

INTRODUÇÃO GERAL À PSICOLOGIA DO TRÂNSITO

Organização

Leconte de Lisle Coelho Junior
Maria Jaqueline Gomes da Silva
Roberta Tavares de Olinda

INTRODUÇÃO GERAL À PSICOLOGIA DO TRÂNSITO

Organização

Leconte de Lisle Coelho Junior
Maria Jaqueline Gomes da Silva
Roberta Tavares de Olinda



2023 - Editora Amplia

Copyright da Edição © Editora Amplia

Copyright do Texto © Os autores

Editor Chefe: Leonardo Pereira Tavares

Design da Capa: Editora Amplia

Diagramação: Juliana Ferreira

Revisão: Os autores

Introdução geral à psicologia do trânsito está licenciado sob CC BY 4.0.



Esta licença exige que as reutilizações deem crédito aos criadores. Ele permite que os reutilizadores distribuam, remixem, adaptem e construam o material em qualquer meio ou formato, mesmo para fins comerciais.

O conteúdo da obra e seus dados em sua forma, correção e confiabilidade são de responsabilidade exclusiva dos autores, não representando a posição oficial da Editora Amplia. É permitido o download da obra e o compartilhamento desde que sejam atribuídos créditos aos autores. Todos os direitos para esta edição foram cedidos à Editora Amplia.

ISBN: 978-65-5381-141-6

DOI: 10.51859/amplia.igp416.1123-0

Editora Amplia

Campina Grande – PB – Brasil

contato@ampliaeditora.com.br

www.ampliaeditora.com.br



2023

CONSELHO EDITORIAL

Alexander Josef Sá Tobias da Costa – Universidade do Estado do Rio de Janeiro
Andréa Cáitia Leal Badaró – Universidade Tecnológica Federal do Paraná
Andréia Monique Lermen – Universidade Federal do Rio Grande do Sul
Antoniele Silvana de Melo Souza – Universidade Estadual do Ceará
Aryane de Azevedo Pinheiro – Universidade Federal do Ceará
Bergson Rodrigo Siqueira de Melo – Universidade Estadual do Ceará
Bruna Beatriz da Rocha – Instituto Federal do Sudeste de Minas Gerais
Bruno Ferreira – Universidade Federal da Bahia
Caio Augusto Martins Aires – Universidade Federal Rural do Semi-Árido
Caio César Costa Santos – Universidade Federal de Sergipe
Carina Alexandra Rondini – Universidade Estadual Paulista
Carla Caroline Alves Carvalho – Universidade Federal de Campina Grande
Carlos Augusto Trojaner – Prefeitura de Venâncio Aires
Carolina Carbonell Demori – Universidade Federal de Pelotas
Cícero Batista do Nascimento Filho – Universidade Federal do Ceará
Clécio Danilo Dias da Silva – Universidade Federal do Rio Grande do Norte
Dandara Scarlet Sousa Gomes Bacelar – Universidade Federal do Piauí
Daniela de Freitas Lima – Universidade Federal de Campina Grande
Darlei Gutierrez Dantas Bernardo Oliveira – Universidade Estadual da Paraíba
Denilson Paulo Souza dos Santos – Universidade Estadual Paulista
Denise Barguil Nepomuceno – Universidade Federal de Minas Gerais
Dinara das Graças Carvalho Costa – Universidade Estadual da Paraíba
Diogo Lopes de Oliveira – Universidade Federal de Campina Grande
Dylan Ávila Alves – Instituto Federal Goiano
Edson Lourenço da Silva – Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Piauí
Elane da Silva Barbosa – Universidade Estadual do Ceará
Érica Rios de Carvalho – Universidade Católica do Salvador
Fernanda Beatriz Pereira Cavalcanti – Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”
Fredson Pereira da Silva – Universidade Estadual do Ceará
Gabriel Gomes de Oliveira – Universidade Estadual de Campinas
Gilberto de Melo Junior – Instituto Federal do Pará
Givanildo de Oliveira Santos – Instituto Brasileiro de Educação e Cultura
Higor Costa de Brito – Universidade Federal de Campina Grande
Hugo José Coelho Corrêa de Azevedo – Fundação Oswaldo Cruz
Isabel Fontgalland – Universidade Federal de Campina Grande
Isane Vera Karsburg – Universidade do Estado de Mato Grosso
Israel Gondres Torné – Universidade do Estado do Amazonas
Ivo Batista Conde – Universidade Estadual do Ceará
Jaqueleine Rocha Borges dos Santos – Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro
Jessica Wanderley Souza do Nascimento – Instituto de Especialização do Amazonas
João Henriques de Sousa Júnior – Universidade Federal de Santa Catarina
João Manoel Da Silva – Universidade Federal de Alagoas
João Vitor Andrade – Universidade de São Paulo
Joilson Silva de Sousa – Instituto Federal do Rio Grande do Norte
José Cândido Rodrigues Neto – Universidade Estadual da Paraíba
Jose Henrique de Lacerda Furtado – Instituto Federal do Rio de Janeiro
Josenita Luiz da Silva – Faculdade Frassinetti do Recife
Josiney Farias de Araújo – Universidade Federal do Pará
Karina de Araújo Dias – SME/Prefeitura Municipal de Florianópolis
Katia Fernanda Alves Moreira – Universidade Federal de Rondônia
Laís Portugal Rios da Costa Pereira – Universidade Federal de São Carlos
Laíze Lantyer Luz – Universidade Católica do Salvador
Lindon Johnson Pontes Portela – Universidade Federal do Oeste do Pará
Lisiane Silva das Neves – Universidade Federal do Rio Grande
Lucas Araújo Ferreira – Universidade Federal do Pará

Lucas Capita Quarto – Universidade Federal do Oeste do Pará
Lúcia Magnólia Albuquerque Soares de Camargo – Unifacisa Centro Universitário
Luciana de Jesus Botelho Sodré dos Santos – Universidade Estadual do Maranhão
Luís Paulo Souza e Souza – Universidade Federal do Amazonas
Luiza Catarina Sobreira de Souza – Faculdade de Ciências Humanas do Sertão Central
Manoel Mariano Neto da Silva – Universidade Federal de Campina Grande
Marcelo Alves Pereira Eufrasio – Centro Universitário Unifacisa
Marcelo Williams Oliveira de Souza – Universidade Federal do Pará
Marcos Pereira dos Santos – Faculdade Rachel de Queiroz
Marcus Vinicius Peralva Santos – Universidade Federal da Bahia
Maria Carolina da Silva Costa – Universidade Federal do Piauí
Maria José de Holanda Leite – Universidade Federal de Alagoas
Marina Magalhães de Moraes – Universidade Federal do Amazonas
Mário Cézar de Oliveira – Universidade Federal de Uberlândia
Michele Antunes – Universidade Feevale
Michele Aparecida Cerqueira Rodrigues – Logos University International
Milena Roberta Freire da Silva – Universidade Federal de Pernambuco
Nadja Maria Mourão – Universidade do Estado de Minas Gerais
Natan Galves Santana – Universidade Paranaense
Nathalia Bezerra da Silva Ferreira – Universidade do Estado do Rio Grande do Norte
Neide Kazue Sakugawa Shinohara – Universidade Federal Rural de Pernambuco
Neudson Johnson Martinho – Faculdade de Medicina da Universidade Federal de Mato Grosso
Patrícia Appelt – Universidade Tecnológica Federal do Paraná
Paula Milena Melo Casais – Universidade Federal da Bahia
Paulo Henrique Matos de Jesus – Universidade Federal do Maranhão
Rafael Rodrigues Gomides – Faculdade de Quatro Marcos
Reângela Cíntia Rodrigues de Oliveira Lima – Universidade Federal do Ceará
Rebeca Freitas Ivanicska – Universidade Federal de Lavras
Renan Gustavo Pacheco Soares – Autarquia do Ensino Superior de Garanhuns
Renan Monteiro do Nascimento – Universidade de Brasília
Ricardo Leoni Gonçalves Bastos – Universidade Federal do Ceará
Rodrigo da Rosa Pereira – Universidade Federal do Rio Grande
Rubia Katia Azevedo Montenegro – Universidade Estadual Vale do Acaraú
Sabrynna Brito Oliveira – Universidade Federal de Minas Gerais
Samuel Miranda Mattos – Universidade Estadual do Ceará
Selma Maria da Silva Andrade – Universidade Norte do Paraná
Shirley Santos Nascimento – Universidade Estadual Do Sudoeste Da Bahia
Silvana Carloto Andres – Universidade Federal de Santa Maria
Silvio de Almeida Junior – Universidade de Franca
Tatiana Paschoalette R. Bachur – Universidade Estadual do Ceará | Centro Universitário Christus
Telma Regina Stroparo – Universidade Estadual do Centro-Oeste
Thayla Amorim Santino – Universidade Federal do Rio Grande do Norte
Thiago Sebastião Reis Contarato – Universidade Federal do Rio de Janeiro
Tiago Silveira Machado – Universidade de Pernambuco
Virgínia Maia de Araújo Oliveira – Instituto Federal da Paraíba
Virginia Tomaz Machado – Faculdade Santa Maria de Cajazeiras
Walmir Fernandes Pereira – Miami University of Science and Technology
Wanessa Dunga de Assis – Universidade Federal de Campina Grande
Wellington Alves Silva – Universidade Estadual de Roraima
William Roslindo Paranhos – Universidade Federal de Santa Catarina
Yáscara Maia Araújo de Brito – Universidade Federal de Campina Grande
Yasmin da Silva Santos – Fundação Oswaldo Cruz
Yuciara Barbosa Costa Ferreira – Universidade Federal de Campina Grande



2023 - Editora Amplla

Copyright da Edição © Editora Amplla

Copyright do Texto © Os autores

Editor Chefe: Leonardo Pereira Tavares

Design da Capa: Editora Amplla

Diagramação: Juliana Ferreira

Revisão: Os autores

Catalogação na publicação
Elaborada por Bibliotecária Janaina Ramos - CRB-8/9166

I61

Introdução geral à psicologia do trânsito / Organizadores Leconte de Lisle Coelho Junior, Maria Jaqueline Gomes da Silva, Roberta Tavares de Olinda. – Campina Grande/PB: Amplla, 2023.

Livro em PDF

ISBN 978-65-5381-141-6

DOI 10.51859/amplla.igp416.1123-0

1. Psicologia do trânsito. I. Coelho Junior, Leconte de Lisle (Organizador). II. Silva, Maria Jaqueline Gomes da (Organizadora). III. Olinda, Roberta Tavares de (Organizadora). IV. Título.

CDD 363.125

Índice para catálogo sistemático

I. Psicologia do trânsito

Editora Amplla

Campina Grande – PB – Brasil

[contato@ampllaeditora.com.br](mailto: contato@ampllaeditora.com.br)

www.ampllaeditora.com.br



2023

ORGANIZADORES



Leconte de Lisle Coelho Junior



É Doutor em Psicologia pela Universidade Federal do Espírito Santo (Bolsista Caps/PDEE na Universidade do Algarve, Portugal). Atualmente é docente supervisor do Estágio Básico (Centro Universitário Maurício de Nassau/Uninassau de Campina Grande).



Maria Jaqueline Gomes da Silva



Graduada em Psicologia pelo Centro Universitário Maurício de Nassau/Uninassau de Campina Grande.



Roberta Tavares de Olinda



Graduanda em Psicologia pelo Centro Universitário Maurício de Nassau/Uninassau de Campina Grande.

SOBRE OS AUTORES

Leconte de Lisle Coelho Junior: É Doutor em Psicologia pela Universidade Federal do Espírito Santo (Bolsista Caps/PDEE na Universidade do Algarve, Portugal). Atualmente é docente supervisor do Estágio Básico (Centro Universitário Maurício de Nassau/Uninassau de Campina Grande);

Maria Jacqueline Gomes da Silva: Graduada em Psicologia pelo Centro Universitário Maurício de Nassau/Uninassau de Campina Grande;

Roberta Tavares de Olinda: Graduanda em Psicologia pelo Centro Universitário Maurício de Nassau/Uninassau de Campina Grande.

