circulação; Segurança e atitudes do condutor, passageiro, pedestre e demais atores do processo de circulação; Meio ambiente.
Direção Defensiva	16 horas aula	Conceito de direção defensiva; Conduzindo em condições adversas; Conduzindo em situações de risco (ultrapassagens; derrapagens; ondulações e buracos; cruzamentos e curvas; frenagem normal e de emergência) Como evitar acidentes em veículos de duas ou mais rodas; Abordagem teórica da condução de motocicletas com passageiro e ou cargas; Cuidados com os demais usuários da via; Respeito mútuo entre condutores; Equipamentos de segurança do condutor motociclista; Estado físico e mental do condutor, consequências da ingestão e consumo de bebida alcoólica e substâncias psicoativas; Situações de risco.
Noções de Primeiros Socorros	4 horas aula	Sinalização do local do acidente; Acionamento de recursos: bombeiros, polícia, ambulância, concessionária da via e outros; Verificação das condições gerais da vítima;

		Cuidados com a vítima (o que não fazer); Cuidados especiais com a vítima motociclista.
Noções de Proteção e Respeito ao Meio Ambiente e convívio social	4 horas aula	O veículo como agente poluidor do meio ambiente; Regulamentação do CONAMA sobre poluição ambiental causada por veículos; Emissão de gases; Emissão de partículas (fumaça); Emissão sonora; Manutenção preventiva do automóvel e da motocicleta para preservação do meio ambiente; O indivíduo, o grupo e a sociedade; Diferenças individuais; Relacionamento interpessoal; O respeito mútuo entre condutores; O indivíduo como cidadão.
Noções sobre funcionamento do veículo de duas ou mais rodas	3 horas aula	Equipamentos de uso obrigatório do veículo, sua utilização e cuidados que se deve ter com eles; Noções de manuseio e do uso do extintor de incêndio; Responsabilidade com a manutenção do veículo; Alternativas de solução para eventualidades mais comuns; Condução econômica e inspeção mecânica (pequenos reparos); Verificação diária dos itens básicos: água, óleo, calibragem dos pneus, dentre outros. Cuidados e revisões necessárias anteriores a viagens.

Quadro 4. Módulos do curso de formação de condutores.

Para seleção das questões que compuseram o simulado aplicado nesse estudo, o pesquisador respondeu a um dos simulados prontos, tendo selecionado, para o estudo, as mesmas 30 questões aleatórias apresentadas (Anexo F). O candidato deve escolher, dentre as quatro opções de resposta, a correta.

No questionário foram introduzidas duas questões a serem respondidas antes da aplicação do simulado. A primeira buscou saber do jovem sobre sua intenção ou não em obter a CNH. Na segunda questão, o objetivo foi constatar se o participante já fez ou estaria realizando o Curso de Formação de Condutores.

## **Procedimentos**

Da mesma maneira a que foi feita nos estudos anteriores, os Termos de Consentimento Livre e Esclarecido em suas diferentes versões (para pais e responsáveis, maior de 18 anos e Termo de Assentimento Livre e Esclarecido para menores de 18 anos, constantes, respectivamente nos Anexos C, D e E) foram entregues com 15 dias de antecedência da coleta de dados. Somente aqueles que devolveram o documento assinado puderam participar da pesquisa.

As datas e horários de coleta de dados foram agendados junto à direção e professores. Os alunos responderam ao Questionário, de forma coletiva em sala de aula, com tempo estimado de resposta de 20 minutos. A aplicação do simulado foi realizada nas salas de aula da própria escola, na versão impressa, nos turnos matutino e noturno, abrangendo a todas as seis salas dos 3º anos de uma das instituições colaboradoras.

O resultado dos participantes no simulado foi calculado a partir do gabarito o que a própria página do Detran, apresentado ao final da aplicação. A tabulação dos dados foi feita analisando-se não somente o resultado individual, mas, também, as questões em termos de porcentagem de acertos.

## **Resultados e Discussão**

Inicialmente, as respostas à Questão 1, a qual indagava se os participantes tinham a intenção de tirar a CNH, mostrou que 130 responderam afirmativamente (92,9%), 5 afirmaram que não tem intenção e em dois casos, os participantes responderam que já possuem o documento em questão. Outros seis participantes não responderam essa questão, e um respondeu estar com o curso em andamento.

Na questão 2 o objetivo foi saber, dos participantes, se estes já haviam feito o curso teórico de formação de condutores. Nove deles confirmaram já terem feito o curso, enquanto

126 (88,73%), não haviam cursado até o momento da aplicação da pesquisa. Outros 6 participantes não responderam este item.

Em relação às questões, inicialmente foi analisada a média geral de acertos. Dentre as 30 questões, os participantes acertaram, em média, 22,08 questões. O participante com maior número de acertos fez 29 pontos e, o pior desempenho apresentou somente 7 pontos. Interessantemente, foi possível perceber que, entre os 9 respondentes que assinalaram já ter realizado o curso teórico, a média de acertos chegou a 80,74% da prova e o único participante que afirmou estar com o curso em andamento acertou 29 das 30 questões, atingindo 96,66%. Tais desempenhos podem estar relacionados ao fato desses indivíduos possivelmente terem contato com o tema recentemente. Outra informação importante diz respeito à porcentagem de participantes que, supostamente, estariam aptos a serem aprovados na prova teórica do curso de formação de condutores (apresentando mais de 21 acertos): 76,76%. Interessantemente, a maior parte dos participantes conseguiria ser aprovado na prova sem nem, ao menos, ter feito o curso de formação de condutores. Tal situação nos leva a um questionamento: Será o curso essencial? Será que está preparando, adequadamente, o futuro condutor?

Em seguida, analisando-se cada questão foi possível verificar que a questão 7 foi a que apresentou maior porcentagem de acertos (98,59%), seguida da questão 14 (97,18%). Por outro lado, a questão 6 foi a menos acertada pelos participantes (17,61%), seguida da questão 8 (35,92%). As informações podem ser visualizadas na Tabela a seguir.

Tabela 6.

*Tabulação do Simulado aplicado (módulo, conteúdo e acertos em cada questão)*

Questões	Módulo	Conteúdo	Acertos	Acertos (%)
1	Legislação de trânsito	Sinalização viária	124	87,32
2	Noções de proteção e respeito ao meio ambiente	Emissão de gases	93	65,49
3	Legislação de trânsito	Normas de circulação e conduta	102	71,83

4	Legislação de trânsito	Sinalização viária	128	90,14
5	Legislação de trânsito	Sinalização viária	113	79,58
6	Direção defensiva	Conduzindo em condições adversas	25	17,61
7	Direção defensiva	Estado físico e mental do condutor, consequências da ingestão e consumo de bebida alcoólica e substâncias psicoativas	140	98,59
8	Legislação de trânsito	Documentos do condutor e do veículo: apresentação e validade	51	35,92
9	Direção defensiva	Abordagem teórica da condução de motocicletas com passageiro e ou cargas;	122	85,92
10	Legislação de trânsito	Documentação do condutor e do veículo;	67	47,18
11	Noções sobre funcionamento do veículo de duas ou mais rodas	Responsabilidade com a manutenção do veículo;	75	52,82
12	Noções de primeiros socorros	Sinalização do local do acidente;	69	48,59
13	Direção defensiva	Estado físico e mental do condutor, consequências da ingestão e consumo de bebida alcoólica e substâncias psicoativas;	132	92,96
14	Legislação de trânsito	Normas de circulação e conduta	138	97,18
15	Noções de primeiros socorros	Cuidados com a vítima (o que não fazer)	127	89,44
16	Legislação de trânsito	Formação do condutor	130	91,55
17	Direção defensiva	Como evitar acidentes em veículos de duas ou mais rodas;	115	80,99
18	Legislação de trânsito	Infrações e penalidades para veículos de duas ou mais rodas referentes à: Segurança e atitudes do condutor, passageiro, pedestre e demais atores do processo de circulação;	135	95,07
19	Legislação de trânsito	Infrações e penalidades para veículos de duas ou mais rodas referentes à: Estacionamento, parada e circulação;	96	67,61
20	Noções sobre funcionamento do veículo de duas ou mais rodas	Responsabilidade com a manutenção do veículo;	128	90,14
21	Noções de Proteção e Respeito ao Meio Ambiente e convívio social	Manutenção preventiva do automóvel e da motocicleta para preservação do meio ambiente;	87	61,27

22	Noções de Proteção e Respeito ao Meio Ambiente e convívio social	O indivíduo como cidadão.	111	78,17
23	Direção defensiva	Conduzindo em condições adversas;	127	89,44
24	Direção defensiva	Conduzindo em situações de risco (ultrapassagens; derrapagens; ondulações e buracos; cruzamentos e curvas; frenagem normal e de emergência)	106	74,65
25	Legislação de trânsito	Normas de circulação e conduta	134	94,37
26	Legislação de trânsito	Segurança e atitudes do condutor, passageiro, pedestre e demais atores do processo de circulação;	94	66,20
27	Legislação de trânsito	Sinalização viária	109	76,76
28	Legislação de trânsito	Infrações e penalidades para veículos de duas ou mais rodas referentes à: Estacionamento, parada e circulação;	82	57,75
29	Legislação de trânsito	Direitos e deveres do cidadão;	133	93,66
30	Legislação de trânsito	Infrações e penalidades para veículos de duas ou mais rodas referentes à: Estacionamento, parada e circulação.	59	41,55

A interpretação dos dados será limitada às duas questões com maior porcentagem de acertos e às duas com menor porcentagem. Assim, na questão 7, a mais acertada, se refere ao consumo de bebidas alcoólicas e direção, cuja resposta correta sobre a indagação em se ter ingerido a substância é a de “não dirigir em hipótese alguma”. A alta porcentagem de acerto pode estar relacionada, principalmente, às intensivas campanhas de educação para o trânsito, bem como à fiscalização também intensiva, situações que podem estar provocando mudanças no comportamento do jovem condutor.

Nesse sentido, estudo realizado por Pinski, Labouvier e Laranjeira (2004) buscando investigar, junto a jovens candidatos à primeira habilitação, a predisposição da conduta de beber e dirigir, revelou que a maioria dos participantes admitiram a possibilidade de fazer uso de bebida e dirigir, mas, também, acenaram a possibilidade de fazer uso de alternativas mais seguras, tais como passar a direção para quem não tenha bebido, pegar um táxi ou carona. Essas

respostas sugerem que as intervenções preventivas podem estar atuando de modo positivo. Isso porque, as estatísticas têm demonstrado que 70% dos acidentes de trânsito com mortes e/ou com violência, o consumo de álcool é tido como o principal responsável (Abreu et al., 2010), lembrando que, no Brasil, a tolerância ao consumo de álcool antes de dirigir é zero. Entretanto, na prática, Bachieri e Barros (2010) consideram que, apesar de haver uma vontade social de hajam políticas públicas que trabalhem em prol do desenvolvimento de comportamentos seguros, acabam por esbarrar na força de grupos com interesses afetados, de maneira a oferecer resistência: fabricantes de bebidas, comerciantes e consumidores, juntamente com a baixa consciência dos motoristas acerca das consequências de suas ações e decisões (Wit, Souza, & Cruz, 2016).

Tal situação pode ser confirmada nos resultados do Estudo 1, no qual 17,58% dos adolescentes assinalaram a frase, concordando com a afirmação de que não vêem problema em dirigir após pequeno consumo de álcool. Entretanto, nenhum participante assumiu que andaria de carro com alguém que estivesse dirigindo alcoolizado. Assim, o que se verifica, após a condução dos estudos 1 e 2 é que os candidatos a habilitação conhecem as leis que regem a relação entre direção e consumo de álcool, mas, na prática, nem sempre a seguem, tanto que, 51% das vítimas de acidentes de trânsito possuem idades entre 18 e 34 anos (Seguradora Líder, 2016).