Adailza Beatriz Daniel Souto: Graduanda em Psicologia pelo Centro Universitário Maurício de Nassau/Uninassau de Campina Grande;

Brenda Steffany Soares de Sousa: Graduanda em Psicologia pelo Centro Universitário Maurício de Nassau/Uninassau de Campina Grande;

Gil Edson Ferreira de Barros: Graduando em Psicologia pelo Centro Universitário Maurício de Nassau/Uninassau de Campina Grande;

Hellen Martins dos Anjos: Graduanda em Psicologia pelo Centro Universitário Maurício de Nassau/Uninassau de Campina Grande;

Hiuder Rian de Medeiros Rocha: Graduando em Psicologia pelo Centro Universitário Maurício de Nassau/Uninassau de Campina Grande;

João Mateus Simões Correia Simões: Graduando em Psicologia pelo Centro Universitário Maurício de Nassau/Uninassau de Campina Grande;

Juciara Barbosa Rodrigues: Graduanda em Psicologia pelo Centro Universitário Maurício de Nassau/Uninassau de Campina Grande;

Marli Maria de Sousa Albuquerque: Graduanda em Psicologia pelo Centro Universitário Maurício de Nassau/Uninassau de Campina Grande;

Sara Pereira da Silva: Graduanda em Psicologia pelo Centro Universitário Maurício de Nassau/Uninassau de Campina Grande;

Yagrata Duarte da Silva: Graduanda em Psicologia pelo Centro Universitário Maurício de Nassau/Uninassau de Campina Grande;

PREFÁCIO

A psicologia do trânsito vem se desenvolvendo juntamente com a multiplicação do debate sobre o Código de Trânsito, que foi reformado parcialmente no ano de 2020, e, também da própria tentativa dos pesquisadores e profissionais da área em se esforçarem em de colocarem-na em evidência.

Desta forma, tendo em vista o desenvolvimento tecnológico das diversas marcas de veículos e dos equipamentos que fazem as gestões das cidades (*hard technology* e *soft technology* para constituírem as chamadas ‘cidades inteligentes’), a psicologia do trânsito como um todo não pode ficar à margem e deve continuar a dar sua contribuição à sociedade brasileira.

Esta produção, portanto, está em conformidade com a convicção de quanto mais estudos terem sido produzidos mais suporte a psicologia como um todo terá para operacionalizar intervenções que permitam que as vias estejam mais seguras e por conseguinte mais vidas sejam poupad as. Ao longo do texto será utilizado o termo que provavelmente será oficialmente o substituto de ‘acidente’, isto é: ‘sinistro’. Mas serão respeitados o uso do termo antigo, conforme escrita original de cada autor, em seus capítulos.

Assim sendo, o primeiro capítulo intitulado: “Breve histórico da psicologia do trânsito” de Brenda Steffany Soares de Sousa e Maria Jacqueline Gomes da Silva que prescrevem a historicidade desta disciplina e sua trajetória que é bem anterior ao surgimento da psicologia como ciência e profissão no Brasil.

No capítulo a seguir, tem-se o texto destacado como: “Desafios nas estradas: os impactos da violência no trânsito no Brasil” de Juciara Barbosa Rodrigues e Sara Pereira da Silva que versa sobre um dos aspectos mais sombrios desta temática que o da violência entre os transeuntes das vias públicas, e dos perigos que muitas vezes levam as pessoas a óbito.

No terceiro capítulo (“Um estudo documental sobre os sinistros de veículos em Campina Grande”) de Leconte de Lisle Coelho Junior e Roberta Tavares de Olinda, os autores realizam um estudo documental a partir dos registros contido no programa B. I. da Superintendência de Trânsito e Transportes Públicos de Campina Grande que desde o fim do ano de 2022 está abarcando o computo dos sinistros a fim de facilitar a prevenção nesta área.

No quarto capítulo (“Estradas que contam histórias: sinistros de trânsito de Campina Grande (maio/junho de 2023)”) desenvolvido por Adailza Beatriz Daniel Souto, Hellen Martins dos Anjos e João Mateus Simões Correia Simões, deslindam sobre aos sinistros de trânsito utilizando também o programa B. I. da Superintendência de Trânsito e Transportes Públicos de Campina Grande demarcando e interpretando à luz da psicologia do trânsito estes eventos nos meses de maio e junho do corrente ano.

Para o quinto capítulo, Gil Edson Ferreira de Barros pesquisou utilizando como meio de coleta de dados a internet, a temática da ansiedade relacionada ao exame do Detran (“A ansiedade e a reprovação em exame de condução veicular do Detran”), exploração essencial para uma seleção que por vezes gera um impacto psicológico potente em determinado momento da vida das pessoas.

O sexto capítulo (“Perspectivas sobre campanhas contra sinistros de trânsito em Campina Grande”) segue a sequência iniciada pelo anterior: estudos empíricos e desta vez utilizando-se de métodos qualitativos. Yagrata Duarte da Silva escreve sobre um assunto também comum á área da psicologia do trânsito, que é o marketing social utilizado para gerar um senso de prevenção na população através de peças publicitárias, principalmente no auge da campanha nacional do movimento social do Maio Amarelo.

O capítulo seguinte: “A compreensão sobre a avaliação psicológica no trânsito de Campina Grande” de Hiuder Rian de Medeiros Rocha tenta esmiuçar outro assunto correlato da psicologia do trânsito que é o entendimento que as pessoas possuem sobre o que seja a avaliação psicológica e sua relação com esta disciplina da psicologia.

O penúltimo capítulo: Educação para o trânsito é um método eficiente de prevenção aos acidentes de trânsito? De Marli Maria de Sousa Albuquerque é um estudo que se relaciona intimamente com a psicologia do trânsito por conta da capacidade ampla que os processos de psicoeducação possuem em reduzir danos e comportamentos de risco.

Por fim, o livro se encerra com o capítulo final: “Análise de conteúdo do discurso de agentes de trânsito”, onde o autor deslinda sobre a profissão de agente de trânsito, os benefícios e percalços da rotina. É bom lembrar que os capítulos escritos por Hiuder Rian de Medeiros Rocha, Leconte de Lisle Coelho Junior (solo),

Marli Maria de Sousa Albuquerque e Yagrata Duarte da Silva, foram desenvolvidos a partir do Programa de Iniciação Científica do Centro Universitário Maurício de Nassau de Campina Grande (Edital nº 1 - 2022/2023).

Campina Grande, 31 de julho de 2023

Leconte de Lisle Coelho Junior

Maria Jacqueline Gomes da Silva

Roberta Tavares de Olinda

SUMÁRIO

CAPÍTULO I - BREVE HISTÓRICO DA PSICOLOGIA DO TRÂNSITO	12
CAPÍTULO II - DESAFIOS NAS ESTRADAS: OS IMPACTOS DA VIOLENCIA NO TRÂNSITO NO BRASIL	17
CAPÍTULO III - UM ESTUDO DOCUMENTAL SOBRE OS SINISTROS DE VEÍCULOS EM CAMPINA GRANDE	22
CAPÍTULO IV - ESTRADAS QUE CONTAM HISTÓRIAS: SINISTROS DE TRÂNSITO DE CAMPINA GRANDE (MAIO/JUNHO DE 2023)	32
CAPÍTULO V - A ANSIEDADE E A REPROVAÇÃO EM EXAME DE CONDUÇÃO VEICULAR DO DETRAN.....	40
CAPÍTULO VI - PERSPECTIVAS SOBRE CAMPANHAS CONTRA SINISTROS DE TRÂNSITO EM CAMPINA GRANDE.....	49
CAPÍTULO VII - A COMPREENSÃO SOBRE A AVALIAÇÃO PSICOLÓGICA NO TRÂNSITO DE CAMPINA GRANDE	56
CAPÍTULO VIII - EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO É UM MÉTODO EFICIENTE DE PREVENÇÃO AOS ACIDENTES DE TRÂNSITO?.....	61
CAPÍTULO IX - ANÁLISE DE CONTEÚDO DO DISCURSO DE AGENTES DE TRÂNSITO.....	67

CAPÍTULO I

BREVE HISTÓRICO DA PSICOLOGIA DO TRÂNSITO

BRENDA STEFFANY SOARES DE SOUSA
MARIA JACQUELINE GOMES DA SILVA

1. INTRODUÇÃO

A psicologia do trânsito é uma vertente focada na análise comportamental dos motoristas, seja em vias urbanas ou rurais. Diante disso, em 1910 foi criada tal abordagem psicológica após a submissão de motoristas a realização de testes psicológicos da época. Porém nos anos de 1940 a 1950 foram criados mais centros de pesquisas em relação do comportamento sistematizado no trânsito, ao passar dos anos essa área só ganhou espaço como um novo meio de desenvolvimento, no qual acarretou muitos ganhos para a sociedade, como: uma melhor educação no trânsito, seleção mais adequada de motoristas, movimentos de conscientização no trânsito, entre outros.

O foco principal se dá em analisar o comportamento dos motoristas para uma melhor condução nas rodovias. Assim, a prevenção de sinistros é consequência dos estudos realizados por profissionais em psicologia do trânsito. A psicologia da ênfase e importância a esse âmbito, pois o estudo do comportamento humano, auxilia a entender e perceber as habilidades, capacidades e nível atencional através de teste e análise psicológica.

O Século XX foi considerado um momento de altos e baixos para que a psicologia do trânsito ganhasse espaço. Em respeito a isso, em 1910 foi aprovado o decreto 8.324, de 27 de outubro de 1910 que regulamentava o serviço de automóveis como meio de transporte (Departamento Nacional de Trânsito [Denatran], 2010), tal decreto deu abertura para outras normativas, no qual impactaram diretamente a prática psicológica.

Diante de tudo isso, pode-se destacar o decreto Lei nº 2.994 de 28 de janeiro de 1941 que estabeleceu o primeiro código de trânsito brasileiro, no qual exigia que exames médicos e psicológicos fossem aplicados com objetivo de criar um perfil para o profissional que atuaria na área de testagem psicológica voltada aos condutores de automóveis, com intuito de reduzir acidentes e criar políticas que previnam condutores inaptos a dirigir um veículo. Em 25 de setembro de 1941, ocorreu alteração no decreto e publicado pela lei: Decreto Lei nº 3.651 que criou o Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) e os conselhos regionais de trânsito (CRT).

Segundo, Silva (2012) esse seria o primeiro empecilho para o trabalho psicológico, pois, com as mudanças no código de trânsito, apenas os infratores graves é que deveriam passar por nova avaliação psicológica e exame de visão, no qual foi determinado no artigo 108 do novo decreto. Diante disso, o trabalho preventivo passa a ser burocratizado.

Mudanças ocorreram também no Decreto Lei nº 3.651 Segundo, Silva (2012) esse seria o primeiro empecilho para o trabalho psicológico, pois, com as mudanças no código de trânsito, apenas os infratores graves é que deveriam passar por nova avaliação psicológica e exame de visão, no qual foi determinado no artigo 108 do novo decreto. Diante disso, o trabalho preventivo passa a ser burocratizado.

Já o decreto Lei nº 9545, de 5 de agosto de 1946 foi um ganho muito grande para o profissional de psicologia, pois determinava que os testes psicológicos fossem organizados em bateria e aplicados em pessoas que tinham interesse em conduzir algum tipo de veículo automotor, mediante resultado dos testes, o condutor seria considerado apto ou inapto, traçando assim um perfil psicológico adequado para se portar diante das situações cotidianas envolvendo o trânsito. Assim, a década de 40 fez com que a psicologia do trânsito ganhasse força e importância: “Tomamos consciência do fato de que o trânsito resulta do comportamento humano, e que esse tipo de comportamento está entre os mais perigosos, uma vez que causa a morte anualmente de 50.000 brasileiros, dentre os quais 5.000 crianças. A percepção é um componente importante desse comportamento. Em consequência disso, realizei um estágio no Laboratoire de la Conduite (...)” (ROZESTRATEN, 1988a, p. 128)

Sendo assim, tais pesquisas trouxeram uma visão mais ampla de toda necessidade da psicologia incluída no trânsito, através das mediações dos comportamentos e análise das capacidades dos indivíduos, pois o comportamento humano tem uma ênfase muito importante em toda estruturação das leis relacionadas ao trânsito.