Ainda que a maior parte da carga horária do curso de formação seja ocupada pelo módulo referente à “legislação de trânsito” (18 horas aula), o alto índice de acidentes devido ao álcool ainda presentes nas estatísticas nacionais, aliado ao resultado encontrado no Estudo 1, no em que alguns participantes que assumiram não verem problemas em dirigir se o consumo de álcool for baixo, apontam para o fato de que, ainda que inúmeras campanhas com esse objetivo venham sendo conduzidas, um investimento ainda se faz necessário, seja em relação ao sentido preventivo quanto punitivo visto que, dentre os principais fatores de risco para os

acidentes de trânsito, o álcool tem sido destacado na literatura (Biffe et al., 2017; Ribeiro, Silva-Junior, & Azevedo, 2014).

A questão 14 também foi acertada por 97,18% dos participantes e seu conteúdo, relacionado ao conteúdo referente às normas de circulação e conduta, questionava se, quando ele muda de faixa para qualquer um dos lados na pista, deveria observar se é possível realizar a mudança com segurança e sinalizar, avisando, aos outros, sua intenção. Já a questão 3, relacionada à percepção do condutor de um veículo as motocicletas, geralmente nos pontos cegos, embora enquadrada no mesmo quesito da questão 14, refere-se a outro fator. Nesse caso, a capacidade atencional permitiria, ao condutor, monitorar e selecionar alguns estímulos, permitindo um estado de alerta para possíveis indícios de perigo (Cambraia, 2004). Por tal motivo, a atenção vem sendo destacada por diversos estudos como uma habilidade que exerce papel relevante no ato de dirigir (Chiança & Chiança, 1999; Hoffman, 2005; Ledesma, Peltzer, & Póo, 2008; Montiel, Figueiredo, Lustosa, & Dias, 2006; Nakano & Sampaio, 2016; Nakano, Sampaio, & Silva, 2011; Rueda & Gurgel, 2008), sendo avaliada em relação a aspectos como detecção, discriminação e identificação no exame psicológico (Conselho Federal de Psicologia, 2018).

No entanto, indiferente ao fato dos candidatos a motoristas terem acertado a resposta, demonstrando estarem cientes de que a atenção é importante para dirigir, tal como vem sendo salientada pelos pesquisadores, Arruda (2008) chama a atenção para o fato de que fatores internos, como desânimo ou cansaço, ou externos, como condições climáticas e congestionamentos, podem determinar o nível de atenção na condução de veículos. Assim, o nível de atenção pode estar relacionado a um maior envolvimento em acidentes de trânsito e infrações (Andrade, 2007), justificando-se a importância dada ao módulo “Direção Defensiva” no curso de formação (16 horas aula). Essa situação também foi confirmada pelo estudo 1, no

qual somente 31,87% dos entrevistados afirmaram que a direção defensiva deveria ser conhecida pelo candidato a motorista.

Em relação às questões que os participantes tiveram mais dificuldades, a questão 6 foi a menos acertada (somente por 17,61% da amostra) e estava relacionada a ao conteúdo “conduzindo em condições adversas”. Questionados sobre o que seriam situações de risco devido a condições adversas do clima e/ou ambiente, entre as alternativas disponíveis, a correta seria a alternativa com os “itens fumaça produzida pela queima da vegetação e ventos fortes”, havendo bastante confusão com itens não relacionados com condições do clima, como “curva acentuada não precedida de sinalização”, “sinalização horizontal apagada” e “asfalto deteriorado”, sendo este último o que concentrou o maior número de marcações (n=58). Importante destacar que os participantes parecem não terem lido atenciosamente à questão, visto que a mesma indagava sobre condições adversas do clima e/ou ambiente e eles escolheram alternativas que, embora também se referissem a condições adversas, elas não se resumiam a questões ambientais.

Nesse sentido, convém destacar que o conhecimento de outras áreas relacionadas ao trânsito parece estar sendo mais valorizado pelos candidatos a CNH. Possivelmente este módulo do curso, “conduzindo em condições adversas” não parece estar sendo suficientemente aprendido em apenas 4 horas durante o curso de formação. Assim, nota-se uma lacuna a ser preenchida.

Por sua vez, a questão 8 indagava qual seria o documento necessário para que o condutor possa conduzir ciclomotor em todo o território nacional. A resposta correta era “Autorização para Conduzir Ciclomotor”, tendo sido assinalada corretamente somente por 35,92% dos respondentes. Um fator a ser comentado nessa questão, pode ter influenciado as escolhas, foi que muitos participantes perguntaram o que seria um ciclomotor, de forma que o sentido enunciado da questão possa ter se tornado dubio.

Novamente, o conteúdo abordado referia-se ao módulo “Legislação de Trânsito”, o com maior carga horária durante a formação, sendo que, no entanto, os aspectos relacionados ao conhecimento da documentação necessária para dirigir um veículo, especialmente quando não é carro, parece não ter sido priorizada pelos candidatos. Interessantemente, convém lembrar que, no estudo 2, a maior parte dos participantes afirmou que o candidato a motorista deve conhecer a legislação de trânsito antes de conseguir a CNH (78,02% das respostas).

Por fim, a porcentagem de questões em cada módulo teórico do curso de formação de motoristas, bem como a porcentagem de acertos em cada um foi estimada. Os resultados são apresentados a seguir.

Tabela 7.

*Análise da distribuição e acerto das questões por módulo.*

Módulo	Número de questões	% de questões	Média da % de acertos	% de horas em relação a carga horária total (45hs.)
Legislação de trânsito	16	53,34	74,60	40,0
Direção Defensiva	7	23,34	77,16	35,5
Noções de Primeiros Socorros	2	6,66	69,01	8,9
Noções de Proteção e Respeito ao Meio Ambiente e convívio social	3	10,00	68,31	8,9
Noções sobre funcionamento do veículo de duas ou mais rodas	2	6,66	71,48	6,7

Essa análise permitiu verificar que, no simulado aplicado, a maior parte das questões, mais de metade da prova, envolveu questões relacionadas à legislação de trânsito. Ainda que, no site do Detran a prova simulada seja montada, segundo informações lá encontradas, por seleção aleatória das questões constantes no banco de dados, parece não haver o cuidado em

selecioná-las proporcionalmente à quantidade de horas de cada módulo no curso de formação. Como exemplo, podemos citar o módulo de legislação, o qual ocupa 40% da carga horária do curso de formação, mas, na prova, foi foco de 53,34% das questões. Outra observação importante refere-se ao fato de que os participantes apresentaram, em média, maior porcentagem de acertos nas questões relacionadas à direção defensiva (77,16%) e, em menor porcentagem, referentes às noções de meio ambiente e convívio social. Nesse sentido, tanto as questões com menor número de acertos, bem como os módulos que se mostraram menos conhecidos pelos participantes, devem ser alvo dos programas de educação para o trânsito.

De um modo geral, os resultados indicaram que a maior parte dos candidatos apresentaram um nível de conhecimento adequado sobre trânsito, possivelmente sendo aprovados na prova teórica. Entretanto, por outro lado, esse resultado nos faz pensar acerca da alta porcentagem de acertos em questões cujas respostas são extremamente óbvias. Nas demais, as que exigem um pouco mais de conhecimento, índices baixos de acerto se mostram preocupantes, visto que indicam que os candidatos não conhecem aspectos importantes do trânsito.

Em relação a essa questão, uma série de lacunas nesse conhecimento ainda se fazem presentes, principalmente nas áreas com menor carga horária no curso de formação. Outra questão importante refere-se ao fato de que, embora na prova tenham acertado questões relacionadas à legislação, no estudo 1 admitiram que, na prática, nem sempre seguirão as leis, podendo haver exceções e minimização dos riscos. Isso porque, Soares e Thielen (2012) afirmam que as estratégias educativas, quando oferecidas, acabam por se restringirem a campanhas de educação meramente expositivas e que não possibilitam, ao motorista, a vivência de fatores subjacentes a eventos críticos e situação de risco.

Opinião semelhante é apresentada por Meneguim (2016) ao afirmar que as ações educativas promovidas pelo governo acabam por jogar a responsabilidade pelo comportamento

seguro no trânsito apenas ao motorista, isentando-se das políticas preventivas, ainda que as experiências internacionais venham mostrando que é muito mais eficiente e econômico promover a educação e conscientização do que recuperar os prejuízos causados (Massaú & Rosa, 2016). Outro dado importante de ser citado refere-se ao fato de que, embora o Código de Trânsito Brasileiro tenha tornado obrigatório, em todo o país, a educação para o trânsito, em todos os níveis educacionais (Brasil, 1997), na prática tal lei não tem sido respeitada. Segundo Alves e Gomes (2014), nem 10% dos alunos das escolas brasileiras têm acesso a informações sobre educação para o trânsito, situação que foi confirmada nas escolas envolvidas nessa pesquisa.

Por fim, o estudo possibilitou verificar que a grande maioria da amostra deste último estudo, afirmaram não haver realizado o Curso Teórico de Formação de Condutores para a etapa de prova teórica do processo de formação para obtenção da CNH (88,73%), indiferente ao fato de que, de acordo com as pesquisas revisadas na fundamentação teórica revelaram que os estudantes de maneira geral, desde as séries escolares iniciais até o fim do ensino médio não possuem acesso a essa temática no contexto escolar, salvo iniciativas isoladas e pontuais em algumas instituições escolares em todo o território brasileiro. Naqueles casos em que isso acontece, o conhecimento se limita aos comportamentos necessários para uma conduta segura no trânsito ou mesmo ainda os conhecimentos relativos aos conteúdos exigidos na prova teórica dos Detrans.

Ainda assim, preocupa o fato de que, mesmo que esses mesmos estudantes que não tenham tido acesso substancial aos conteúdos programáticos que são aferidos nos exames teóricos tenham se saído tão bem, chegando ao percentual de 76,76% que obtiveram pontuação acima da pontuação mínima de 21 das 30 questões, exigida para sua aprovação, colocando em xeque a eficácia desse processo. Parte dessa situação pode ser compreendida perante a análise

das questões que compõem a prova. Muitas delas são elaboradas e dispostas de maneira óbvia a quem se presta à fazê-las, de maneira que não se faz necessária a realização do curso teórico.

### **Considerações Finais**

A Psicologia do Trânsito tem se mostrado uma área importante de atuação da Psicologia. Sant Anna e Bastos (2011) afirmam que, embora avanços tenham sido verificados na trajetória da Psicologia do Trânsito, as diversas atividades dessa área ainda não se encontram exploradas em sua totalidade pelos profissionais que nela atuam. Dentre os motivos apontados pelos autores, as condições limitantes, remuneração inadequada, autonomia restrita, interferência de setores com interesses diversos ou ainda o número limitado de pesquisas na área, ou ainda pela restrição dessa prática à avaliação psicológica para fins de obtenção de CNH são ressaltadas. Desse modo, outros enfoques ainda precisam ser explorados. Dentre eles, o estudo aqui apresentado se voltou a possibilidades diferente de ação, com ênfase nos aspectos educativos e preventivos que devem ser melhor explorados pelos profissionais que atuam nessa área.

Isso porque, o momento, segundo Rueda (2011), é o de aprofundar o conhecimento técnico relacionado à Psicologia do Trânsito como um todo, considerando-se as políticas públicas de trânsito, a educação para o trânsito, da mobilidade humana e das interfaces com outras ciências (medicina, engenharia, direito, arquitetura, pedagogia, dentre outras). Nesse cenário, entender o contexto do trânsito em diferentes esferas de sua composição tem se mostrado fundamental para a construção de ferramentas pedagógicas e institucionais, dentro de uma tendência global de investimento na educação para o trânsito.

Sendo assim, o presente estudo buscou conhecer o que pensa e como percebe o jovem a respeito do universo do trânsito, na busca por dados que auxiliem na avaliação dos conhecimentos acerca da temática do trânsito que o jovem, em idade de acesso à habilitação possui. Tais informações poderão ser utilizadas, futuramente, dentro de ações voltadas à

formação educacional, visualizada como uma alternativa possível na construção da cidadania e das medidas tão necessárias para a melhoria do trânsito.

Perante a forma como o estudo foi conduzido, convém citar algumas limitações, relacionadas, principalmente, ao número de participantes, restritos a duas escolas situadas em uma única cidade, bem como a limitação das temáticas que foram investigadas. Dada a limitação de tempo para a coleta de dados nessas instituições, evitando-se maiores prejuízos ao calendário escolar, algumas áreas podem ter sido privilegiadas tanto nas questões do questionário aplicado no estudo 1, bem como no simulado aplicado no estudo 2. Desse modo, a generalização dos dados, se realizada posteriormente, deve ser feita com ressalvas.

Estudos futuros poderão investigar outras questões relacionadas à educação para o trânsito, por meio de entrevistas, por exemplo, com profissionais de diversas ciências que atuam nessa área, da leitura de documentos oficiais do Departamento Nacional de Trânsito, na busca por orientações e normativas acerca da educação para o trânsito, assim como estudos que possam avaliar uma série de comportamentos desse jovem antes da obtenção da CNH e, posteriormente, algum período após conseguir tal documento. Esforços também devem ser incentivados no sentido de se trabalhar a educação para o trânsito, ainda que um interesse grande possa ser notado devido ao alto valor que é arrecadado com as multas.

Com base nos resultados encontrados, faz-se essencial que os projetos de educação para o trânsito saiam do papel e das Leis para serem, efetivamente, incorporados à sociedade, de modo que seus benefícios possam ser notados, nos próximos anos, principalmente relacionados à prevenção de acidentes, por meio de um melhor preparo do motorista e dos futuros condutores. Faz-se essencial que, além dos conteúdos relacionados à prova em si, os quais, usualmente são valorizados pelos candidatos a CNH, outros aspectos sejam também incorporados, tais como noções de respeito, civilidade, ética, dentre outros. Não há, até o momento, nenhuma política pública que regule sobre outros aspectos relacionados ao trânsito,

tais como publicidade e associação da direção com consumo de álcool e nem estudos acerca do impacto de tais ações nos números de acidentes. Mais recentemente, aliado a isso, diversos artistas têm sido advertidos por realizarem postagens em redes sociais, usualmente cometendo alguma infração de trânsito. Quais as implicações que essas postagens trazem aos adolescentes? Essas questões merecem ser melhor investigadas, principalmente dado seu potencial de incentivo às infrações de trânsito.

Do mesmo modo, esforços devem ser feitos no sentido de dissociar a atividade pericial do psicólogo como única atividade nesse contexto. Outras formas de atuação também devem ser exploradas por esse profissional, dentre elas, a educação para o trânsito. Isso porque as infrações e acidentes nem sempre refletem a falta de conhecimento, mas sim falta de aspectos cívicos e educação. E nesse sentido, torna-se importante trabalhar, também, a ética de todos os profissionais que atuam no trânsito, por exemplo, nos centros de formação de condutores e os próprios psicólogos. Por meio da educação e prevenção, o custo econômico dos acidentes de trânsito poderão ser reduzidos.

O que se faz notar é que uma amplitude de atuações ainda precisa ser melhor exploradas. Assim, cabe aos profissionais que atuam nessa área, questionarem qual a implicação da Psicologia para esse contexto: para quem os serviços são oferecidos? com o que ele contribui? quais as relações do trabalho com as políticas públicas de mobilidade e trânsito? (Conselho Federal de Psicologia, 2018). O trabalho realizado pelos psicólogos do trânsito precisa, segundo Rueda e Mognon (2017), ser realizado com qualidade, mas também, servir de orientação para motoristas e futuros condutores. Tal situação se tornará possível a partir do momento em que a educação para o trânsito for mais incentivada nessa ciência e colocada em prática pelos profissionais que nela atuam.

## REFERÊNCIAS

- Alcantara, B. D. O. (2013). *Comparação entre motoristas infratores e não infratores através de instrumentos psicológicos*. Monografia apresentada como exigência parcial do curso de especialização em Psicologia, Porto Alegre: UFRGS.
- Almeida, N. D., & Roazzi, A. (2014). Álcool e Direção em Universitários, Comunicação Persuasiva e Prevenção. *Psicologia: Ciência e Profissão*, 34(3), 715-732. <https://dx.doi.org/10.1590/1982-3703000632013>
- Alves, C. A., & Gomes, J. O. (2014). Contribuições da psicologia do trânsito: considerações sobre educação para o trânsito e formação profissional. *Revista Científica da FAMINAS*, 10(3), 61-74.
- Amorim, M. C., & Cardoso, H. F. (2015). Entrevista psicológica na avaliação pericial em Psicologia do Trânsito: Uma análise crítica. *Psicologia Revista. (São Paulo)*, 24(1), 107-120.
- Andrade, M. O. P. E. M. (2007). *Nível de atenção e sinais e sintomas de estresse em motoristas com e/ou sem infrações e acidentes*. Dissertação de Mestrado, UCDB, Campo Grande-MS.
- Andrade, S. S. C. A., & Jorge, M. H. P. M. (2017). Internações hospitalares por lesões decorrentes de acidente de transporte terrestre no Brasil, 2013: permanência e gastos. *Epidemiologia e Serviços de Saúde*, 26(1), 31-38.
- Arruda, J. F. R. S. (2008). *Avaliação da atenção: Estudos de validade no contexto do trânsito*. Dissertação de Mestrado, USF, Itatiba-SP.
- Bacchieri, G., Barros, A. J. D., dos Santos, J. V., & Gigante, D. P. (2010). Cycling to work in Brazil: Users profile, risk behaviors, and traffic accident occurrence. *Accident Analysis & Prevention*, 42(4), 1025–1030.

- Bacchieri, G., Barros, A. J. D., Santos, J. V., Gonçalves, H., & Gigante, D. P. (2011). Intervenção comunitária para prevenção de acidentes de trânsito entre trabalhadores ciclistas. *Revista de Saúde Pública*, 44(5), 867-875.
- Balbinot, A. B. (2011). Desenvolvimento e aplicação de um método de avaliação do comportamento de risco em condutores. Tese de Doutorado, Informática na Educação, Universidade Federal do Rio Grande do Sul.
- Barbosa, R. E. (2015). *Jogando para transitar seguro: Uma experiência de educação para o trânsito*. Dissertação de Mestrado, Engenharia, Universidade Federal de Santa Catarina.
- Bianchi, D. (2015). *Análise da qualidade do serviço de Avaliação Psicológica para o trânsito sob a ótica do candidato à obtenção de habilitação*. Dissertação de Mestrado, UNAERP - Ribeirão Preto.
- Biffe, R. F., Harada, A., Bacco, A. B., Coelho, C. S., Baccarelli, J. L. F., Silva, K. L., ... & Silva, T. I. (2017). Perfil epidemiológico dos acidentes de trânsito em Marília, São Paulo, 2012. *Epidemiologia e Serviços de Saúde*, 26(2), 389-398. Recuperado de: <https://dx.doi.org/10.5123/s1679-49742017000200016>.
- Borba, F. (2013). Educação para o trânsito. *Revista Educar mais*, 1.
- Brasil. (1910). Decreto n. 8324, de Outubro de 1910. Aprovava o regulamento para o serviço subvencionado de transportes por automóveis. Retirado de <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1910-1919/decreto-8324-27-outubro-1910-527901-publicacaooriginal-1-pe.html>
- Brasil. (1929). Decreto n. 19.038, de 17 de Dezembro de 1929. Promulgava a Convenção internacional relativa à circulação de automóveis, firmada em Paris a 24 de abril de 1926. Retirado de: <http://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:decreto:1929-12-17:19038>

*Brasil. (1941a).* Decreto-Lei n. 2994, de 28 de Janeiro de 1941. Código Nacional de Trânsito.

Retirado de: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-2994-28-janeiro-1941-412976-publicacaooriginal-1-pe.html>

*Brasil. (1941b).* Decreto-Lei n. 3651, de 25 de Setembro de 1941. Dava nova redação ao Código

Nacional de Trânsito. Retirado de: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto-lei/1937-1946/Del3651.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/1937-1946/Del3651.htm)

*Brasil (1997).* Lei 9.503, de 23 de Setembro de 1997. Código Brasileiro de Trânsito. Brasília:

Denatran.

*Brasil (2012).* Lei 12.760, de 20 de Dezembro de 2012.

[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2012/lei/112760.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112760.htm)

*Brasil. (2016).* Lei 13.281, de 4 de Maio de 2016. Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de

1997 (Código de Trânsito Brasileiro), e a Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015. Retirado de: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2015-2018/2016/lei/113281.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2016/lei/113281.htm)

Bravo, M. S. (2015). Aprender a dirigir aos 18 anos de idade: uma visão da psicologia nessa

fase da adolescência. *Boletim de Psicologia*, 65(143), 147-155.

Camargo, A. B. M. (2016). Mortalidade por causas externas entre os idosos. *Anais da ABEP*.

Cambraia, S. V. (2004). *Teste de Atenção Concentrada*. Vetor Editora Psicopedagógica, São Paulo.

Cançado, S. M. (2016). *A publicidade e a conscientização social: o perigo do uso do celular*

*no trânsito*. Trabalho de Conclusão de Curso, Comunicação Social, UNICEUB, Brasília.

Cardoso, H. F., Santos, M. M., & Santos, T. M. M. (2011). Psicologia do Trânsito: Análise

sistemática da literatura na scielo, redalyc e pepsic. *Revista Ensaios: Extensões* 5(1), 35-45.

*Chiança, M.M.R.L.C. & Chiança, N.A.A. (1999a). Teste de Atenção Concentrada. Dados coletados dos candidatos à motorista em 1995 – Recife/PE. PSIC – Revista de Psicologia da Vetor Editora, 1 (1), 39-43.*

*Conselho Federal de Psicologia. (2000). Resolução 012, de 20 de Dezembro de 2000. Institui o Manual de Avaliação Psicológica para candidatos à Carteira Nacional de Habilitação e condutores de veículos automotores. Conselho Federal de Psicologia – Brasília. Retirado de: [https://site.cfp.org.br/wpcontent/uploads/2000/12/resolucao2000\\_12.pdf](https://site.cfp.org.br/wpcontent/uploads/2000/12/resolucao2000_12.pdf)*

*Conselho Federal de Psicologia. (2009). Resolução CFP 007, de 20 de Junho de 2009. Revoga a Resolução 012/2000. Conselho Federal de Psicologia – Brasília.*

*Conselho Federal de Psicologia. (2010). Psicologia e Mobilidade: o espaço público como direito de todos. Conselho Federal de Psicologia – Brasília.*

*Conselho Federal de Psicologia. (2011). Resolução CFP 009, de 06 de Maio de 2011. Altera a Resolução CFP nº 007/09. Conselho Federal de Psicologia – Brasília.*

*Conselho Federal de Psicologia. (2018). Referências técnicas para atuação de psicólogas(os) em políticas públicas de mobilidade humana e trânsito. Conselho Federal de Psicologia – Brasília.*

*Conselho Federal de Psicologia. (2018b). Resolução nº 09, de 25 de Abril de 2018. Estabelece diretrizes para a realização de Avaliação Psicológica no exercício profissional da psicóloga e do psicólogo, regulamenta o Sistema de Avaliação de Testes Psicológicos - SATEPSI e revoga as Resoluções nº 002/2003, nº 006/2004 e nº 005/2012 e Notas Técnicas nº 01/2017 e 02/2017.*

*Conselho Federal de Psicologia. (2019). Resolução Nº 01, de 07 de Fevereiro de 2019. Institui normas e procedimentos para a perícia psicológica no contexto do trânsito e revoga as Resoluções CFP nº 007/2009 e 009/2011.*

*Conselho Nacional de Trânsito (2015)*. Resolução nº 543, de 15 de Julho de 2015. Altera a Resolução CONTRAN nº 168, de 14 de dezembro de 2004, com a redação dada pela Resolução CONTRAN nº 493, de 05 de junho de 2014, que trata das normas e procedimentos para a formação de condutores de veículos automotores e elétricos.

*Conselho Nacional de Trânsito. (2017)*. Resolução 654, de 10 de Janeiro de 2017. Aprova o tema e o cronograma das campanhas educativas de trânsito para 2017. Retirado de: [http://www.lex.com.br/legis\\_27272943\\_RESOLUCAO\\_N\\_654\\_DE\\_10\\_DE\\_JANEIRO\\_DE\\_2017.aspx](http://www.lex.com.br/legis_27272943_RESOLUCAO_N_654_DE_10_DE_JANEIRO_DE_2017.aspx)

*Conselho Nacional de Trânsito. (2018a)*. Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito.