A década de 40 trouxe estabilidade e muitas mudanças positivas para a psicologia do trânsito, pois todas as necessidades na existência de uma mensuração psicologia para identificar possíveis falhas no processo de habilitação foram consolidadas e utilização de testes passou a fazer parte de forma obrigatória do processo para a retirada da carteira de habilitação e de sua renovação. Todavia, a prática psicológica passou a ser vista como o uso de testes psicológicos que iriam fazer uma avaliação completa de um condutor no momento de tirar o documento de habilitação, em exemplo, em 1951 o Rio de Janeiro solicitou a inserção de profissionais apenas para aplicação de testes psicológicos no departamento de trânsito (RUEDA, 2011). O objetivo de dos profissionais de psicologia no departamento de trânsito seria

observar o comportamento dos futuros condutores para que lhe fossem aplicados testes psicológicos com objetivos de reduzir os acidentes (RUEDA, 2011).

Com as crescentes mudanças e necessidades, em 1953 o CONTRAN tornou obrigatório que todos os candidatos a conduzir um veículo passassem pelo exame psicotécnico. O que se entende de tudo isso é que na década de 50 existia uma discussão sobre como realizar um trabalho de forma a prevenir acidentes, tornar o trânsito mais seguro, no qual o melhor meio seria uma avaliação das aptidões, capacidades, e estabelecimento de critérios mínimos para a habilitação, assim, o processo passou a ser dividido por tipos de documentos, profissionais ou não e por categoria do transporte, chegando em um consenso para que os prazos avaliativos do condutor fossem ditados de acordo com a necessidade e o grau de perigo que pudesse acarretar no trânsito aquele veículo Vieira, Pereira e Carvalho (1953).

Para uma melhor consolidação da área de psicologia do trânsito, a década de 60 também trouxeram mudanças nas regulamentações de trânsito, pois surgiu um novo código nacional de trânsito, vinculado na Lei nº 5.108 de 21 de setembro de 1966. A partir dessa lei, Departamentos do estado voltados apenas ao trânsito foram criados, serviços médicos e psicológicos (psicotécnico) foram padronizados no Brasil inteiro. Diante disso, tal normativa foi primordial para a ênfase nos fatores psíquicos no quesito de segurança para o condutor e segurança no trânsito como um todo. As mudanças não pararam na década de 60. A lei nº 5.766, de 20 de dezembro de 1971 foi responsável pela criação dos conselhos regionais de psicologia (CRP), no qual foi de suma importância para o desenvolvimento da profissão voltada à área de trânsito, pois se responsabilizou por fiscalizar o exercício ético, se os instrumentos utilizados eram adequados e era uma forma de comunicação com o poder público para melhorias contínuas.

Outro ganho muito importante para a psicologia do trânsito foi a publicação da Resolução CFP nº 12/2000 instituiu o manual de avaliação psicológica para pessoas interessadas e candidatas a carteira de habilitação no qual melhora a padronização e respalda os profissionais voltados à área de psicologia do trânsito.

2. CONCLUSÃO

Em pleno século XXI, houveram as eleições no plano político entre 2003-2011 que foi promulgada a lei Nº 10.350 (BRASIL, 2001) que estabeleceu que a avaliação psicológica deveria ser realizada sempre quando fosse necessário a renovação do condutor. Porém, em 2004, entrou em vigor o CONTRAN de nº 168 que está relacionado às necessidades de seguir com as

avaliações no ato das retiradas e renovações do CNH, após o cadastramento no candidato no Registro Nacional de Condutores Habilitados (RENACH). A avaliação ajuda nas aplicações dos testes psicológicos trazendo maior observação para a identificações dos principais pontos como (atenção, agressividade, entre outros), pontos esse que com o uso dos meios psicológicos é possível identificar e definir se o condutor está apto a continuar com sua CNH. Com o plano institucional o CFP intensificou as ações do psicólogo em políticas públicas, como dito pelo presidente o CRP:

O *II Seminário de Psicologia e Políticas Públicas* resulta do caráter estratégico das políticas para o futuro da profissão de psicólogo. Nesse contexto, e com as mudanças ocorridas desde a promulgação da Constituição de 1988, surge um novo dilema: ou os psicólogos envolvem-se com a construção de políticas públicas ou não terão perspectiva de futuro com a profissão no Brasil (SILVA, 2003, p. 6).

Em consonância, tais mudanças trouxe uma maior visibilidade para a relação social do psicólogo no trânsito e em campo de circulação humana, sendo possível assim a dá uma maior importância para essa área da psicologia que traz tantos ganhos para a sociedade.

REFERÊNCIAS

BRASIL. DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO. 100 anos de legislação de trânsito no Brasil. Brasília: Ministério das Cidades, 2010.

BRASIL. Lei nº 10.350, de 21 de dezembro de 2001. Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 o Código de Trânsito Brasileiro, de forma a obrigar a realização de exame psicológico periódico para os motoristas profissionais. Recuperado em 01 de abril, 2012 de https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10350.htm

BRASIL. Lei nº 4.119, de 27 de agosto de 1962. Dispõe sobre os cursos de formação em psicologia e regulamenta a profissão de psicólogo. http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/1950-1969/l4119.html, 1962.

BRASIL. Decreto-Lei nº 9.545, de 5 de agosto de 1946. Dispõe sobre a habilitação e exercício da atividade de condutor de veículos automotores. <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-9545-5-agosto-1946-417705-publicacaooriginal-1-pe.html>, 1946.

BRASIL. Decreto-Lei nº 3.651, de 25 de setembro de 1941. Dá nova redação ao Código Nacional de Trânsito. Recuperado em 20 de maio de 2021. Recuperado em 20 de maio de 2021 de <https://legis.senado.leg.br/norma/528738/publicacao/15709155>

BRASIL. Decreto-Lei nº 2.994, de 28 de janeiro de 1941. Código Nacional de Trânsito. <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-2994-28-janeiro-1941-412976-publicacaooriginal-1-pe.html>, 1941.

ROZESTRATEN, R. J. A. Curso de pós-graduação em psicobiologia. In A. D. Schliemman & J. T. R. Falcão (Eds.). Anais do 1º Simpósio Brasileiro de Pesquisa e Intercâmbio Científico da Anpepp (pp. 127-131). Rio de Janeiro: ANPEPP, 1988.

RUEDA, F. J. M. Psicologia do trânsito ou avaliação psicológica no trânsito: Faz-se distinção no Brasil? paper, s/d.

SILVA, F.H.V.C. A psicologia do trânsito e os 50 anos de profissão no Brasil. *Psicologia: Ciência e Profissão*, 32, 176 – 193, 2012.

SILVA, M. V. O. (Ed.). II Seminário de Psicologia e Políticas Públicas: Relatório. Brasília, DF: CFP, 2003.

VIEIRA, M. V. M.; PEREIRA, A. O.; CARVALHO, A. V. O exame psicotécnico de motoristas no Distrito Federal. *Arquivos Brasileiros de Psicotécnica*, 5(4), 41-50, 1953.

CAPÍTULO II

DESAFIOS NAS ESTRADAS: OS IMPACTOS DA VIOLÊNCIA NO TRÂNSITO NO BRASIL

JUCIARA BARBOSA RODRIGUES
SARA PEREIRA DA SILVA

1. INTRODUÇÃO

A Psicologia do Trânsito surgiu como resultado de extensas pesquisas realizadas em diferentes institutos, laboratórios e centros de pesquisa nas últimas décadas. Segundo Rozestraten (1999), este campo de estudo se dedica a entender o comportamento dos participantes do trânsito, abrangendo pedestres, motoristas, motociclistas, ciclistas e outros usuários das vias. Seu objetivo é compreender e analisar os diversos fatores psicológicos e comportamentais envolvidos no trânsito, visando à promoção da segurança, à prevenção de acidentes e à melhoria da qualidade de vida no contexto viário.

Embora possa parecer um comportamento simples, o envolvimento no trânsito é, na realidade, bastante complexo e afeta milhões de pessoas em todo o mundo. Segundo o Ministério da Saúde (2019), os acidentes de trânsito são a segunda maior causa de mortes externas no país, ou seja, mortes “não naturais” causadas por eventos ou circunstâncias fora do controle do próprio organismo, sobrepondo os serviços de urgência e emergência do Sistema Único de Saúde (SUS). Esses números são alarmantes e revelam uma crise que afeta diretamente a população.

De acordo com os dados do IPEA (2020), entre o ano de 2015 e 2016, cerca de 40 mil pessoas morreram anualmente no Brasil devido a acidentes de transporte terrestre (ATT). Em 2017, os números do Sistema de Informação sobre Mortalidade do Ministério da Saúde (2019) revelaram que os acidentes de trânsito causaram a morte de 35,3 mil pessoas no país. Esses números preocupantes também chamam a atenção para um detalhe impactante: a maior parte das vítimas fatais são jovens do sexo masculino, a faixa etária entre 20 a 39 anos representam 36,75% do total. Além disso, um levantamento realizado pelo Ministério da Saúde (2018) apontou que os motoboys são os que mais sofrem acidentes de trânsito relacionados ao trabalho e que os caminhoneiros são os que mais vão a óbito em atividade.

Durante a pandemia, os números de mortes decaíram para cerca de 30 mil por ano, devido às medidas de isolamento social e à crise econômica. No entanto, estima-se que ocorram cerca de 45 mil mortes anuais devido a acidentes de transporte terrestre no Brasil (IPEA, 2020).

É importante destacar que a violência no trânsito não só causa perdas humanas, mas também têm impactos sociais e econômicos significativos. Além das vidas perdidas, os acidentes geram custos econômicos consideráveis relacionados principalmente à perda de produção e aos gastos hospitalares. De acordo com dados do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (2020), estima-se que os acidentes de trânsito custem cerca de R\$40 bilhões por ano em rodovias e R\$10 bilhões em áreas urbanas.

Para além dos dados mostrados acima, percebe-se que o trânsito tem se tornado uma preocupação crescente na sociedade. O crescimento das frotas de veículos é desproporcional ao espaço disponível nas vias, resultando em congestionamentos diários. Esses engarrafamentos causam estresse, devido à poluição sonora e discussões entre os motoristas, o que acaba causando um desgaste físico, mental e emocional (Parreira, Salles e Passos, 2011).

É surpreendente saber que mais de 90% dos acidentes são causados por fatores humanos, como afirmado por Rozestraten e Dotta (1996), citados por Panichi e Wagner (2006). Apenas 10% estão relacionados a condições ambientais da via ou do veículo. Esses dados, aliados ao fato de que os jovens estão mais propensos a se envolver em acidentes, destacam a importância de explorar, de uma perspectiva psicossocial, as influências que levam esses sujeitos a adotar comportamentos arriscados no trânsito, bem como aqueles que promovem a segurança.

Estudos empíricos têm contribuído de forma relevante para a análise dos fatores de risco no trânsito entre os jovens. Já se percebe hoje que o problema não é multifatorial e resulta da combinação de diversos aspectos relacionados às vias, ao ambiente, aos veículos, aos usuários e a interação entre eles. De acordo com Souto (2018), alguns dos principais fatores associados aos acidentes de trânsito incluem o aumento da frota de veículos, especialmente motocicletas; a falta de vigilância adequada e contínua; a fragilidade do modelo de transporte atual; e a ocorrência frequente de condutas inadequadas. Esses fatores são responsáveis por grande parte das mortes prematuras, traumatismos, sequelas e incapacidades enfrentadas pela população brasileira. Entre as condutas inadequadas que contribuem para os acidentes de trânsito, destacam-se a associação de álcool e direção, o excesso de velocidade e a falta de utilização de equipamentos de segurança, como cintos de segurança dianteiros e traseiros, capacetes, dispositivos de retenção para crianças, airbags e outros dispositivos.

De fato, percebe-se que dirigir vai além das habilidades motoras e físicas, é essencial compreender os fatores psicológicos que levam à agressividade e à violência no trânsito, pois grande parte das respostas dos condutores aos estímulos externos ocorre de forma automatizada, sem reflexão consciente, como Bartholomeu (2008) já mencionava.

Além disso, segundo o Conselho Federal de Psicologia (2016) os acidentes de trânsito podem ter efeitos psicológicos nas pessoas envolvidas, mesmo que as lesões físicas sejam mínimas e haja uma boa recuperação. As consequências psicológicas podem ser variadas, incluindo medos, ansiedade (como ataques de pânico), depressão, fobia de dirigir e transtornos por abuso de substâncias. Entre as reações mais comuns estão os transtornos de estresse pós-traumático, como o Transtorno de Estresse Agudo (TEA) e o Transtorno de Estresse Pós-Traumático (TEPT).

É importante ressaltar que a personalidade em si não muda quando estamos ao volante, mas os traços de personalidade que controlamos socialmente podem se manifestar de forma mais aberta durante a condução. Isso pode ocorrer devido à necessidade de demonstrar habilidade para assumir riscos sem sofrer consequências ou de mostrar-se como o melhor e mais corajoso condutor (Conselho Federal de Psicologia, 2016).

Algumas pessoas podem utilizar o veículo como um objeto de autoafirmação e poder, utilizando-o para compensar sentimentos negativos, como inferioridade ou insegurança. Tanto as normas e regulamentações sociais, quanto nossas próprias características individuais influenciam a forma como nos comportamos nas estradas. Assim, para melhorar o trânsito, são necessárias mudanças tanto no âmbito pessoal quanto coletivo.

Vilas Bôas e da Silva (2015) salientam que a segurança no trânsito é uma responsabilidade compartilhada entre todos nós. É fundamental que os condutores priorizem a vida, valorizando não apenas a sua própria segurança, mas também a dos outros. Para isso, não basta apenas ter habilidades superiores ao volante, é preciso formar condutores conscientes e comprometidos com a segurança viária.

Percebe-se que a violência no trânsito é um problema sério que afeta a vida de muitas pessoas. Para combatê-la, é preciso entender os fatores psicológicos que a desencadeiam e buscar soluções eficazes. Diante disso, a Psicologia do Trânsito vem desempenhando um papel importante nesse contexto, tendo em vista que os profissionais dessa área se dedicam a estudar o comportamento humano nas vias e buscam compreender por que alguns condutores agem de forma agressiva e violenta.

Para que haja uma atuação excepcional, o Conselho Federal de Psicologia (2016), destaca que é fundamental que os profissionais estejam sempre se atualizando e buscando especializações para lidar com os diferentes desafios do trânsito, assim como trabalhem em conjunto com outras áreas, como a educação, a saúde e o transporte, para desenvolver políticas públicas que previnam a violência no trânsito. Assim, eles podem criar programas educativos que promovam uma cultura de respeito e segurança no tráfego. Caso contrário, corremos o risco de seguir o antigo modelo de formação de psicólogos peritos, agora apenas com um novo rótulo de especialistas.

A conscientização dos condutores é essencial para combater a violência no trânsito. É importante que todos os envolvidos no sistema viário tenham valores que priorizem a vida e o bem-estar de todos. Dessa forma, a pressa e a competição devem ser substituídas pela prudência e pela cooperação. E esta mudança começa tanto a nível individual quanto coletivo. Cada um de nós pode fazer a diferença no trânsito, adotando comportamentos responsáveis e respeitando as leis e os outros condutores.

REFERÊNCIAS

- BARTHOLOMEU, D. Traços de personalidade e comportamentos de risco no trânsito: Um estudo correlacional. *Psicologia & Argumento*, 26(54), pp. 193-206, 2008.
- BRASIL. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA). Atlas da Violência 2020 (Relatório nº TD 2565). Recuperado de <https://www.ipea.gov.br/atlasviolencia/arquivos/artigos/7018-td2565.pdf>
- BRASIL. Ministério da Saúde. Homens são maiores vítimas de acidentes no trânsito. 2019. Recuperado de <https://www.gov.br/saude/pt-br/assuntos/noticias/2019/maio/homens-sao-maiores-vitimas-de-acidentes-no-transito>
- BRASIL. Ministério da Saúde. Motociclistas e caminhoneiros sofrem mais acidentes de trânsito no trabalho. 2018. Recuperado de <https://www.gov.br/saude/pt-br/assuntos/noticias/2018/julho/motociclistas-e-caminhoneiros-sofrem-mais-acidentes-de-transito-no-trabalho-2>,
- CLAIR, A. M.; GARCIA, L. F. Trânsito e mobilidade humana: Psicologia, Educação e Cidadania. Porto Alegre: Ideograf / Conselho Regional de Psicologia do Rio Grande do Sul, 2010.
- CONSELHO FEDERAL DE PSICOLOGIA. Psicologia do Tráfego: Características e desafios no contexto do MERCOSUL. Brasília: CFP, 2016.
- DUALIBI, S.; PINSKY, I.; LARANJEIRA, R. (Eds.). Beber ou Dirigir: um guia prático para educadores, profissionais da saúde e gestores de políticas públicas. São Paulo: Editora Unifesp, 2010.

PANICHI, R. M. D.; WAGNER, A. Comportamento de risco no trânsito: revisando a literatura sobre as variáveis preditoras da condução perigosa na população juvenil. *Interamerican Journal of Psychology*, 40(2), 159-166, 2006. Recuperado em 29 de junho de 2023, de http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0034-96902006000200003&lng=pt&tln=pt.

PEREIRA, C. A.; SALLES, G. C. S.; PASSOS, J. P. As condições de trabalho e sua relação com a saúde dos trabalhadores de transporte. *Revista pesquisa: Cuidados fundamentais*, 2(Ed. Supl.), pp. 904-907, 2011.

PIRES, T. M. Acidentes Rodoviário Perturbação aguda de stress e PTSD nas vítimas diretas. Universidade do Minho no evento do IPCA, ANT. DENATRAN, Brasília, 2006.

SOUTO, R. M. C. V.; BARUFALDI, L. A.; MALTA, D. C.; FREITAS, M. G. de., PINTO, I. V.; LIMA, C. M.; MONTENEGRO, M. de M. S. Perfil e tendência dos fatores de risco para acidentes de trânsito em escolares nas capitais brasileiras: PeNSE 2009, 2012 e 2015. *Revista Brasileira de Epidemiologia*, 21, 2018. e180016. <https://doi.org/10.1590/1980-549720180016.supl.1>

TEBALDI, E.; FERREIRA, V. R. T. Comportamentos no trânsito e causas da agressividade. *Revista de Psicologia da UnC*, Mafra, v. 2, n. 1, 01 dez. 2004.

VILAS BÔAS, E. F.; DA SILVA, M. A. Trânsito e segurança pública: impactos e consequências. *Humanidades*, 4(2), 53-64, 2015.

CAPÍTULO III

UM ESTUDO DOCUMENTAL SOBRE OS SINISTROS DE VEÍCULOS EM CAMPINA GRANDE

LECONTE DE LISLE COELHO JUNIOR
ROBERTA TAVARES DE OLINDA

1. INTRODUÇÃO

A psicologia do trânsito é uma subárea da psicologia que teve a formação de seu mercado de trabalho originado de forma inusitada, logo a seguir da criação da psicologia como ciência e profissão no Brasil (CRISTO E SILVA, 2012; ROZESTRATEN, 1981). Com o desenvolvimento desta área de saber oficialmente a partir de 1962, logo depois, em 1966, foram criados os primeiros Detrans (Departamentos de Trânsitos) em cada estado. Isto se deu com a outorga do segundo Código Brasileiro de Trânsito (CRUZ; SILVA; WIT, 2020; RABELO; BOSQUE; CRUZ, 2020). Uma das características deste documento, foi instituir a figura do psicólogo no trânsito, como um indivíduo que serviria para realizar a avaliação psicológica.

Sendo assim, uma das formas mais tradicionais de se atuar na área afora a avaliação, é a acidentologia, ou, o estudo dos acidentes de trânsito, suas causas e consequências, não somente do ponto de vista individual como também da perspectiva coletiva (social). Atualmente a educação para o trânsito se tornou um novo caminho para ampliação das contribuições da psicologia nesta área.

Em tese, a avaliação psicológica será o conjunto de técnicas que os psicólogos usarão para impedir que pessoas com o perfil de ‘motoristas perigosos’ estejam transitando nas vias públicas (CRISTO E SILVA; ALCHIERI, 2008). Destarte tal contexto, surge o problema seguinte: Qual a ocorrência de acidentes de trânsito em Campina Grande?

Uma das respostas a tal problema pode ser de cunho socioeconômico, isto é, como as pessoas tem pouca condição financeira, elas não têm possibilidade de realizar a manutenção de seus veículos, o que por si só pode ser um fator determinante para que alguns sinistros ocorram (GRULER, 2016). Outra hipótese pode ser de ordem educacional, ou seja, as pessoas embora tenham licença para dirigir não possuem fundamento para evitar acidentes, transitando de

forma imprudente. Qualquer que seja a origem destes fatos, o certo é que o ser humano é um ator fundamental para que os mesmos ocorram.

Como objetivo principal deste trabalho tem-se: verificar o quantitativo de acidentes de trânsito no início do ano de 2023 (janeiro, fevereiro e março) em Campina Grande. Como objetivos específicos há: identificar os principais tipos de acidentes neste período de tempo (janeiro, fevereiro e março), e, saber as causas destes sinistros.

A justificativa para tal estudo é a mais evidente: o fato de que os sinistros de trânsito continuam a ocorrer mesmo com o desenvolvimento da tecnologia em prol das melhorias do fluxo de trânsito, fato este consumadamente estudado por diversos autores (CARVALHO; SANDRI; SCHMITZ; ALCHIERI, 2016; DUALIBI; PINSKY; LARANJEIRA, 2010). Num país como o Brasil, onde cerca de 30.000 mortes ocorrem, é de fundamental importância que se evidem esforços a partir da psicologia do trânsito na diminuição deste fenômeno.

Para tal estudo ser realizado, foi utilizado o formato de pesquisa documental tendo em vista os registros de sinistros de trânsito em Campina Grande, coletados pela Superintendência de Trânsito e Transportes Públicos (STTP) deste mesmo município, e que estão dispostos via domínio público no site da instituição. Foram escolhidos para a análise, os três (3) primeiros meses do ano de 2023, pois têm como característica uma diminuição do fluxo por conta das férias (janeiro) e um aumento drástico deste fluxo por conta de um evento que ocorre sempre no mês de fevereiro ('Consciência Cristã'), para depois normalizar com o retorno às aulas e demais rotinas de trabalho (março).

No que se segue nas demais páginas, a sequência está distribuída da seguinte forma: o desenvolvimento teórico, onde se apresentará um conjunto de dados derivados de diversas pesquisas realizadas por variados autores, metodologia, onde será exposta de forma mais minuciosa a forma como a pesquisa documental foi realizada; logo após, os resultados e discussão: onde serão identificados os resultados que por sua vez serão discutidos à luz da diversidade teórica de vários pesquisadores da temática, e, por fim, as considerações finais sobre os dados manifestos.

2. MÉTODO

Antes de se analisar propriamente o fenômeno dos sinistros de trânsito com seus registros feitos pelo NEAT-STTP (Núcleo de Estudos de Acidentes de Trânsito da Superintendência de Trânsito e Transportes Públicos da Cidade de Campina Grande), é de

fundamental valor heurístico focar na questão dos sinistros de trânsito, a luz da psicologia do trânsito.