*Conselho Nacional de Trânsito. (2018b)*. Resolução 722, de 7 de fevereiro de 2018. Estabelece o tema e o cronograma das campanhas educativas de trânsito para 2018. Retirado de: [http://www.denatran.gov.br/images/Resolu%C3%A7%C3%A3o\\_CONTRAN\\_n%C2%BA\\_722.2018\\_-\\_aprovada.pdf](http://www.denatran.gov.br/images/Resolu%C3%A7%C3%A3o_CONTRAN_n%C2%BA_722.2018_-_aprovada.pdf)

Cristo, F. H. V. (2008). *Medida da preditividade de instrumentos psicológicos nas avaliações psicológicas de condutores*. Dissertação de Mestrado. Universidade Federal do Rio Grande do Norte – Psicologia do Trânsito.

Cristo, F. H. V. (2012). A psicologia do trânsito e os 50 anos de profissão no Brasil. *Psicologia: Ciência e Profissão*. 32(num. Esp.), 176-193.

Cristo, F. H. V. (2016). Critérios e possibilidades da avaliação psicológica no contexto do trânsito. *Repositório UNICEUB*.

Cristo, F. H. V. & Alchieri, J. C. (2008). Revisão de pesquisas brasileiras e avaliação psicológica de habilidades e inteligência de condutores. *Estudos de Psicologia (Natal)*, 13(1), 57-54.

- Cristo, F. H. V. & Alchieri, J. C. (2010). Validade preditiva de instrumentos psicológicos usados na avaliação psicológica de condutores. *Psicologia, Teoria e Pesquisa*, 26(4), 695-706.
- Cristo, F. H. V., & Alchieri, João Carlos. (2011). Laudo psicológico: operacionalização e avaliação dos indicadores de qualidade. *Psicologia: Ciência e Profissão*, 31(3), 518-535. Recuperado de: <https://dx.doi.org/10.1590/S1414-98932011000300007>
- Cristo, F. H. V., & Günther, H. (2009). Psicologia do trânsito no Brasil: de onde veio e para onde caminha? *Temas em Psicologia*, 17(1), 163-175.
- Cristovão, R. A. C. (2016). *A aplicação da ótica económica na PSP: O caso das operações de fiscalização de trânsito*. Dissertação de Mestrado, Instituto Superior de Ciências Policiais, Lisboa.
- Cunha, S. M. P. & Godoy, C. B. (2017). Acidentes de transporte terrestre entre crianças, adolescentes e jovens: estudo epidemiológico. *Revista Fun Care Online*, 9(4), 1021-1027.
- Diniz, E. P. H., Assunção, A. Á., & Lima, F. P. A. (2005). Por que os motociclistas profissionais se acidentam?: riscos de acidentes e estratégias de prevenção. *Revista Brasileira de Saúde Ocupacional*, 30(111), 41-50. Recuperado de: <https://dx.doi.org/10.1590/S0303-76572005000100006>
- Fiori, L. G. & Caneda, C. R. G. (2014). Avaliação psicológica no trânsito – Produção científica dos últimos dez anos. *Revista de Psicologia da IMED*, 6(1), 10-17.
- Franco, M. A. S. (2005). Pedagogia da pesquisa-ação – em foco: pesquisa-ação sobre a prática docente. *Educação e Pesquisa*, 31(3).
- Furtado, O. Conferência – Espaço público como direito de todos. Em: *Trânsito e Mobilidade Urbana: Psicologia, educação e cidadania*. CRP/RS: Porto Alegre.

- Garcia, L. P., Freitas, L. R. S. & Duarte, E. C. (2013). Mortalidade de ciclistas no Brasil: características e tendências no período 2000 – 2010. *Revista Brasileira de Epidemiologia*, 16(4), 918-929.
- Giannini, R. (2018). Apresentação. Em Conselho Federal de Psicologia, *Referências técnicas para atuação de psicólogos(os) em políticas públicas de mobilidade humana e trânsito* (pp.7-8), Conselho Federal de Psicologia – Brasília.
- 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.
- Hatakka, M., Keskinen, E., Gregersen, N. P., Glad, A. & Hernetkoski, K. (2002). From control of the vehicle to personal self-control; broadening the perspectives to driver education. *Transportation Research, Part F* 5, 201-215.
- Hatakka, M. (2003). Os psicólogos tem alguma coisa a oferecer em treinamento, aperfeiçoamento e seleção de motoristas? Em: R. Risser (org.): *Estudos sobre a avaliação psicológica de motorista*, (pp.67-77). São Paulo: Casa do Psicólogo.
- Hoffmann, M. H., (2005). Comportamento do condutor e fenômenos psicológicos. *Psicologia: Pesquisa & Trânsito*, 1(1), 17-24.
- Hoffmann, M. H. & Luz-Filho, S. S. (2011). A educação como promotora de comportamentos socialmente aceitos no trânsito. Em: M. H. Hoffmann, R. M. Cruz & J. C. Alchieri (org.). *Comportamento Humano no Trânsito*, (pp. 81-90). São Paulo: Casa do Psicólogo.
- Honorato, C. M. (2004). *Sansões do Código de Trânsito Brasileiro*. Millennium Ed., Campinas-SP, 1-7.
- Horswill, M. S., Hill, A., Wetton, M. (2015). Can a video-based hazard perception test used for driver licensing predict crash involvement? *Accident Analysis and Prevention*, 82, 213-219.

- Horswill, M. S. (2016). Hazard Perception Tests. In: D. L. Fisher, J. K. Caird, W. J. Horrey & L. M. Trick. *Handbook of teen and novice drivers: research, practice, policy and directions* (pp. 439-437). CRC Press: Boca Raton-Fl.
- Hung, K. V., & Huyen, L. T. (2011) Education influence in traffic safety: A case study in Vietnam. *IATSS Research*, 34(2), 87-93.
- IPEA (2015). *Acidentes de transito em rodovias federais brasileiras: caracterização, tendências e custos para a sociedade*. Brasília: IPEA.  
[http://ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/relatoriopesquisa/150922\\_relatorio\\_acidentes\\_transito.pdf](http://ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/relatoriopesquisa/150922_relatorio_acidentes_transito.pdf)
- Jornal do Brasil. (2017). *Após 9 anos de Lei Seca, beber e dirigir ainda é prática para muitos brasileiros*. Retirado de [https://www.jb.com.br/index.php?id=/acervo/materia.php&cd\\_matia=855365&dinamico=1&preview=1](https://www.jb.com.br/index.php?id=/acervo/materia.php&cd_matia=855365&dinamico=1&preview=1).
- Kass, S. J., Cole, K. S., & Stanny, C. J (2006). Effects of distraction and experience on situation awareness and simulated driving. *Transportation Research, Part F* 10, 321-329.
- Lamounier, R. & Rueda, F. J. M. (2005). Avaliação Psicológica no trânsito: perspectiva dos motoristas. *Psic: revista Vetor Editora*, 6(1).
- Ledesma, R., Peltzer, R. & Poó (2008). Análisis de la producción en Psicología del Tránsito mediante PsycINFO (2000-2006). *PSIC - Revista de Psicologia da Vetor Editora*, 9(1), 11-24.
- Lemes, E. C. (2011) Trânsito e comunidade: Um estudo prospectivo na busca por redução de acidentes. Em: Hoffman, M. H.; Cruz, R. M. & Alchieri, J.C. (Org.) *Comportamento Humano no Trânsito*. São Paulo: Casa do Psicólogo, 33-46.
- Lima, J. C., & Müller, J. L. (2011). Transversalização na educação: Tema trânsito. *Revista Eventos Pedagógicos*, 2(2), 112-122.

- Lobo, B. (2008). Projeto: Trânsito. *Blogspot*. Acesso em 07/03/2018.
- Malta, D. C., Andrade, S. S. C. A., Gomes, N., Silva, M. M. A., Morais-Neto, O. L., Reis, A. A. C., & Nardi, A. C. F. (2016). Lesões no trânsito e uso de equipamento de proteção na população brasileira, segundo estudo de base populacional. *Ciência & Saúde Coletiva*, 21(2), 399-410.
- Marín-León, L. & Vizzotto, M. M. (2003). Comportamentos no trânsito: um estudo epidemiológico com estudantes universitários. *Caderno de Saúde Pública, Rio de Janeiro*, 19(2), 515-523.
- Martins, L. T., & Del’Agli, B. A. V. (2014). Valores de motoristas de caminhão: o que lhes causa mais admiração e indignação? *Psicologia: Ciência e Profissão*, 34(4), 894-915.
- Martins, L. G. S. (2014). Educação no trânsito não tem idade. *Semana Nacional do Trânsito de Machado – MG*
- Massaú, G. C., & Rosa, R. G. (2016) Acidentes de trânsito e direito à saúde: prevenção de vidas e saúde pública. *Revista de Direito Sanitário*. 17(2), 30-47. Recuperado de: <http://dx.doi.org/10.11606/issn.2316-9044.v17i2p30-47>
- Meir, A., Borowsky, A. & Oron-Gilad, T. (2014) Formation and Evaluation of Act and Anticipate Hazard Perception Training (AAHPT) Intervention for Young Novice Drivers. *Traffic Injury Prevention*, 15(2), 172-180
- Mello-Jorge, M. H. P., & Martins, C. B. G. (2013). Child, teenager, and traffic: Some important considerations. *Revista da Associação Médica Brasileira*, 59(3), 199-208.
- Meneguim, A. M. P. L. (2016). Entre o acelerador e o freio: o motorista no discurso publicitário. *Intercom: Revista Brasileira de Ciências da Comunicação*, 39(1), 111-138. Recuperado de: <https://dx.doi.org/10.1590/1809-5844201617>
- Ministério das Cidades. (2010). Plano Nacional para redução de acidentes de trânsito e segurança viária para a década 2011-2020, Brasília.

- Ministério das Cidades. (2013). Planejamento em mobilidade urbana. Brasília: Ministério das Cidades. [http://sectordialogues.org/sites/default/files/mobilidade\\_urbana\\_web.pdf](http://sectordialogues.org/sites/default/files/mobilidade_urbana_web.pdf)
- Mognon, J. F., & Rueda, J. F. M. (2016). Avaliação da personalidade no contexto do trânsito: revisão de literatura. *Avaliação Psicológica*, 15, 33-43.
- Mognon, J. F. & Santos, A. A. A. (2014). Autoeficácia para dirigir, desengajamento moral e impulsividade em motoristas. *Psico-USF*, 19(3), 457-466. Recuperado de: <https://dx.doi.org/10.1590/1413-82712014019003008>
- Mognon, J. F. (2017). *Estudos psicométricos para a escala de autoeficácia para dirigir – Versão 2 (EADIR-V2)*. Tese de Doutorado. Universidade São Francisco – Psicologia.
- Montiel, J. M. M., Figueiredo, E. R. M., Lustosa, D. B. S., & Dias, N. M. (2006). Evidência de validade para o teste de atenção concentrada Toulouse-Piéron no contexto de trânsito. *Psicologia: Pesquisa & Trânsito*, 2(1), 19-27.
- Moraes, T. D., Zanibroni-de-Souza, P. C. & Schwartz, Y. (2017). Os usos de simuladores durante a formação profissional para a condução de transportes rodoviários. *Psicologia: Ciência e Profissão*, 37(1), 192-207.
- Moreira, M. C. A., Pereira, M. V., & Martins, I. G. (2017). Mecânica e educação para o trânsito: análise de um texto didático de ciências para o ensino fundamental. *Revista Brasileira de Ensino de Física*, 39(4).
- Moretzsohn, R. F. (2010). Mesa – Políticas públicas para a mobilidade: Desafios da psicologia. Em: *Trânsito e Mobilidade Urbana: Psicologia, educação e cidadania*. CRP/RS: Porto Alegre.
- Nakano, T. C., Sampaio, M. H. S., & Silva, A. B. (2011). Atenção e inteligência em candidatos à primeira Carteira Nacional de Habilitação. *Boletim de Psicologia*, 61(134), 63-78.
- Nakano, T. C., & Sampaio, M. H. L. (2016). Desempenho em inteligência, atenção concentrada e personalidade de diferentes grupos de motoristas. *Psico-USF*, 21(1), 147-161.