O NEAT-STTP surgiu em 2021 tendo como objetivo a monitoramento de acidentes de trânsito e também com a meta de com estes registros encetar os esforços dos entes públicos à nível municipal para ao menos sua diminuição. E também para a educação de motoristas e pedestres.

No geral, os meses de início de ano são menos favoráveis aos sinistros de trânsito por conta das férias escolares, universitárias e dos funcionários públicos, o que permite uma maior circulação das pessoas das cidades de grande e médio porte em direção às regiões interioranas, pequenas cidades, sítios e fazendas.

Tendo em vista isto, a metodologia se calcará naquilo que se conhece como pesquisa documental. Este modelo metodológico é relevante por que permite ao pesquisador acessar informações documentadas que permitem a ele perscrutar sobre algum fenômeno ocorrido ou que está em ocorrência (SAGE; OLIVEIRA; SILVA, 2021). Sendo assim, como característica notória, este tipo de pesquisa pode servir para estudar materiais de domínio público, o que geralmente desconsidera a possibilidade de envio de projeto para análise de órgãos como o Comitê de Ética em Pesquisa.

Para tanto, a partir do programa B.I. do Núcleo de Estudos de Acidentes de Trânsito (NEAT) da Superintendência de Trânsito e Transportes Públicos (STTP) de Campina Grande, aplicativo este de domínio público foi possível acessar os registros de sinistros na cidade de Campina Grande e realizar à luz da psicologia do trânsito, sua interpretação.

Sendo assim, foi escolhido como supracitado, os meses de janeiro, fevereiro e março do ano de 2023 para se realizar a análise dos registros de acidentes de trânsito. A hipótese é que por estes meses serem geralmente o de férias e de retorno à rotina, poderia haver um pico de sinistros no mês de fevereiro, sendo que nos outros dois meses, esta quantidade seriam menores ou estariam em declínio.

Portanto, enquanto resultados na tabela 1 abaixo, pode se visualizar os seguintes dados que contrariam a hipótese: ocorreram 326 registros de acidentes na cidade de Campina Grande entre os meses de janeiro e março. Sendo que o mês mais violento foi o de janeiro, seguido pelo de fevereiro e por fim o de março. Embora o contexto seja de efetivo esvaziamento do trânsito por conta das férias em janeiro e retorno das pessoas em fevereiro e março (reinserção na rotina urbana), os dados mostram que na verdade, o mês de janeiro ocupa o posto que seria o do mês de fevereiro.

Tabela 1 - Meses e Quantidade de Sinistros de Trânsito em Campina Grande

Meses	Janeiro de 2023/Accidentes	Fevereiro de 2023/Accidentes	Março de 2023/Accidentes
Sinistros	120	105	101
Total	-	-	326

Fonte: Dados da pesquisa dos autores.

Uma constatação interessante é que o índice de acidentes vai caindo com o passar dos meses, ao que se pensava que aumentaria: as pessoas saindo de férias, não estariam ocupando o trânsito na cidade e por conseguinte com o esvaziamento, o número de acidentes despencaria.

No entanto, o que ocorre é o inverso: os acidentes estão em um nível alto em todos os 3 (três) meses, sendo que o recuo dos sinistros é baixo de um mês para outro, havendo mais de 100 acidentes por mês. Uma explicação para isso, seria que justamente por estarem de férias, as pessoas estariam mais desatentas e por ser um mês imediatamente posterior às festas de fim de ano, a desatenção e falta de concentração no trânsito seriam ainda frequentes (QUEIROZ e OLIVEIRA, 2003).

O mês de fevereiro que é aquele que recebe o primeiro evento de magnitude no ano ('Consciência Cristã') tem uma diminuição de acidentes, talvez motivado pelo fato de que os turistas e frequentadores do evento possam estar usando aplicativos de orientação de trânsito, e veículos de aplicativo, o que os deixaria mais seguros em transitar pela cidade.

O mês de março, deveria apresentar um leve aumento nos números de sinistros por conta do retorno a rotina das pessoas, mas ao invés disso, ele mantém a sequência da queda, ao apresentar a menor quantidade de acidentes. Talvez isso possa ser explicado pelo fato de ao voltar aos hábitos do dia-a-dia, as pessoas em geral também buscam se precaver, com isso evitando se envolver em ocorrências deste tipo (CRISTO e SILVA, 2020).

Parece muito circunstancial o fato de o tempo, o clima e os hábitos poderem ou não serem variáveis fundamentais ao lado dos comportamentos humanos para que haja a ocorrência destes sinistros. A rotina das pessoas pode ser quebrada ou mantida, por causa de festividades e situações que as levem a serem mais ou menos ousadas e ao longo de um ano isso ocorre de forma razoável, o que pode relativamente gerar ou não um aumento ou diminuição de imprevistos que resultem em danos a terceiros e ao patrimônio público.

Tabela 2 – Informações Sobre as Vítimas de Sinistros de Trânsito em Campina Grande (janeiro a março de 2023)

Veículo	Vítimas por Veículo
Motocicleta	274
Automóvel	174
Evadiu-se	83
Motoneta	32
Caminhonete	23
Bicicleta	13
Ciclomotor	13
Caminhão	6

Fonte: Dados da pesquisa dos autores.

Outro dado interessante que o B.I. da STTP exibe com precisão é a relação entre as vítimas de acidentes e os tipos de veículos. A única categoria que escapa a esta classificação veicular é 'evadiu-se', fato comum no que tange aos sinistros nesta área: as pessoas não querem ser culpabilizadas e não prestam ajuda para os outros acidentados. Foram contabilizadas 618 pessoas acidentadas (inclusive os evadidos, que muitas vezes, fogem do local do acidente, feridos e com os veículos danificados).s

O aplicativo também informou que neste mesmo período de primeiro de janeiro ao último dia de março, a maior parte dos acidentes ocorreram na parte da tarde (36,65%), corroborando a literatura científica ao indicar principalmente o fim da tarde, horário de pico, como o mais letal.

Isso leva diretamente a buscar os dias em que mais ocorreram sinistros: segunda-feira, e, quarta-feira. Muito provavelmente, estes dias têm uma maior elevação de ocorrências por conta do início da semana, readaptação à rotina depois de dois dias de descanso e por conseguinte, o meio da semana, quando a rotina já incomoda os usuários das rotas de trânsito. (QUEIROZ; MARIN, 2000). No entanto, se deve lembrar que como são os três primeiros meses do ano, há a particularidade de serem aparentemente menos movimentados em termos de trânsito (menos ainda o mês de fevereiro).

Em todos estes três meses, a motocicleta foi o veículo campeão de acidentes (274), e no mês em que ocorre um dos maiores eventos da cidade de Campina Grande, não poderia deixar de ser: 81 acidentes contra apenas 50 de automóveis. Neste período, os problemas com motocicletas envolveram 44,33% da sinistralidade. O dia em que mais ocorreram eventos foi no sábado (24). Tais dados corroboram parcialmente que num mês de festividades, as pessoas

tendem a ser mais relaxadas com a segurança veicular nos fins de semana (QUEIROZ; OLIVEIRA, 2003).

No mesmo período, o SAMU (Serviço de Atendimento Móvel de Urgência), sempre foi o que primeiro chegou nos locais de acidentes para prestar o primeiro atendimento (167), sendo a STTP logo a seguir (167) e posteriormente: a Polícia Militar (7), Corpo de Bombeiros (4) e a Companhia de Policiamento de Trânsito (CPTran) (4). Isto denota que a população conta com a eficiência de diversas formas de atendimento o que aumenta o nível da confiança destas instituições com o público.

O SAMU (Serviço de Atendimento Móvel de Urgência) de fato tem essa prerrogativa por que conta com uma equipe móvel que deve atender de prontidão a estes casos (MENDONÇA; SILVA; CASTRO, 2017). Pelo que indica a plataforma, de fato o serviço consegue realizar tal função. A STTP, como agência que cuida do bom fluxo do trânsito não fica muito atrás, e consegue ter o mesmo nível de eficiência nos atendimentos. No entanto, como o caráter de ambos é distinto (o primeiro se baseia na saúde e o segundo na organização do trânsito) é o SAMU que de fato deve manter a primazia dos atendimentos.

No que diz respeito aos demais veículos que se envolveram em sinistros, motonetas e caminhonetes seguiram a ordem da sequência com 55 eventos no total, denotando que se de um lado, veículos pequenos e vulneráveis podem se envolver em acidentes por conta da imperícia e má manutenção, transportes maiores e imponentes podem também estar envolvidos justamente por conta da magnificência e falso senso de segurança.

Bicicletas, ciclomotores e caminhões finalizam a lista identificando que nos dois primeiros casos, novamente a vulnerabilidade dos veículos podem fazer com que as pessoas se envolvam em acidentes por questão de desprezo dos outros motoristas, enquanto os caminhoneiros, inversamente, podem se sentir demasiado seguros e afrouxar na vigilância enquanto dirigem. Outra possibilidade destes números serem menores porque veículos pesados como estes são cada vez mais proibidos de transitar nos centros das cidades para facilitar a mobilidade (CARVALHO; SANDRI; SCHMITZ; ALCHIERI, 2016).

Tabela 3 – Tipos de Sinistros de Trânsito em Campina Grande (janeiro a março de 2023)

Tipo de Colisão	%
Colisão Transversal	22,94
Queda de Moto	22,32
Colisão Lateral	18,04
Colisão Traseira	10,70
Atropelamento	7,95
Outros	18,05
Total	100

Fonte: Dados da pesquisa dos autores.

Na tabela acima, a de número 3, se expõe o tipo de colisão ocorridos nos sinistros neste período analisado. As duas formas mais comuns de colisões, são a transversal e a queda de moto. Juntas, estas duas formas expressam quase a metade das ocorrências (45,26%). Colisões transversais podem ocorrer principalmente por imperícia dos motoristas e imprudência. Por outro ângulo, Cruz, de Wit e Souza (2020) entendem que o Sistema que gera e gesta o trânsito também tem sua parcela de culpa. Além do mais, com o século XXI, surgiu o ideal de cidades inteligentes, isto é, as municipalidades em que a inteligência artificial cada vez mais controla, media e facilita a vida dos cidadãos, inclusive no trânsito (CARVALHO; SANDRI; SCHMITZ; ALCHIERI, 2016).

Outras formas de colisões, quedas e acidentes ficaram ajuntadas na classe ‘Outros’ (18,05%). Já com 18,04% das ocorrências se classificaram na modalidade ‘Colisão Lateral’, e a seguir outra forma comum de acidente que são as colisões traseiras, geralmente por freadas bruscas, por motoristas não estarem atentos aos veículos parados nos semáforos. E por fim os atropelamentos (7,95%) que de maneira admirável não teve uma frequência muito alta (aqui se merece uma sugestão de desdobramento de pesquisa, em se tentar saber se a educação para o trânsito já está tendo seus efeitos).

Tabela 4 – Prováveis Causas de Acidentes de Trânsito em Campina Grande (janeiro a março de 2023)

Causa	Quantidade
Falta de Atenção	146
Desrespeito à Sinalização	97
Falta de Distância	50
Velocidade Incompatível com a Via	43

Causa	Quantidade
Ingestão de Álcool	35
Defeito Mecânico	21
Ultrapassagem Indevida	16
Condições Climáticas	15
Desrespeito às Normas de Sinalização	13
Total	436

Fonte: Dados da pesquisa dos autores.

Em relação às causas, a maior parte se deu por falta de atenção. Em conformidade com Cruz, de Wit e Souza (2020) é uma das relações causa-efeito mais comuns no que tange aos comportamentos de risco no Brasil, dando sustento às quase 50.000 mortes no trânsito por ano na década passada.