- Narciso, F. V. & Mello, M. T. (2017). Segurança e saúde dos motoristas profissionais que trafegam nas rodovias do Brasil. *Revista de Saúde Pública*, 51(26).
- Noronha, A. P. P., Sisto, F. F., Bartholomeu, D., Lamounier, R., & Rueda, F. J. M. (2006). Atenção sustentada e concentrada: Construtos semelhantes? *Psicologia: Pesquisa & Trânsito*, 2(1), 29-36.
- Oliveira, G. F., Batista, H. M. T., Rufato, D. O., Maranhão, T. L. G., Braga, I. B., & Guedes, J. D. (2015). Psicologia do trânsito: Uma revisão sistemática. *Caderno de Cultura e Ciência, Universidade Regional do Cariri – URCA*, 13(2), 124-145.
- ONU - United Nations Organization. (2010). Resolution adopted by General Assembly 2 March 2010/64/255 - Improving Global Road Safety.
- Pacheco, E. M. C. (2005). Produção científica e avaliação psicológica. Em: G. P. Witter. *Metaciência e Psicologia*, (pp.7-33) Campinas: Alínea.
- Panichi, R. M. D., & Wagner, A. (2006) Comportamento de risco no trânsito: revisando a literatura sobre as variáveis preditoras na condução perigosa na população juvenil. *Interamerican Journal of Psychology*. 40(2).
- Paula, M. E. B., & Regio, M. (2008). Investigação de Acidentes de Trânsito Fatais. *Companhia de Engenharia de Tráfego*, São Paulo.
- Pinsky, I., Labouvie, E., & Laranjeira, R. (2004). Disposição e alternativas ao dirigir alcoolizado entre jovens paulistanos. *Brazilian Journal of Psychiatry*, 26(4), 234-241.
- Poó, F. M., López, S. S., Tosi, J., Nucciarone, M. I., & Ledesma, R. D. (2015). Educación vial y movilidad en la Infancia. *Psicología Escolar e Educativa*, 19(2), 387-395. Recuperado de: <https://dx.doi.org/10.1590/2175-3539/2015/0192881>
- Pasquali, L. (2010). *Instrumentação psicológica: Fundamentos e práticas*. Artmed: Porto Alegre.

- Primi, R. & Nunes, C. H. S. (2010). O Satepsi: desafios e propostas de aprimoramento. Em: Conselho Federal de Psicologia (org), *Avaliação psicológica: diretrizes na regulamentação da profissão* (pp. 129-148). Brasília, DF: CFP. Recuperado de: [https://site.cfp.org.br/wp-content/uploads/2010/09/avaliacao\\_psicologica\\_web\\_30-08-10.pdf](https://site.cfp.org.br/wp-content/uploads/2010/09/avaliacao_psicologica_web_30-08-10.pdf)
- Queensland Govenment (2009). *A guide to evaluating of road safety educations programs for young adults*. Department of Transports And Main Roads.
- Quirino, G. S., & Villemor-Amaral, A. E. (2015). Relação entre estresse e agressividade em motoristas profissionais. *Revista Psicologia e Saúde*, 7(2), 125-132.
- Ramisetty-Mikler, S., & Almakadma, A. (2016) Attitudes and behaviors towards risky driving among adolescents in Saudi Arabia. *International Journal of Pediatrics and Adolescent Medicine*, 3(2), 55-63.
- Ribeiro, E. L., Silva-Junior, J. C. R. & Azevedo F. H. C. (2014). Produção científica acerca dos acidentes de trânsito no Brasil. *Saúde em foco*.1(2), 149-166.
- Risser, R. (2003). Validade dos instrumentos e das atividades do diagnóstico e da seleção de motoristas (DSM). Em: R. Risser (org). *Estudos sobre a avaliação psicológica de motorista*, (pp. 13-19). São Paulo: Casa do psicólogo.
- Rocha, J. B. A. (2005). Infrações de trânsito: uma necessária distinção entre erros e violações. *Interações em Psicologia*. Curitiba: 9(1), 177-184.
- Rozestraten, R. J. A. (1988). *Psicologia do trânsito: Conceitos e processos básicos*. São Paulo: EPU/EDUSP.
- Rozestraten, R. J. A. (2000). Novos caminhos para a psicologia do trânsito. *Psicologia: Ciência e Profissão*, 20(4), 80-85. Recuperado de: <https://dx.doi.org/10.1590/S1414-98932000000400009>

- Rozestraten, R. J. A. (2011). Ambiente, trânsito e Psicologia. Em: R.M. Cruz, M. Hoffman & J.C. Alchieri (Orgs.), *Comportamento humano no trânsito* (pp. 29-38). São Paulo: Casa do Psicólogo.
- Rueda, F. J. M. (2011). Desempenho no teste de atenção dividida como resultado da idade das pessoas. *Estudos de Psicologia-Campinas*, 28(2), 251-259.
- Rueda, F. J. M. & Mognon, J. F. (2017). Avaliação psicológica no contexto do trânsito. Em: M. R. C. Lins & J.C. Borsa (Org.). *Avaliação psicológica Aspectos teóricos e práticos* (pp. 381-397), Petrópolis: Vozes.
- Rueda, F. J. M. & Gurgel, M.G. A. (2008). Evidências de validade relativas ao contexto do trânsito para o Teste de Atenção Concentrada – TEACO-FF. *Revista da Vetor Editora*, 9(2), 165-172.
- Sampaio, M. H. L. (2012) *Avaliação psicológica no trânsito: análise do desempenho de motoristas infratores, não infratores e envolvidos em acidentes*. Dissertação de Mestrado. PUC, Campinas.
- Sampaio, M. H. L. & Nakano T. C. (2011). Avaliação psicológica no contexto do trânsito: revisão de pesquisas brasileiras. *Psicologia: Teoria e Prática*, 13(1), 15-33.
- Scaringella, R. S. (2001). A crise da mobilidade urbana em São Paulo. *São Paulo em Perspectiva*, 15(1), 55-59. Recuperado de: <https://dx.doi.org/10.1590/S0102-88392001000100007>
- Seguradora Líder. (2016). DPVAT: O seguro do Trânsito Boletim estatístico, *Boletim Estatístico*, 4(5). Retirado de: <https://seguradoralider.com.br/Documents/boletim-estatistico/Boletim-Estatistico-Ano-05-Volume-04.pdf>
- Sena, C. M., Silva, M. A. & Finelli, L. A. C. (2016). Acidente de trânsito: Um recorte do oeste baiano. *Humanidades*, 5(2).

- Silva, A.L.P.; Hoffman, M.H. & Cruz, R.M. (2011). *Psicologia no trânsito: Possibilidades de atuação e benefício social*. Em: R.M. Cruz, M. Hoffman & J.C. Alchieri (Orgs.), *Comportamento humano no trânsito*. (pp.173-186). São Paulo: Casa do Psicólogo.
- Silva, M. A. (2010). Psicologia do Trânsito ou Avaliação Psicológica no Contexto do Trânsito. *Encontro (Santo André)*, 13, 199-208.
- Silva, M. A.; Vilas-Bôas, E. F. (2016). Documento sobre Avaliação Psicológica de Motorista. *Boletim de Psicologia*, 67(145), 215-225.
- Simões, T. L., Nascimento, A. O. F., Oliveira, E. P., Macêdo, J. A., & Lima, J. F. (2017). O jogo como recurso lúdico no auxílio ao ensino das leis de trânsito nas séries iniciais da educação básica. *VI Seminário de Iniciação Científica do Instituto Federal Norte de Minas Gerais – Campus Almenara – MG*.
- Soares, D. P., & Thielen, I. P. (2012). Projeto transformando o trânsito e a perspectiva do facilitador. *Psicologia: Ciência e Profissão*, 32(3), 730-743.  
<https://dx.doi.org/10.1590/S1414-98932012000300016>
- Strayer, D. L., Drews, F. A., & Crouch, D. J. (2006). A Comparison of the Cell Phone Driver and the Drunk Driver. *Human Factors*, 48(2), 381–391
- Thielen, I. P. (2011). Perspectivas para a Psicologia do Trânsito. *Interação em Psicologia*, 15.  
Recuperado de: <http://dx.doi.org/10.5380/psi.v15i0.25377>
- Thielen IP, Hartmann RC, Soares DP. (2008). Percepção de risco e excesso de velocidade. *Caderno de Saúde Pública*, 24(1), 131-139.
- Tonglet, E. C. (2007). *BFM – 1: Bateria de Funções Mentais para Motoristas: Testes de atenção*. Vetor Editora, São Paulo.
- Tūskė, V., Šeibokaitė, L., Endriulaitienė, A., & Lehtonen, E. (2018). Hazard perception test development for Lithuanian drivers. *IATSS Research*.

- Utzelmann, H. D. (2004). Driver selection and improvement in Germany. In: T. Rothengatter & R. D. Huguenin (Org.) *Traffic and transport psychology: Theory and Application*. Elsevier.
- Veiga, H. M. S.; Pasquali, L. & Silva, N. I. A. (2009). Questionário do comportamento do motorista – QCM: Adaptação e validação para a realidade brasileira. *Avaliação Psicológica*, 8(2), 187-196.
- Wha, C. K., Oliveira, J. M. S., Padilha, R. P. L., Campos, R. M., Teodoro, A. B. (2015). A educação para o trânsito como forma de percepção de risco no trânsito. *Centro Federal de Educação Tecnológica de Minas Gerais = Departamento de Engenharia de Transportes*.
- Wit, P. A. J. M., Souza, C. Z., & Cruz, R. M. (2016). Improving Accident Statistics and Expanding the Role of Traffic Psychologists in Brazil. *Psicologia: Ciência e Profissão*, 36(4), 816-830. Recuperado de: <https://dx.doi.org/10.1590/1982-3703002382016>.
- Zaia, P., Oliveira, K. S. & Nakano, T. C. (2018). Análise dos Processos Éticos Publicados no Jornal do Conselho Federal de Psicologia. *Psicologia: Ciência e Profissão*, 38(1), 8-21.
- Zeeb, K., Buchner, A. Schrauf, M. (2018). What determines the take-over time? An integrated model approach of driver take-over after automated driving. *Accident Analysis and Prevention* 78, 212–221.

## ANEXOS

## ANEXO A

### PARECER CONSUBSTANCIADO DO COMITÊ DE ÉTICA EM PESQUISAS



#### PARECER CONSUBSTANCIADO DO CEP

##### DADOS DO PROJETO DE PESQUISA

**Título da Pesquisa:** EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO: PERCEPÇÃO DE JOVENS EM IDADE PARA OBTENÇÃO DA PRIMEIRA HABILITAÇÃO

**Pesquisador:** CLEBER MONTANHOLI DE SENA

**Área Temática:**

**Versão:** 2

**CAAE:** 95438418.1.0000.5481

**Instituição Proponente:** Pontifícia Universidade Católica de Campinas - PUC/ CAMPINAS

**Patrocinador Principal:** Financiamento Próprio

##### DADOS DO PARECER

**Número do Parecer:** 2.907.664

##### Apresentação do Projeto:

Pouco tem estudado acerca da atuação dos psicólogos no processo de avaliação psicológica para obtenção e renovação da carteira nacional de habilitação. Há debates envolvendo, porém, envolvendo ergonomia automobilística e engenharia do tráfego, mas, pouco se tem pesquisado e visto na área da educação para o trânsito. Ademais, a psicologia do trânsito, embora uma área recente, demanda vários questionamentos, tais quais, segurança, diminuição no número de acidentes, melhoria da qualidade de vida de pedestres e motoristas, implantação e revisão de políticas públicas, controle de gastos provenientes dos seguros, violência no trânsito, questionamentos acerca das avaliações periciais. Diante desse quadro, a questão do trânsito hoje deve ser encarada como um problema social. Nesse contexto, vem a pesquisa para contribuir, para trazer uma abordagem acerca da necessidade de conhecer o que pensa e como percebe o jovem a respeito do universo do trânsito.

##### Objetivo da Pesquisa:

Investigar conhecimentos que o jovem, em idade de acesso à habilitação, possui acerca da temática do trânsito; específicos, dentre outros, Conhecer a percepção de comportamento do próprio condutor e dos demais; Identificar os principais benefícios e vantagens que o jovem visualiza obter por meio da Carteira Nacional de Habilitação; avaliar acerca dos conhecimentos prévios necessários antes de obter a habilitação; saber o modal de transporte mais utilizado e o

**Endereço:** Rua Professor Doutor Euryclides de Jesus Zerbini, 1516  
**Bairro:** Parque Rural Fazenda Santa Cândida      **CEP:** 13.067-571  
**UF:** SP      **Município:** CAMPINAS  
**Telefone:** (19)3343-6777      **Fax:** (19)3343-6777      **E-mail:** comitedeetica@puc-campinas.edu.br

Continuação do Parecer: 2.907.684

mais desejado; Levantar sugestões acerca de medidas necessárias para melhoria do trânsito.

**Avaliação dos Riscos e Benefícios:**

Mínimo possível. Mas o pesquisador demonstra que adotará o que for melhor para os envolvidos. Quanto aos benefícios: o pesquisador oferecerá palestra aos professores e/ou aos pais sobre o desenvolvimento do comportamento assertivo no trânsito em jovens

**Comentários e Considerações sobre a Pesquisa:**

A pesquisa aborda tema pouco explorado; a pesquisa pode, inclusive, contribuir com outras áreas, como por exemplo, responsabilidade civil e contratos de seguro, na área do direito, dentre outras.

**Considerações sobre os Termos de apresentação obrigatória:**

Os termos estão com conteúdo adequados.

**Recomendações:**

Não há

**Conclusões ou Pendências e Lista de Inadequações:**

não há mais pendências porque foram todas elas atendidas.

**Considerações Finais a critério do CEP:**

Dessa forma, e considerando a Resolução CNS nº. 466/12, Resolução CNS nº 510/16, Norma Operacional 001/13 e outras Resoluções vigentes, e, ainda que a documentação apresentada atende ao solicitado, emitiu-se o parecer para o presente projeto: Aprovado. Conforme a Resolução CNS nº. 466/12, Resolução CNS nº 510/16, Norma Operacional 001/13 e outras Resoluções vigentes, é atribuição do CEP "acompanhar o desenvolvimento dos projetos, por meio de relatórios semestrais dos pesquisadores e de outras estratégias de monitoramento, de acordo com o risco inerente à pesquisa". Por isso o/a pesquisador/a responsável deverá encaminhar para o CEP PUC-Campinas

os Relatórios Parciais a cada seis meses e o Relatório Final de seu projeto, até 30 dias após o seu término.

Este parecer foi elaborado baseado nos documentos abaixo relacionados:

Tipo Documento	Arquivo	Postagem	Autor	Situação
Informações Básicas do Projeto	PB_INFORMAÇÕES_BÁSICAS_DO_PROJETO_1136788.pdf	11/09/2018 18:44:05		Acelto
TCLE / Termos de Assentimento /	TCLEs.pdf	11/09/2018 18:41:51	CLEBER MONTANHOLI DE	Acelto

Endereço: Rua Professor Doutor Euryclides de Jesus Zerbini, 1516  
 Bairro: Parque Rural Fazenda Santa Cândida CEP: 13.087-571  
 UF: SP Município: CAMPINAS  
 Telefone: (19)3343-6777 Fax: (19)3343-6777 E-mail: comitedestitica@puc-campinas.edu.br

Continuação do Parecer: 2.907.664

Justificativa de Ausência	TCLEs.pdf	11/09/2018 18:41:51	SENA	Acelto
Outros	Respostas_ao_parecer_CAAE.pdf	11/09/2018 18:39:30	CLEBER MONTANHOLI DE SENA	Acelto
Projeto Detalhado / Brochura Investigador	Projeto_revisado.pdf	11/09/2018 18:38:57	CLEBER MONTANHOLI DE SENA	Acelto
Outros	cartas_de_autorizacao.pdf	11/09/2018 18:38:34	CLEBER MONTANHOLI DE SENA	Acelto
Folha de Rosto	Folha_de_rosto.pdf	21/06/2018 14:47:51	CLEBER MONTANHOLI DE SENA	Acelto

Situação do Parecer:

Aprovado

Necessita Apreciação da CONEP:

Não

## **Anexo B**

### **Carta de autorização do responsável pela escola**

Prezado(a) Senhor(a) Diretor(a)/Responsável,

Em minha pesquisa de mestrado tenho como objetivo desenvolver um questionário para investigar a percepção que adolescentes, estudantes do Ensino Médio possuem acerca do fenômeno trânsito. A pesquisa pressupõe a participação de jovens com idade próxima a permitida ao acesso da concessão da CNH, de ambos os sexos, que tenham a autorização expressa de seus pais e/ou responsáveis, por meio da assinatura do Termo de Consentimento Livre e Esclarecido, aqui anexado.

Durante a pesquisa, será solicitado aos jovens, que respondam a um questionário composto por perguntas sobre o universo do trânsito (em Anexo). Os encontros para todas as atividades acontecerão nas dependências da escola, em local, dias e horários combinados previamente com a direção e professores, a fim de que não haja prejuízo no calendário acadêmico. A aplicação será coletiva, com duração estimada de 20 minutos.

Tendo em vista que a atividade envolve a resposta a perguntas que sobre o trânsito e sua percepção, não são previstos riscos psicológicos decorrentes da participação na pesquisa. Todavia, caso o jovem experimente cansaço, ou qualquer outro desconforto durante a sua participação, o pesquisador, que também é psicólogo, estará à disposição para oferecer o acolhimento psicológico sem custo ao participante. Caso haja necessidade, fará o encaminhamento especializado para atendimento psicológico.

Asseguro que os dados da escola, bem como, dados de identificação dos participantes serão mantidos em sigilo. Ofereço-me para dar uma palestra aos professores e/ou aos pais e alunos sobre o desenvolvimento do comportamento seguro no trânsito, com foco nos jovens. É importante dizer que não serão apresentados resultados individuais, visto que se trata de uma pesquisa geral sobre a percepção de adolescentes. Cabe lembrar que a participação na pesquisa é voluntária, e sua autorização pode ser retirada a qualquer momento, mesmo que a coleta de dados já tenha sido iniciada ou encerrada. Ressalto que não haverá nenhum custo financeiro para sua participação e nem pagamento.

Esperamos contar com sua colaboração, e estamos à disposição para oferecer todo e qualquer esclarecimento necessário. Assim, caso concorde com a realização dessa pesquisa na instituição em que é responsável, peço que preencha e assine a ficha abaixo, guardando uma cópia com você e devolvendo uma delas para o pesquisador.

O estudo somente será iniciado após aprovação pelo Comitê de Ética em Pesquisa com Seres Humanos da PUC-Campinas. Caso tenha dúvidas sobre a pesquisa, poderá entrar em contato para esclarecê-las com o mestrando Cleber Montanholi de Sena, pelo telefone (19) 3352-2608 ou (19) 98101-1112. Questões de ordem ética poderão ser consultadas junto ao

**Anexo B**  
**Carta de autorização do responsável pela escola**

Prezado(a) Senhor(a) Diretor(a)/Responsável,

Em minha pesquisa de mestrado tenho como objetivo desenvolver um questionário para investigar a percepção que adolescentes, estudantes do Ensino Médio possuem acerca do fenômeno trânsito. A pesquisa pressupõe a participação de jovens com idade próxima a permitida ao acesso da concessão da CNH, de ambos os sexos, que tenham a autorização expressa de seus pais e/ou responsáveis, por meio da assinatura do Termo de Consentimento Livre e Esclarecido, aqui anexado.

Durante a pesquisa, será solicitado aos jovens, que respondam a um questionário composto por perguntas sobre o universo do trânsito (em Anexo). Os encontros para todas as atividades acontecerão nas dependências da escola, em local, dias e horários combinados previamente com a direção e professores, a fim de que não haja prejuízo no calendário acadêmico. A aplicação será coletiva, com duração estimada de 20 minutos.

Tendo em vista que a atividade envolve a resposta a perguntas que sobre o trânsito e sua percepção, não são previstos riscos psicológicos decorrentes da participação na pesquisa. Todavia, caso o jovem experimente cansaço, ou qualquer outro desconforto durante a sua participação, o pesquisador, que também é psicólogo, estará à disposição para oferecer o acolhimento psicológico sem custo ao participante. Caso haja necessidade, fará o encaminhamento especializado para atendimento psicológico.

Asseguro que os dados da escola, bem como, dados de identificação dos participantes serão mantidos em sigilo. Ofereço-me para dar uma palestra aos professores e/ou aos pais e alunos sobre o desenvolvimento do comportamento seguro no trânsito, com foco nos jovens. É importante dizer que não serão apresentados resultados individuais, visto que se trata de uma pesquisa geral sobre a percepção de adolescentes. Cabe lembrar que a participação na pesquisa é voluntária, e sua autorização pode ser retirada a qualquer momento, mesmo que a coleta de dados já tenha sido iniciada ou encerrada. Ressalto que não haverá nenhum custo financeiro para sua participação e nem pagamento.

Esperamos contar com sua colaboração, e estamos à disposição para oferecer todo e qualquer esclarecimento necessário. Assim, caso concorde com a realização dessa pesquisa na instituição em que é responsável, peço que preencha e assine a ficha abaixo, guardando uma cópia com você e devolvendo uma delas para o pesquisador.

O estudo somente será iniciado após aprovação pelo Comitê de Ética em Pesquisa com Seres Humanos da PUC-Campinas. Caso tenha dúvidas sobre a pesquisa, poderá entrar em contato para esclarecê-las com o mestrando Cleber Montanholi de Sena, pelo telefone (19) 3352-2608 ou (19) 98101-1112. Questões de ordem ética poderão ser consultadas junto ao

Comitê de Ética através do número (19) 3343-6777, e/ou email: comitedeetica@puc-campinas.edu.br, endereço Rua Professor Doutor Euryclides de Jesus Zerbini, 1.516, Parque Rural Fazenda Santa Cândida, CEP 13087-571, Campinas-SP, horário de funcionamento de segunda a sexta-feira das 08h00 às 17h00.

Desde já agradeço a sua colaboração.

Cleber Montanholi de Sena  
Mestrando em Psicologia pela PUC-Campinas  
Orientadora: Prof<sup>a</sup> Dr<sup>a</sup> Tatiana de Cássia Nakano  
clebermsena@gmail.com

Eu, Ademilde Terezinha Mendes Marques, na função de  
Diretora de Escola da  
escola

ETEC Prof. Alberto Feres - Araras - SP  
\_\_\_\_\_, autorizo a execução da pesquisa citada, após ter sido esclarecido(a) sobre os  
objetivos da mesma.

Nome da escola: ETEC Prof. Alberto Feres  
Endereço: Av. Sen. Cesar Lauda de Vergueiro, 690 Jd. Cândida

Data 18 / 10 / 2018

Assinatura: \_\_\_\_\_

Carimbo da escola com CNPJ:

Ademilde T. M. Marques  
Diretora de Escola  
RG 9.587.977-8



## Anexo C

### Termo de Consentimento Livre e Esclarecido para pais e/ou responsáveis

Prezado (a) senhor (a),

Venho através deste anexo convidar o (a) jovem sob sua responsabilidade possa estar participando de uma pesquisa de mestrado intitulada “Educação para o trânsito: percepção de jovens em idade para obtenção da primeira habilitação”, tendo como objetivo desenvolver um questionário investigando a percepção que adolescentes, estudantes do Ensino Médio possuem acerca do fenômeno trânsito. A pesquisa pressupõe a participação de jovens com idade próxima a permitida ao acesso da concessão da CNH, de ambos os sexos, que tenham a autorização expressa de seus pais e/ou responsáveis.

Durante a pesquisa, será solicitado aos jovens, que respondam a um questionário composto por perguntas sobre o universo do trânsito. O encontro para as atividades acontecerá nas dependências da escola, em local, dia e horário combinados previamente com a direção e professores. A aplicação será coletiva, com duração estimada de 20 minutos.