A seguir, o desrespeito à sinalização pode dizer algo sobre a ignorância das pessoas em terem dificuldade para transitar de maneira ordeira. O comportamento de risco também está envolvido nesta modalidade, pois diz respeito a percorrer uma trajetória num período de tempo mais curto para se chegar ao destino, por exemplo. Falta de Distância, Velocidade Incompatível com a Via, Ingestão de Álcool, vem logo a seguir, sendo bastante comuns. A primeira diz respeito ao curto distanciamento entre veículos, comportamento de risco comum entre motoristas jovens. A segunda relacionada principalmente ao comportamento de não seguir as normas de trânsito, e finalmente a alta ingestão de álcool que é uma das condutas de mais alto risco (DUALIBI, PINSKY; LARANJEIRA, 2010).

As seguintes classes dizem respeito a questões dos motoristas propriamente ditas: Ultrapassagem Indevida e Desrespeito às Normas de Sinalização que condizem com comportamentos de risco e necessidade singular de romper com as normas do Sistema Nacional de Trânsito e que engrossam a estatística de que a maior parte dos sinistros tem como causa principal o próprio ser humano (ZANON; BRISOTTO, 2020).

As classes restantes: 'Defeito Mecânico' e 'Condições Climáticas' não necessariamente estarão sob controle das pessoas. Embora na primeira se possa compreender que é dever do motorista fazer a manutenção veicular, deixando-o apto para transitar, mesmo assim, podem ocorrer eventos negativos por conta do mal funcionamento, obsolescência dos veículos, quebra de peças entre outras casualidades factíveis. E as condições climáticas transcendem o poder de tomada de decisão das pessoas em relação aos acidentes, sendo poderosas variáveis que atravessam a rotina provocando situações catastróficas.

3. CONCLUSÃO

Por meio da pesquisa documental foi possível perceber que no mês de janeiro foi o mês ao qual mais foram registrados sinistros na cidade de Campina Grande, tendo como base os três primeiros meses do ano vigente, havendo uma queda mínima no número de acidentes nos meses subsequentes, sendo eles fevereiro e março. Notou-se que a maior parte das vítimas de acidentes de trânsito tinham como transporte motocicletas e automóveis, respectivamente. Esses resultados destacam a importância de medidas educacionais e de segurança para motoristas de motocicletas, bem como para os demais condutores.

A análise das causas dos acidentes revelou que a falta de atenção e o desrespeito à sinalização foram as principais causas identificadas. Além disso, é essencial considerar fatores como condições climáticas e possíveis defeitos mecânicos nos veículos como possíveis contribuintes para os sinistros. Finalmente, os objetivos específicos também foram alcançados: os principais tipos de acidentes neste mesmo período foram colisão transversal, queda de moto e colisão lateral, dentre outras.

Sendo assim, é evidenciado a ideia inicial da presente pesquisa, tendo como hipótese o problema de ordem educacional, onde as pessoas mesmo tendo licença para dirigir, realizam tal ato de maneira imprudente, sendo a principal causa de acidentes no trânsito. Corroborando a isto, está o avanço da tecnologia, que, embora seja um aliado na promoção da mobilidade, também pode se tornar um alerta, pois os motoristas estão cada vez mais conectados e o uso de telefone celular desponta como uma das principais causas de falta de atenção e, consequentemente, de acidentes no trânsito.

Diante disto, campanhas de conscientização são imprescindíveis a fim de abordar os perigos decorrentes da falta de atenção no trânsito, especialmente devido ao uso de celulares enquanto dirigem. Essas iniciativas visam não apenas informar os motoristas sobre os riscos envolvidos, mas também provocar uma mudança de comportamento que promova maior responsabilidade ao dirigir.

REFERÊNCIAS

CARVALHO, T. A.; SANDRI, P.; SCHMITZ, A. R.; ALCHIERI, J. C. Gestão do trânsito no Brasil. Aspectos técnicos, estruturais e metodológicos. In: CONSLHO FEDERAL DE PSICOLOGIA. Psicologia do tráfego: Características e desafios no contexto do Mercosul. Brasília: CFP, 2016. (pp. 26-33).

CRISTO e SILVA, F. H. V. Psicologia do trânsito: Manual do especialista. São Paulo: VETOR, 2020.

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

CRISTO e SILVA, F. H. V.; ALCHIERI, J. C. Revisão das pesquisas brasileiras em avaliação psicológica de habilidades e inteligência de condutores. Estudos de psicologia, 13(1): 57-64, 2008.

CRUZ, R. M.; SILVA, R. M.; WIT, P. Psicologia do trânsito: Perspectiva, histórica e conceitual. In: CRUZ, R. M.; WIT, P.; SOUZA, C. Z. (Orgs.). Manual de psicologia do trânsito. 2 ed. São Paulo: VETOR, 2020. (pp. 15-46).

DUALIBI, S.; PINSKY, I.; LARANJEIRA, R. Álcool e direção. Beber ou dirigir? Um guia prático para educadores, profissionais da saúde e gestores de políticas públicas. São Paulo: Ed. Unifesp, 2010.

GRULER, I. K. P. Valores, comportamiento, y factor social en el trânsito. In: CONSELHO FEDERAL DE PSICOLOGIA. Psicologia do tráfego: Características e desafios no contexto do Mercosul. Brasília: CFP, 2016. (pp. 34-45).

MENDONÇA, M. F. S.; SILVA, A. P. S. C.; CASTRO, C. C. L. Análise espacial dos acidentes de trânsito urbanos atendidos pelo Serviço de Atendimento Móvel de Urgência: Um recorte no tempo e no espaço. Rev. bras. epidemiol., 20(04): 727-741, 2017.

QUEIROZ, M. S.; OLIVEIRA, P. C. P. Acidentes de trânsito: Uma análise a partir da perspectiva das vítimas de Campinas. Psicologia & Sociedade, 15(2): 101-123, 2003.

QUEIROZ, M. S.; MARIN, L. Acidentes de Trânsito: Atitudes, Comportamentos e Representações na Região de Campinas. Campinas: Relatório Final de Pesquisa, Convênio Unicamp/Fapesp, 2000

RABELO, I. S.; BOSQUE, A. E. S.; CRUZ, R. M. In: CRUZ, R. M.; WIT, P.; SOUZA, C. Z. (Orgs.). Manual de psicologia do trânsito. 2 ed. São Paulo: VETOR, 2020. (pp. 203-234).

ROZESTRATEN, R. J. A. Para que serve? Psicologia: Ciência e profissão, 1(1): 141-144, 1981.

SALGE, E. H. C. N.; OLIVEIRA, G. S.; SILVA, L. S. Saberes para a construção da pesquisa documental. Revista Prisma, 2(1), 123-139, 2021. Recuperado de <https://revistaprisma.emnuvens.com.br/prisma/article/view/47>

ZANON, N. M.; BRISOTTO, L. F. R. Comportamento de risco e a contribuição da psicologia para a redução de acidentes de trânsito: Uma revisão de literatura. Destaques acadêmicos, 12(2): 23-41, 2020.

CAPÍTULO IV

ESTRADAS QUE CONTAM HISTÓRIAS: SINISTROS DE TRÂNSITO DE CAMPINA GRANDE (MAIO/JUNHO DE 2023)

ADAILZA BEATRIZ DANIEL SOUTO
HELLEN MARTINS DOS ANJOS
JOÃO MATEUS SIMÕES CORREIA SIMÕES

1. INTRODUÇÃO

A necessidade humana tem a capacidade de desencadear e potencializar a criatividade. Muitas das grandes invenções feitas por pessoas surgiram em momentos de precisão, onde a habilidade de adaptação levou essas pessoas a alcançarem resultados surpreendentes. A invenção da roda, por exemplo, permitiu uma locomoção mais eficiente, rápida e econômica.

Para compreender o contexto geral do trânsito, é importante conhecer um pouco mais sobre o passado e sua história, entender a origem das regras para a locomoção humana e do desenvolvimento dos meios de transporte. Quando se pensa em meios de locomoção, é fácil imaginar algo com rodas, e de fato, a roda desempenhou um papel fundamental na evolução dos veículos até o estabelecimento definitivo do sistema de trânsito para a humanidade (SANTIAGO, S/D).

A invenção da roda foi um marco importante para a civilização, pois facilitou a locomoção e superou as limitações anteriores, como por exemplo, a forma mais primitiva de transporte que era utilizada (SANTIAGO, S/D). Os registros mais antigos sobre a roda datam de cerca de 3500 a.C.e foram encontrados na região da antiga Suméria, na Mesopotâmia, em uma placa de argila. No entanto, os historiadores acreditam que seu uso procedia de períodos ainda mais remotos.

Ao se analisar a vida dos ancestrais, podemos compreender as dificuldades que enfrentavam em suas primeiras tentativas de transporte, antes dessa grande descoberta que mudaria para sempre a forma como se deslocavam. Os antigos egípcios, além das embarcações, utilizavam liteiras como meio de transporte. Essas liteiras portáteis, foram usadas para transportar pessoas de alto status social, eram sustentadas por varais e frequentemente

empregadas em distâncias curtas e de difícil acesso. Nada inovadoras, eram carregadas por servos e escravos (FURTADO, 2023). Outras opções mais acessíveis naquela época eram os animais, como cavalos e camelos, além de suas próprias pernas.

Depois de um certo tempo houve a chegada das carroças ao Egito, sendo utilizadas apenas no segundo milênio a.C. Elas trouxeram maior facilidade para o comércio, sendo usadas em viagens médias e longas distâncias, e até mesmo para fins militares. Assim como as liteiras elas não eram acessíveis a toda população, sempre destinada aos grandes cargos da época, como faraós e nobres. As carroças eram puxadas por cavalos e se tornaram extremamente úteis naquela época (FURTADO, 2023).

As regras de trânsito existem devido às necessidades decorrentes da invenção dos veículos, com o propósito de garantir a segurança de todos que se locomovem, seja carros, motos ou pedestres. Diante das circunstâncias ao inventarem veículos, rapidamente percebeu-se que não era viável seguirem frente sem ter um controle adequado das ruas. Com o passar do tempo, a situação começou a ficar um tanto bagunçada, com carros e pessoas circulando pelas vias, o que resultou em acidentes.

Há registro do primeiro acidente automobilístico: Nicola Joseph foi responsável tanto pela construção do veículo, que era um triciclo movido a vapor, quanto pelo acidente em si. Esse meio de transporte foi o resultado de uma melhoria no triciclo original, construído por ele em 1769 com fins militares. A nova versão era capaz de transportar até quatro pessoas. No século XIX, começaram a surgir os primeiros registros de transportes motorizados, que introduziram uma inovação ao utilizar gasolina como combustível. O engenheiro alemão Karl Benz, em 1886, foi responsável por criar o veículo conhecido como Motorwagen, que possuía apenas três rodas.

Durante a revolução industrial, o desenvolvimento da tecnologia e máquinas estimulou o progresso dos veículos e houve um grande aumento de produção. Como era de se esperar, a popularidade dos transportes motorizados foi aumentando ao longo do tempo. Com a facilidade de locomoção que os veículos traziam, cada vez mais pessoas queriam possuir um. Em meio a todos esses benefícios e status, veio também o lado negativo, que em pouco tempo se pronunciaram a procurar uma forma de solucionar. Foram desenvolvidas regras para os motoristas, pois estava crescendo cada vez mais o número de acidentes.

Decorrente a todas as dificuldades, veio a primeira legislação de trânsito, na cidade de Manchester, no Reino Unido, em 1865. A lei estabelecia limites de velocidade (cerca de 6 km/h) e exigiu a presença de uma pessoa com uma bandeira vermelha para poder alertar os pedestres. Em 1868, um dispositivo a gás com luzes coloridas foi usado para ajudar. Esse equipamento era

usado à noite para indicar aos condutores se deviam prosseguir ou não. O sinal era manuseado por um policial. No entanto, havia algumas limitações, como o alto consumo de energia. Em 1920, foi inventado o semáforo que conhecemos até hoje (AUTO EUROPE, 2023).

No Brasil, o marco que deu início às legislações de trânsito é o Código Nacional de Trânsito, instituído em 1941 (CRISTO e SILVA, 2012). Esse código estabeleceu as bases do sistema de trânsito brasileiro, como algumas regras de circulação, sinalização, conduta dos motoristas e sanções para infrações. Desde então, o código tem passado por diversas atualizações para atender às necessidades do tráfego atual e garantir segurança diária. No entanto, não tem sido suficiente para manter o equilíbrio necessário nas vias. Desde a década de 1950, o país tem enfrentado um aumento preocupante nas taxas de mortalidade decorrentes de acidentes de transporte terrestre.

O trânsito não se limita apenas à segurança, a fluidez na estrada também é uma de suas prioridades. Se as soluções que foram inventadas durante toda a luta contra os conflitos do trânsito funcionassem como o desejado, a qualidade de vida das pessoas melhoraria bastante. No entanto, não é isso que vem acontecendo. A lei pode impor regras, mas é necessário que as pessoas as cumpram e tenham educação no trânsito, sendo esse tema muito abordado dentro das aulas de habilitação.

Nos dias atuais, o tempo é supervalorizado e perder tempo no trânsito é algo extremamente estressante, como congestionamento, imprudência de outros motoristas, atrasos relacionados a compromissos e devido também a outros fatores pessoais que os condutores passam durante o dia. Acabam levando isso para dentro de seus veículos, o que vem favorecendo o estresse. Isso não ajuda, pois muitos dos motoristas ficam sem paciência e conflitos entre os motoristas agora são vistos com mais frequência. O Brasil, em 2019, teve registros de 39 mortes causadas por brigas dentro do trânsito (BRASIL, 2022).

O Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN) é o responsável pela fiscalização e administração do trânsito de veículos. Cada estado e Distrito Federal dispõem de um DETRAN. As aulas de direção defensiva, que já são inclusas há bastante tempo pelo departamento, disponibilizam práticas de atenção, distância e consciência coletiva sobre os riscos que estão presentes ali, ajudando um pouco nas dificuldades advindas das brigas no trânsito. Esse tema diz respeito a um tipo de empatia no trânsito. O motorista precisaria aprender que ele não dirige apenas para si, mas também para os outros ali presentes, e que suas escolhas durante o controle do volante podem influenciar em diversos acontecimentos. É uma visão preventiva.

O veículo realmente facilitou muito a vida do ser humano em relação às grandes distâncias e à rapidez que os transportes podem oferecer. Houve um grande avanço ao longo dos anos, algo que não se imaginava ser possível no passado. Visitar parentes, conhecer lugares distantes ou viajar pelo mundo, tudo isso só foi possível graças aos transportes.

No entanto, com todos os registros de informações, fica claro que ainda há muito o que melhorar dentro do sistema de trânsito. Mas ainda sim, existe um grande trabalho pela frente. Com respeito e educação, todos os condutores teriam uma melhor experiência na estrada.

2. DADOS E ANÁLISE GERAL DO TRÂNSITO CAMPINENSE

Conforme disposto nos dados do Departamento Estadual de Trânsito da Paraíba (DETRAN-PB), divulgados em 2023, a frota veicular desse estado vem apresentando aumento significativo nos últimos vinte anos, sinalizando um salto de 355%, em números que eram 336.333 veículos registrados no ano de 2003, passaram à 1.533.806 até janeiro do vigente ano. Neste mesmo período a cidade de Campina Grande, no interior do estado, teve uma expansão de 242%, passando de 61.509 para 210.595, resultando mais 149.086 transportes privados. Os dois maiores responsáveis por essa crescente nos números são: os automóveis e as motocicletas, conforme disposto em dados coletados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Num recorte temporal realizado entre os anos de 2006 à 2022, observa-se que os 38.607 automóveis passaram para 95.485 e as

20.459 motocicletas passaram a 64.597, em ambas categorias veiculares o aumento é, em linhas gerais, de quase três vezes o número trazido inicialmente (BRASIL, 2015, 2022). Vários aspectos podem ser citados para explicar o porquê e a que se deve esse aumento (MEIRELLES, 2023).

Com o avançado do modelo mercantilista, e a consequente reformulação no modo de produção e, sobretudo, na forma de trabalho social os habitantes se viram obrigados a migrar da área rural para a área urbana, local este onde havia postos de trabalho que saciavam as novas necessidades de subsistência. Segundo aponta a Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD), realizada em 2015, a maior parte da população brasileira vive em áreas urbanas, significando 84,72% da população geral, já nas áreas rurais vivem 15,28% da população brasileira, este fator tende a impulsionar a demanda do trabalhador por veículos que proporcionem maior autonomia e conforto para deslocação, outro fator que contribuiu para esses números, foi a desvalorização e o descaso com o transporte público, estando os governantes incentivando a obtenção de veículos individuais. Outros pontos poderiam ser

frisados, mas ficaremos, portanto, com estes. Como é de prévia imaginação, esse fato é carregado de consequências concretas que podemos observar no dia a dia, as cidades são organizadas de modo que um número máximo de veículos consigam transitar em harmonia, com este abrupto aumento e o visível despreparo dos municípios em reformular as vias e estruturas físicas, o trânsito tende a sofrer mais engarrafamentos, além de dificuldades para estacionar, diminuição do bem estar dos condutores e da poluição sonora, segundo Lima, Gimenez e da Mota Lima (2009, pág.44) a produção de combustível queimado nos motores dos veículos têm efeitos globais, pois apresenta emissão de CO₂, gás com grande participação no efeito estufa.

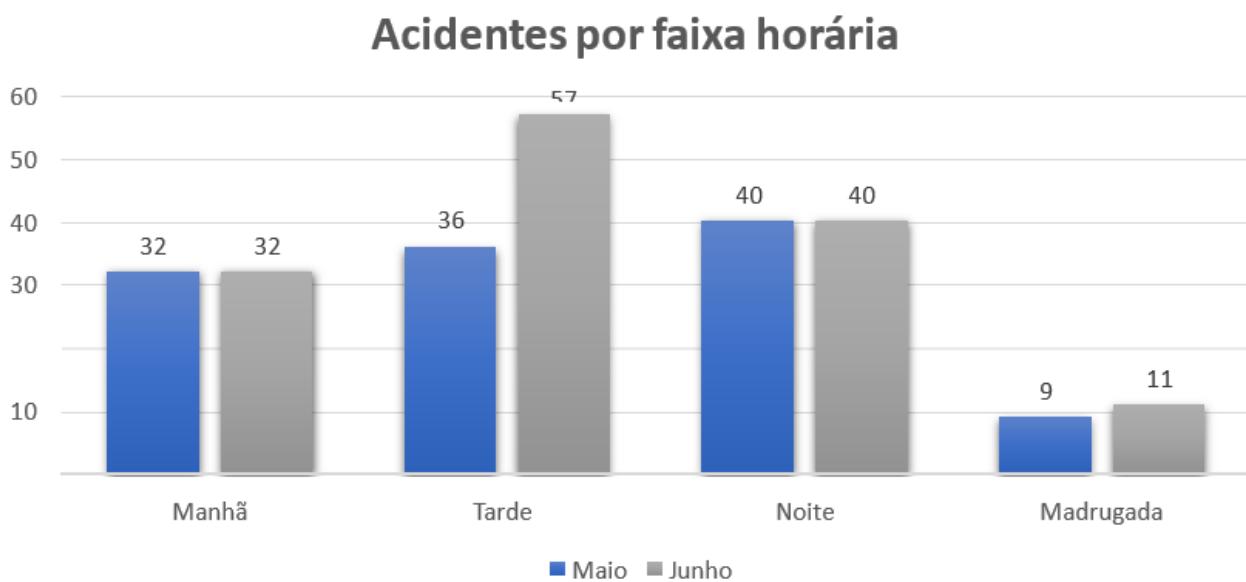
O espaço urbano é dinâmico e passa por modificações para se adequar as necessidades, anseios e contradições da sociedade. Os impactos negativos dos sistemas de mobilidade urbana, baseados em soluções privadas e motorizadas de transportes, são cada vez mais perceptíveis e um dos maiores problemas sociais e urbanos, questões essas que têm consequência direta sobre a mobilidade urbana (LITMAN, 2006; MARICATO, 2013). O que a grosso modo parece um avanço, faz-nos refletir sobre a possibilidade do contrário.

3. MÉTODO

Valendo-se disso, foi realizada busca em bases estatísticas da Superintendência de Trânsito e Transportes Públicos (STTP-CG), órgão responsável pela mobilidade urbana da cidade de Campina Grande-PB, visando tomar amplo conhecimento acerca do número de acidentes, sobretudo, do mês de junho, época do maior evento turístico sediado na cidade, onde causa intensa movimentação automobilística no município e arredores. Para vias de comparação, traremos estatísticas apreendidas do mês anterior, maio, assim veremos de modo mais claro as consequências da celebração também no trânsito.

Registra-se, portanto, no mês de junho a ocorrência de 140 acidentes deixando vitimadas 151 pessoas, já é possível destacar um aumento considerável frente ao mês anterior, onde se registra 117 acidentes com 136 vítimas. Outro aspecto que desperta atenção é acerca dos horários de ocorrência, tendo uma elevação no número dos incidentes no horário da tarde, o que pode ser justificado pela maior quantidade de veículos transitando, além de um pequeno aumento na madrugada, o que se entende como retorno à casa realizado pelos ‘forrozeiros’ (figura 1).

Figura 1.



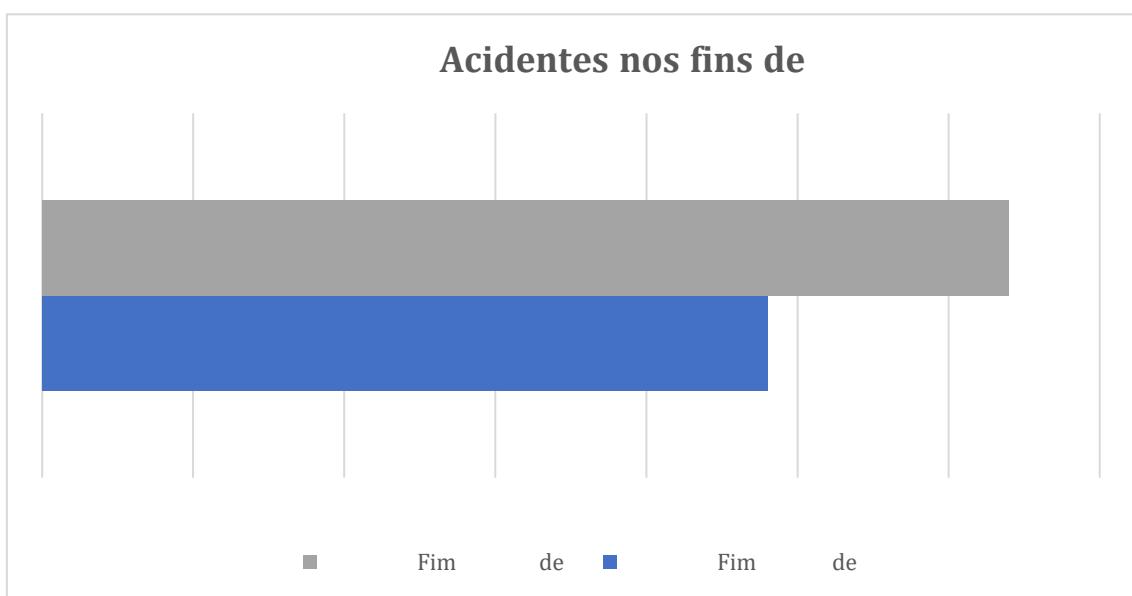
Destacamos os cinco principais prováveis causadores de tais acidentes, a priori a falta de atenção dos condutores esteve no topo, apresentando 56 casos, disso podemos entender como possibilidade o uso do celular como um dos itens que gera desatenção e que é recorrente, além de desrespeito à sinalização com 24 situações e desrespeito às normas de circulação com também 24 acontecimentos, ambos elementos demonstram erros de conduta grave e que cabem punição severa por parte dos órgãos responsáveis. Por conseguinte, dois fatores causadores ganharão aqui a devida citação, sendo a ingestão de álcool e condições climáticas, com 14 e 11 incidentes registrados respectivamente. Nota-se que o álcool continua sendo um “vilão” no trânsito, apesar da existência de campanhas conscientizadoras, isso explica-se, pois, segundo Hoffmann, Carbonelli e Montoro (1996):

O álcool é um fator que contribui para a infração das normas, porque altera a percepção do indivíduo, originando um sentimento de rendimento melhorado, ao mesmo tempo que diminui a capacidade crítica e dificulta as relações lógicas e a associação de idéias se torna superficial. Desta forma, o condutor embriagado não tem condições de prever as situações (direção defensiva) porque está com sua liberdade de escolha comprometida.