Tendo em vista que a atividade envolve a resposta a perguntas que sobre o trânsito a percepção dos jovens, esta apresenta riscos psicológicos mínimos decorrentes da participação na pesquisa. Todavia, caso o jovem experimente cansaço, ou qualquer outro desconforto durante a sua participação, o pesquisador, que também é psicólogo, estará à disposição para oferecer o acolhimento psicológico sem custo ao participante. Bem como, fará o encaminhamento especializado, caso seja necessário.

Asseguro que os dados da escola, bem como, dados de identificação dos participantes serão mantidos em sigilo. Ofereço-me para dar uma palestra aos professores e/ou aos pais e alunos sobre o desenvolvimento do comportamento assertivo no trânsito em jovens. É importante dizer que não serão apresentados resultados individuais, de modo a não expor nenhum dos participantes. Cabe lembrar que a participação na pesquisa é voluntária, e sua autorização pode ser retirada a qualquer momento, mesmo que já a tenha assinado. Ressalto que não haverá nenhum ônus financeiro ou ressarcimento pela participação dos alunos nesta pesquisa.

Esperamos contar com sua colaboração em autorizar a participação do(a) jovem, e estamos à disposição para oferecer todo e qualquer esclarecimento necessário. Assim, caso concorde que seu tutelado esteja participando da pesquisa, possa estar completando os dados requisitados abaixo e assinando.

O estudo somente será iniciado após aprovação pelo Comitê de Ética em Pesquisa com Seres Humanos da PUC-Campinas. Caso tenha dúvidas sobre a pesquisa, poderá entrar em contato para esclarecê-las com o mestrando Cleber Montanholi de Sena, pelo telefone (19) 3352-2608 ou (19) 98101-1112. Questões de ordem ética poderão ser consultadas junto ao Comitê de Ética através do número (19) 3343-6777, e/ou email: [comitedeetica@puc-campinas.edu.br](mailto:comitedeetica@puc-campinas.edu.br), endereço R. Prof. Dr Euryclides de

Zerbini, 1516, Pq. Rural, Fazenda Santa Cândida CEP 13087-571, Campinas-SP, horário de funcionamento de segunda a sexta-feira das 08h00 às 17h00.

Atenciosamente,

Cleber Montanholi de Sena  
Mestrando em Psicologia da PUC-Campinas  
Orientadora Prof. Dra. Tatiana de Cássia Nakano  
Email: clebermsena@gmail.com  
Telefones: (19) 98101-1112

Como responsável, autorizo a participação de meu(minha) filho(a) ou menor sob minha responsabilidade na pesquisa citada neste termo. Saliento que recebi os esclarecimentos acerca dos objetivos da mesma, assim como dos procedimentos, riscos e benefícios e que concordo com sua realização. Estou ciente de que receberei uma cópia integral deste Termo.

Nome do aluno: \_\_\_\_\_

Nome do responsável pela autorização: \_\_\_\_\_

Assinatura: \_\_\_\_\_

Data: \_\_\_\_\_

## **Anexo D**

### **Termo de Consentimento Livre e Esclarecido – participante maior de 18 anos**

Prezado (a) senhor (a),

Venho através deste anexo convidá-lo a participar de uma pesquisa de mestrado intitulada “Educação para o trânsito: percepção de jovens em idade para obtenção da primeira habilitação”, tendo como objetivo desenvolver um questionário investigando a percepção que adolescentes, estudantes do Ensino Médio possuem acerca do fenômeno trânsito. A pesquisa pressupõe a participação de jovens com idade próxima a permitida ao acesso da concessão da CNH, de ambos os sexos.

Durante a pesquisa, será solicitado que responda a um questionário composto por perguntas sobre o universo do trânsito. O encontro para as atividades, num total de 1 encontro, acontecerá nas dependências da escola, em local, dia e horário combinados previamente com a direção e professores. A aplicação será coletiva, com duração estimada de 20 minutos.

Tendo em vista que a atividade envolve a resposta a perguntas que sobre o trânsito e sua percepção, não são previstos riscos psicológicos decorrentes da participação na pesquisa. Todavia, caso o jovem experimente cansaço, ou qualquer outro desconforto durante a sua participação, o pesquisador, que também é psicólogo, estará à disposição para oferecer o acolhimento psicológico sem custo ao participante. Bem como, fará o encaminhamento especializado, caso seja necessário.

Asseguro que os dados da escola, bem como, dados de identificação dos participantes serão mantidos em sigilo. Ofereço-me para dar uma palestra aos professores e/ou aos pais e alunos sobre o desenvolvimento do comportamento assertivo no trânsito em jovens. É importante dizer que não serão apresentados resultados individuais, de modo a não expor nenhum dos participantes. Cabe lembrar que a participação na pesquisa é voluntária, e sua autorização pode ser retirada a qualquer momento, mesmo que já a tenha assinado. Ressalto que não haverá nenhum ônus financeiro ou ressarcimento pela participação dos alunos nesta pesquisa.

Esperamos contar com sua colaboração, e estamos à disposição para oferecer todo e qualquer esclarecimento necessário. Assim, caso concorde em participar da pesquisa, possa estar completando os dados requisitados abaixo e assinando.

O estudo somente será iniciado após aprovação pelo Comitê de Ética em Pesquisa com Seres Humanos da PUC-Campinas. Caso tenha dúvidas sobre a pesquisa, poderá entrar em contato para esclarecê-las com o mestrando Cleber Montanholi de Sena, pelo telefone (19) 3352-2608 ou (19) 98101-1112. Questões de ordem ética poderão ser consultadas junto ao Comitê de Ética através do número (19) 3343-6777, e/ou e-mail: [comitedeetica@puc-campinas.edu.br](mailto:comitedeetica@puc-campinas.edu.br), endereço R. Prof. Dr. Euryclides de Zerbini, 1516, Pq. Rural, Fazenda Santa Cândida CEP 13087-571, Campinas-SP, horário de funcionamento de segunda a sexta-feira das 08h00 às 17h00.

Atenciosamente,

Cleber Montanholi de Sena  
Mestrando em Psicologia da PUC-Campinas  
Orientadora Prof. Dra. Tatiana de Cássia Nakano  
Email: clebermsena@gmail.com  
Telefones: (19) 98101-1112

Consinto em participar da pesquisa citada neste termo. Saliento que recebi os esclarecimentos acerca dos objetivos da mesma, assim como dos procedimentos, riscos e benefícios e que concordo com sua realização. Estou ciente de que receberei uma cópia integral deste Termo.

Nome do aluno: \_\_\_\_\_

Assinatura: \_\_\_\_\_

Data: \_\_\_\_\_

## **Anexo E**

### **Termo de Assentimento – participante menor de 18 anos**

Prezado (a) senhor (a),

Venho através deste anexo convidá-lo a participar de uma pesquisa de mestrado intitulada “Educação para o trânsito: percepção de jovens em idade para obtenção da primeira habilitação”, tendo como objetivo desenvolver um questionário investigando a percepção que adolescentes, estudantes do Ensino Médio possuem acerca do fenômeno trânsito. A pesquisa pressupõe a participação de jovens com idade próxima a permitida ao acesso da concessão da CNH, de ambos os sexos.

Durante a pesquisa, será solicitado que responda a um questionário composto por perguntas sobre o universo do trânsito. O encontro para todas as atividades, num total de 1 encontro, acontecerá nas dependências da escola, em local, dia e horário combinados previamente com a direção e professores. A aplicação será coletiva, com duração estimada de 20 minutos.

Tendo em vista que a atividade envolve a resposta a perguntas que sobre o trânsito e sua percepção, não são previstos riscos psicológicos decorrentes da participação na pesquisa. Todavia, caso o jovem experimente cansaço, ou qualquer outro desconforto durante a sua participação, o pesquisador, que também é psicólogo, estará à disposição para oferecer o acolhimento psicológico sem custo ao participante. Bem como, fará o encaminhamento especializado, caso seja necessário.

Asseguro que os dados da escola, bem como, dados de identificação dos participantes serão mantidos em sigilo. Ofereço-me para dar uma palestra aos professores e/ou aos pais e alunos sobre o desenvolvimento do comportamento assertivo no trânsito em jovens. É importante dizer que não serão apresentados resultados individuais, de modo a não expor nenhum dos participantes. Cabe lembrar que a participação na pesquisa é voluntária, e sua autorização pode ser retirada a qualquer momento, mesmo que já a tenha assinado. Ressalto que não haverá nenhum ônus financeiro ou ressarcimento pela participação dos alunos nesta pesquisa.

Esperamos contar com sua colaboração, e estamos à disposição para oferecer todo e qualquer esclarecimento necessário. Assim, caso concorde em participar da pesquisa, possa estar completando os dados requisitados abaixo e assinando.

O estudo somente será iniciado após aprovação pelo Comitê de Ética em Pesquisa com Seres Humanos da PUC-Campinas. Caso tenha dúvidas sobre a pesquisa, poderá entrar em contato para esclarecê-las com o mestrando Cleber Montanholi de Sena, pelo telefone (19) 3352-2608 ou (19) 98101-1112. Questões de ordem ética poderão ser consultadas junto ao Comitê de Ética através do número (19) 3343-6777, e/ou e-mail: [comitedeetica@puc-campinas.edu.br](mailto:comitedeetica@puc-campinas.edu.br), endereço R. Prof. Dr. Euryclides de Zerbini, 1516, Pq. Rural, Fazenda Santa Cândida CEP 13087-571, Campinas-SP, horário de funcionamento de segunda a sexta-feira das 08h00 às 17h00.

Atenciosamente,

Cleber Montanholi de Sena  
Mestrando em Psicologia da PUC-Campinas  
Orientadora Prof. Dra. Tatiana de Cássia Nakano  
Email: clebermsena@gmail.com  
Telefones: (19) 98101-1112

Consinto em participar da pesquisa citada neste termo. Saliento que recebi os esclarecimentos acerca dos objetivos da mesma, assim como dos procedimentos, riscos e benefícios e que concordo com sua realização. Estou ciente de que receberei uma cópia integral deste Termo.

Nome do aluno: \_\_\_\_\_

Assinatura: \_\_\_\_\_

Data: \_\_\_\_\_

**Anexo F**  
**QUESTIONÁRIO DE PERCEPÇÃO DO TRÂNSITO**

**Nome:** \_\_\_\_\_

**Idade:** \_\_\_\_\_ **Série:** \_\_\_\_\_

1) Você tem a intenção de tirar a carteira nacional de habilitação? Por que?

---

---

---

---

2) Que vantagens ou benefícios você acredita que dirigir trará para você?

---

---

---

---

3) O que você acha que um candidato a motorista deve saber antes de conseguir sua CNH?

---

---

---

---

4) Qual o meio de transporte mais utilizado por você atualmente? E após a obtenção da CNH, isso vai mudar? Como?

---

---

---

---

A seguir, você encontrará uma série de frases. Marque um X naquelas frases cujo conteúdo você concorda:

( ) Acredito que a maioria dos motoristas dirige de maneira adequada

( ) Em geral, penso que os motoristas não respeitam os limites de velocidade

( ) Na minha opinião, aos 18 anos o indivíduo já tem maturidade para poder dirigir

- ( ) Não me preocupo com as condições das ruas e estradas
- ( ) Caso eu não consiga ser aprovado no exame, penso na possibilidade de dirigir sem habilitação até consegui-la
- ( ) Acho justo que os motoristas que não respeitam as leis de trânsito sejam punidos.
- ( ) Sinceramente, não vejo problema em dirigir após ter feito pequeno consumo de álcool
- ( ) Penso que um bom motorista consegue dirigir e usar o celular ao mesmo tempo, sem se distrair ou correr risco
- ( ) Acredito que a fiscalização de trânsito nunca irá me pegar
- ( ) Na minha opinião, o uso do cinto de segurança não devia ser obrigatório
- ( ) Se um dia eu me envolver em um acidente com vítima, sei quais atitudes devo tomar
- ( ) Dirigir cansado ou com sono não é um grande problema se soubermos nos manter atentos
- ( ) Eu não fugiria de uma briga de trânsito se fosse provocado por outro motorista
- ( ) Quando eu dirigir, pretendo usar aplicativos que avisam sobre policiamento e blitz para evitar problemas
- ( ) Penso que os pedestres, motociclistas e ciclistas devem sempre esperar sua vez pois os carros sempre têm prioridade no trânsito
- ( ) Tenho muita vontade de participar de competições de velocidade no trânsito, os famosos “rachas”
- ( ) Se um dia, eu cometer alguma infração no trânsito e tiver oportunidade de fugir para não ser penalizado, eu farei isso
- ( ) Acredito que, em pouco tempo e com pouco treino, conseguirei dirigir muito bem
- ( ) Tenho atração por manobras arriscadas no trânsito
- ( ) Aos finais de semana e de madrugada, as regras de trânsito são mais flexíveis e não precisam ser respeitadas de forma tão séria
- ( ) Não faria nada fora da lei pois tenho medo que a fiscalização me pegue
- ( ) Sinto que um veículo pode me proporcionar sensações de risco que gosto
- ( ) Na minha opinião, o policiamento deveria ser mais intensivo
- ( ) Quando a pessoa acaba de conseguir sua CNH não deveria dirigir sozinha pois ainda não tem habilidade
- ( ) Acho desnecessário o uso de capacete, tanto no uso da bicicleta quanto da moto
- ( ) O veículo é uma forma de conseguir mais prestígio entre amigos e pessoas do sexo oposto
- ( ) Na pressa, vale se aproximar do carro da frente para que ele ande mais rápido
- ( ) Quando for habilitado, pretendo sempre seguir os limites de velocidade

( ) Andaria de carro com um motorista alcoolizado, desde que não seja eu, não vejo problemas pois a responsabilidade seria de outro

## Anexo G

### Simulado de prova do Detran



**Questão 1:** Diante da placa de advertência A-3a , o condutor deve reduzir a velocidade, pois há risco de acidente em função:

- a) de ocorrerem, frequentemente, ventos fortes, com risco de perda de estabilidade do veículo
- b) da pista da via à frente ser escorregadia
- c) da via à frente ser sinuosa, com a primeira curva à esquerda
- d) da existência de um declive na via à frente

**Questão 2:** Para o controle da emissão dos gases poluentes emitidos pelos veículos automotores é necessário

- a) manutenção preventiva e troca do aditivo do radiador
- b) manutenção preventiva e regulagem periódica do sistema de combustão
- c) manutenção preventiva da injeção eletrônica e das mangueiras de combustíveis
- d) manutenção preventiva do alternador e bateria

**Questão 3:** As motocicletas em movimento são difíceis de ser percebidas no trânsito pelos motoristas; portanto, um comportamento considerado inadequado por parte do condutor do veículo é

- a) sinalizar com antecedência sua intenção de mudar de faixa, além de olhar nos espelhos retrovisores
- b) mudar bruscamente de faixa sem utilização da seta; afinal, a preferência é sempre dos carros
- c) observar constantemente a presença de motos, utilizando os espelhos retrovisores interno e externos
- d) prestar atenção ao ruído do motor ou à luz do farol das motos antes de mudar de faixa ou de direção na via



**Questão 4:** A placa de regulamentação R-30 obriga o pedestre a andar à esquerda da via. Diante dessa placa, o condutor deve manter a atenção em relação à presença de

- a) crianças em circulação à direita da via
- b) pedestres em circulação à direita da via
- c) pedestres em circulação à esquerda da via
- d) escolares em circulação à direita da via



**Questão 5:** Diante da placa de advertência A-13a , qual deve ser a interpretação do condutor?

- a) estar alerta, pois é obrigatória a entrada à esquerda
- b) estar alerta, pois há entrada e saída de estacionamento à esquerda
- c) estar alerta à entrada de veículos de via à esquerda
- d) estar alerta, pois há uma via sem saída à esquerda

**Questão 6:** São situações de risco, devido a condições adversas relacionadas com o clima e/ou ambiente, os seguintes aspectos

- a) sinalização horizontal apagada e vegetação obstruindo a sinalização vertical
- b) neblina intensa à noite e pista com buracos, depressões e asfalto deteriorado
- c) fumaça produzida pela queima da vegetação e ventos fortes
- d) curva acentuada não precedida de sinalização e chuva torrencial

**Questão 7:** A conduta adequada e responsável do condutor, caso ingira bebida alcoólica, é

- a) lavar o rosto com água fria para ficar mais atento
- b) tomar água reduzindo a concentração de álcool no sangue
- c) ingerir café para ficar acordado e mais atento
- d) não dirigir em hipótese alguma

**Questão 8:** O documento do condutor, que é suficiente para que ele possa conduzir ciclomotor em todo o território nacional, é

- a) Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV)
- b) Autorização para Conduzir Ciclomotor (ACC)
- c) CNH de qualquer categoria
- d) CNH da categoria "B"

**Questão 9:** O transporte de criança em motocicleta é permitido a partir de

- a) sete anos de idade
- b) cinco anos de idade
- c) seis anos de idade
- d) quatro anos de idade

**Questão 10:** O condutor que deixar de efetuar o registro do veículo, no prazo de 30 dias, no DETRAN, terá como penalidade (CTB Art. 233)

- a) apreensão do veículo
- b) multa
- c) suspensão do direito de dirigir
- d) advertência

**Questão 11:** Os sulcos dos pneus, cuja profundidade mínima é de 1,6 mm, existem para

- a) distinguir os diversos tipos e modelos de pneus e de marcas de fabricantes
- b) garantir a estabilidade do veículo ao fazer curvas acentuadas em alta velocidade
- c) reduzir o volume de ruído produzido pelo atrito do pneu com o pavimento
- d) escoar a água em pista molhada e manter o atrito com o pavimento

**Questão 12:** Em via com velocidade máxima de 60 km/h, qual a distância mínima para iniciar a sinalização de acidente ocorrido durante o dia, com pista seca?

- a) a 40 metros do veículo ou, aproximadamente, 40 passos
- b) a 100 metros do veículo ou, aproximadamente, 100 passos
- c) a 60 metros do veículo ou, aproximadamente, 60 passos

- d) a 80 metros do veículo ou, aproximadamente, 80 passos

**Questão 13:** Um condutor discutiu à noite com familiares e, pela manhã, inicia uma viagem longa, estando irritado e muito preocupado. Essa situação é uma condição adversa que pode contribuir para ocasionar acidente de trânsito e está relacionada ao(à)

- a) via
- b) clima e/ou ambiente
- c) veículo
- d) condutor

**Questão 14:** Ao mudar de faixa, para a direita ou para a esquerda, o condutor deverá

- a) realizar a manobra com atenção apenas aos veículos à frente
- b) realizar a manobra rapidamente sem se preocupar com os outros usuários da via
- c) observar se é possível realizar a mudança com segurança e sinalizar avisando aos outros de sua intenção
- d) realizar a manobra e deixar que os demais veículos se ajustem à sua ação

**Questão 15:** A ação correta do condutor que presta primeiros socorros no local do acidente deve ser a seguinte

- a) havendo vítima(s) com hemorragia na perna, fazer imediatamente um torniquete para estancar o sangue
- b) oferecer água para uma vítima em estado grave, que reclama estar com sede, e alimentá-la se for necessário
- c) não havendo risco imediato de incêndio ou queda do veículo em barranco, não movimentar a(s) vítima(s) e aguardar a equipe de socorro
- d) no caso do acidentado ser um motociclista, a primeira medida a ser tomada de imediato é a retirada do capacete

**Questão 16:** Os requisitos necessários, dentre outros, para obter a Carteira Nacional de Habilitação (CNH) são

- a) ter concluído o Ensino Médio
- b) ter concluído o Ensino Fundamental
- c) estar matriculado no Ensino Fundamental
- d) saber ler e escrever

**Questão 17:** "Pontos cegos" são regiões da via em que veículos podem ficar escondidos momentaneamente do campo de visão dos espelhos, levando a situações de risco no trânsito. O procedimento que pode contribuir para minimizar esse problema é o ajuste

- a) do espelho interno, apenas, para que o condutor tenha um maior campo de visão traseira do veículo
- b) do espelho externo, apenas, para que o condutor tenha um maior campo de visão lateral do veículo
- c) do espelho interno voltado para a lateral esquerda do veículo, para que o condutor tenha um maior campo de visão lateral do veículo

- d) dos espelhos externos e internos para que o condutor tenha um maior campo de visão traseira e lateral do veículo

**Questão 18:** A falha humana, que muito contribui para o acidente de trânsito, é mais frequentemente ligada ao condutor

- a) imprudente
- b) bem habilitado
- c) que dirige com atenção
- d) que respeita normas de trânsito

**Questão 19:** Transitar com o veículo em calçadas, passeios, passarelas, ciclovias, divisores de pistas de rolamento e acostamentos é considerada infração

- a) leve
- b) gravíssima
- c) média
- d) grave

**Questão 20:** Dos fatores listados nas alternativas, qual deles pode contribuir para causar acidente no trânsito?

- a) freios deficientes
- b) respeito ao limite de velocidade
- c) distância segura do veículo da frente
- d) pneus em bom estado

**Questão 21:** Qual a função das velas de ignição no veículo

- a) produzir centelhas elétricas (faíscas) para a mistura de ar e água
- b) produzir centelhas elétricas (faíscas) para a mistura de ar e combustível
- c) realizar a admissão e o escape dos gases da combustão
- d) produzir centelhas elétricas (faíscas) para a mistura de ar e óleo

**Questão 22:** A demonstração de tolerância do condutor com os demais usuários da via, que contribui para uma melhor convivência e segurança no trânsito, pode ser observada quando ele

- a) não se importa com o que pode acontecer com os outros
- b) cuida da sua própria segurança ignorando a dos pedestres
- c) antes de agir, aguarda, primeiro, a manifestação dos outros
- d) age preocupado, primeiramente, com a segurança de todos

**Questão 23:** Duas das condições adversas que reduzem a visibilidade do condutor ao dirigir e que podem causar acidente de trânsito são

- a) dia claro e bem iluminado e quebra-sol em bom estado de conservação
- b) desembaçador de para-brisa em bom estado e faróis bem regulados
- c) chuva intensa à noite e luz do sol incidindo nos olhos do condutor
- d) farol baixo contra os olhos à noite e sinalização da via em perfeitas condições

**Questão 24:** Indique a alternativa que descreve uma ação correta do condutor

- a) ao perceber antecipadamente a presença de buracos na via, o condutor deve reduzir a velocidade usando os freios e ficar atento às condições de tráfego
- b) ao se aproximar de uma faixa de pedestres não sinalizada, com um pedestre iniciando a travessia, o condutor deve buzinar como alerta e manter sua velocidade
- c) ao parar ou estacionar o veículo do lado direito da via, o condutor deve orientar o passageiro do banco de trás sobre o momento certo de desembarcar pelo lado esquerdo
- d) ao fazer uma conversão à esquerda em uma rodovia, o condutor deve acionar a seta, posicionar o veículo no meio da pista e aguardar o momento de seguir

**Questão 25:** O embarque e o desembarque de passageiros deve ocorrer (Art. 49 do CTB)

- a) do lado esquerdo da via
- b) sempre do lado da rua
- c) de qualquer lado do veículo
- d) sempre do lado da calçada

**Questão 26:** A desobediência ao sinal vermelho ou à parada obrigatória é uma infração gravíssima, que será punida com

- a) multa, apenas
- b) multa e remoção do veículo
- c) multa e apreensão do veículo
- d) multa e apreensão da CNH



**Questão 27:** A placa de indicação S-6  permite ao condutor a identificação de área de

- a) terminal ferroviário
- b) estacionamento de veículos
- c) terminal de passageiros
- d) terminal rodoviário

**Questão 28:** Ultrapassar, sem autorização, veículo em movimento que integre cortejo ou desfile terá como penalidade (CTB Art. 205)

- a) apreensão do veículo
- b) advertência
- c) frequência obrigatória em curso de reciclagem
- d) multa

**Questão 29:** Para se comportar de forma segura no trânsito, o condutor deve

- a) ter conhecimento das leis, mas não necessita colocá-las em prática
- b) conhecer somente seus direitos
- c) ter somente conhecimento de seu veículo
- d) conhecer seus direitos e deveres

**Questão 30:** Parar o veículo na área de cruzamento de vias, prejudicando a circulação de veículos e pedestres, é uma infração (CTB Art. 182, inciso VII)

- a) leve
- b) média
- c) gravíssima
- d) grave