Já os fatos decorrentes de condições climáticas, são devido o prejuízo à visibilidade dos condutores e a aderência dos pneus à pista, além do clima chuvoso criar alguns problemas nas vias, como buracos e alagamentos (de PAULA e DUARTE, 2019). Esses dois últimos fatores merecem deferência, pois não estão sequer presentes nos dados do mês de maio, o que se entende, todavia, como inerente ao mês de junho.

Como era suposto, os dois maiores veículos envolvidos em acidentes foram os automóveis e as motocicletas, com destaque para o número alto de motociclistas acidentados, sendo 111 frente a 66 motoristas de automóvel. Novamente o mês de junho apresenta elevação estatística em comparação a maio, que registrou 84 motociclistas acidentados e 45 motoristas. Esse número pode ser influenciado pela crescente adesão da classe trabalhadora em buscas de melhores condições de vida, à subempregos como os de entregadores e motoristas por aplicativo, onde o tempo e o maior número de corridas significam melhores pagamentos.

Entendendo o fim de semana por sexta, sábado e domingo, verificou-se maior frequência de acidentes nos fins de semana de junho, provavelmente pela maior disponibilidade do público para comparecer aos eventos, gerando mais tráfego e, consequentemente, maior probabilidade de ocorrer transtornos. Também se deve salientar que essa crescente nos fins de semana de junho, é consequência da maior visitação turística de pessoas vindas de cidades metropolitanas e de outras localidades, além do dilatamento na duração do evento, sendo 32 dias e 5 fins de semana neste ano, além de maiores apresentações artísticas nas seguintes datas (Figura 2).



4. CONCLUSÃO

Conclui-se doravante, que a existência de eventos de caráter festivo, podem atenuar comportamentos ou a presença de situações causadoras de acidentes de trânsito. É importante salientar que deve ser considerado todo o contexto social, histórico e econômico que envolve os momentos de festividade, dando a devida notabilidade aos aspectos positivos e negativos. O ponto de reflexão que deixamos é para que os órgãos de atuação viária, despertem foco para

além da própria fiscalização, e desenvolvam junto de outros profissionais, a exemplos de psicólogos, campanhas informativas e de conscientização, assim, o destaque da festa será exclusivamente o que desejamos, a vida.

REFERÊNCIAS

- AUTO EUROPE. Limites de velocidade. Disponível em: <https://www.autoeurope.pt/travel-blog/limites-de-velocidade/> acesso em 07 de jun. de 2023.
- BRASIL IBGE - INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Frota de veículos de Campina Grande-PB. Brasília: IBGE, 2022.
- BRASIL. IBGE - INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Conheça o Brasil: população rural e urbana. Brasília: IBGE, 2015
- CRISTO e SILVA, F. H. V. A psicologia do trânsito e os 50 anos de profissão no Brasil. Psicologia: Ciência e profissão, 32(num especial): 176-193, 2012.
- DE PAULA, E. M. E. B.; DUARTE, A. A. M. Influência da chuva na ocorrência dos acidentes de trânsito. Companhia de Engenharia de Tráfego. São Paulo-SP, 1996.
- FURTADO, S. R. Os fascinantes modos de transporte do Egito antigo. Disponível em <https://antigoegito.org/os-fascinantes-modos-de-transporte-do-antigo-egito/> Acesso em 10 de jun. 2023. 2023.
- HOFFMANN, M. H., CARBONELLI, E., e MONTORO, L. Álcool e segurança no trânsito (II): a infração e sua prevenção. Psicologia: ciência e profissão, 16 (2), 25-30, 1996. <https://doi.org/10.1590/S1414-9893199600020006>
- LIMA, E. P., GIMENES, M. L., & DA MOTA LIMA, O. C. Estimação das emissões originadas de veículos leves na cidade de Maringá para o ano de 2005. Acta Scientiarum. Technology, 31(1), 43-50, 2009. DOI: 10.4025/actascitechnol. v31i1.6864
- LITMAN, T. Evaluating Transportation Land Use Impacts. Originally published as “Land Use Impact Costs of Transportation”. World Transport Policy & Practice, vol.1, no. 4, pp. 9-16, 1995
- MARICATO, E. A cidade e o automóvel. Revista Ciência e ambiente, São Paulo, n. 37, p.5-12, 2008.
- MEIRELES, L. Frota de veículos cresce 355% na PB. João Pessoa-PB: DETRAN-PB, 8 de março de 2023. Disponível em : https://auniao.pb.gov.br/noticias/caderno_paraiba/frota-de-veiculos-cresce-355-na-pb Acesso em 04 de jun. de 2023. 2023.
- SANTIAGO, E. Roda. s/d. Disponível em: <https://www.infoescola.com/cultura/roda/> acesso em 06 de jun. de 2023. s/d

CAPÍTULO V

A ANSIEDADE E A REPROVAÇÃO EM EXAME DE CONDUÇÃO VEICULAR DO DETRAN

GIL EDSON FERREIRA BARROS

Há no senso comum uma premissa consolidada através de relatos individuais das pessoas, que traz uma ideia onde o nervosismo acentuado ao realizar a prova prática de direção do Departamento Estadual de Trânsito (Detran), atrapalha em muito o desempenho do sujeito submetido ao teste. Todavia, o senso comum, por não ser um saber científico, não é o suficiente para assegurar esta premissa. Sendo assim se faz necessário estudos científicos que respaldem tal afirmação.

Entretanto, mesmo sendo um componente que gera um prejuízo ao sujeito acometido, o nervosismo de motoristas em situação de avaliação para obtenção da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) tem sido pouco avaliado (ARAÚJO; BORLOTI; HAYDU, 2016). A partir daí, surge o questionamento sobre o que esse nervosismo representa psicologicamente, podendo ser compreendido através de uma ansiedade diante da prova de direção. Mas o que a ansiedade provoca no sujeito acometido durante a realização do exame para que este sofra as consequências negativas deste estado emocional?

A ansiedade surge diante de estímulos ambientais reais ou estímulos imaginados pelo indivíduo e é caracterizada por um grupo de respostas emitidas pelo organismo diante de situações específicas. Os sintomas incluem, aumento da pressão sanguínea e de batimentos cardíacos, transpiração excessiva e aumento da atividade motora com agitação e rigidez muscular, alterações respiratórias, por exemplo, superficiais e rápidas, entre outras alterações fisiológicas (MONTIEL; BARTHOLOMEU; MACHADO; PESSOTTO, 2014).

Evidencia-se que além do exame prático do Detran e, abordando uma perspectiva geral em torno da atmosfera de submissão a qualquer prova, teste ou exame, sendo teórico ou prático. Pesquisas demonstram ser comum durante provas, testes e avaliações: dificuldade de concentração, inquietação, dores de cabeça, dores musculares, tonturas, além de muitos candidatos apresentarem níveis de ansiedade, estresse, medo, insegurança e aflição (PAULA; GIACOMONI, 2022).

Todavia, sabendo que a ansiedade provoca sintomas no corpo humano que comprometem o desempenho de atividades como, por exemplo, o ato dirigir, é pressuposto que, pessoas que estejam prestes a submissão de exame prático para avaliação de condutores experimentem em maior ou menor grau este estado emocional de ansiedade. Isto, leva a crer que, se o componente de ansiedade se apresentar em grau elevado, é possível que o candidato possa vir a cometer falhas durante a realização do exame e ser reprovado.

Assim sendo, pode-se destacar a pesquisa conduzida por Raad, Cardozo, Nascimento e Alves (2008) onde buscou identificar variáveis e correlacioná-las com o fator ansiedade em candidatos à CNH durante a prova teórica e prática. Ainda segundo o autor, foi verificado que aqueles que se autopercebiam ansiosos ou que de fato apresentaram níveis de ansiedade leve ou moderada, em sua maioria, também foram reprovados na prova prática. Uma informação importante é em relação à autopercepção da ansiedade dos indivíduos, onde verificou-se que 53,85% da amostra julgaram-se ansiosos. Embora 60,71% desses sujeitos apresentarem índice mínimo de ansiedade, ou seja, não foram classificados como ansiosos no Inventário de Ansiedade de Beck (BAI - sigla em inglês) (RAAD et al, 2008).

No processo avaliativo para obtenção da CNH, de acordo com dados da Assessoria de Comunicação do Detran de São Paulo, em outubro de 2006, dos 22.689 candidatos ao exame de habilitação, 7.454 foram reprovados, 13.503 foram aprovados e 1.718 não compareceram (RAAD, et al, 2008). Estatisticamente a nível nacional não há dados sobre a reprovação no processo para obtenção da CNH, no entanto, acredita-se que haja um percentual considerável de reprovações.

Esta pesquisa se faz necessária pois visa evidenciar o fator de ansiedade no processo de avaliação para obtenção da CNH, sobretudo na prova prática. Busca-se produzir um melhor entendimento sobre como a ansiedade prejudica o desempenho do candidato o fazendo reprovar, para isto busca-se mensurar os níveis de ansiedade e os correlacionar com o número de reprovações de candidatos à CNH. Sobrinho e Madalena (2020) revelam que, o desconhecimento sobre os processos avaliativos contribui para a manifestação da ansiedade no processo, pois causa insegurança frente ao novo e coloca em questão a capacidade de exercer tal função. Frente a isso, pode-se concluir que a ansiedade realmente se faz presente no âmbito avaliativo e prejudica a partir de reações fisiológicas o desempenho dos candidatos à CNH.

Ainda no que concerne à ansiedade, a competição, a cobrança social e pessoal e a possibilidade de fracasso são alguns dos fatores que podem tornar a situação de prova um evento estressante e gerador deste estado emocional (KARINO; LAROS, 2014). É comum o

relato de vivência como dificuldade de concentração, inquietação, dores de cabeça, dores musculares, tonturas, além de muitos apresentarem níveis de ansiedade, estresse, medo, insegurança e aflição (D'AVILA; SOARES, 2003; RODRIGUES; PELISOLI, 2008).

Portanto, o presente estudo visa verificar o estado de ansiedade dentro do contexto da prova prática do Detran e avaliar os dados obtidos de forma criteriosa afim de construir um conhecimento melhor a respeito do fenômeno ansioso destacando o seu funcionamento dentro do contexto citado. Todavia, é importante ressaltar que esta pesquisa visa principalmente destacar o grau de ansiedade relacionado a uma reprovação no exame prático.

5. MÉTODO

5.1. Tipo de pesquisa

Esta pesquisa foi definida como sendo de natureza aplicada, que segundo Prodanov e Freitas (2013), tem o intuito de gerar conhecimentos novos úteis para o avanço da ciência sem aplicação prática prevista, Prodanov e Freitas (2013). Por fim, foi classificada quanto à sua abordagem como quantitativa tendo em vista traduzir em números opiniões e informações para classificá-las e analisá-las requerendo o uso de técnicas estatísticas.

5.2. Participantes

A amostra compreende 50 candidatos à CNH, contendo idade mínima de 19 e idade máxima de 35 anos, sendo 28 participantes do sexo feminino e 22 do sexo masculino. Foi obtido uma média de idade de 25 anos e um Desvio Padrão (DP) de 1,33. Trata-se uma amostra não-probabilística intencional.

5.3. Instrumentos

O instrumento que foi utilizado durante a pesquisa foi composto por um questionário sociodemográfico elaborado com 15 perguntas fechadas de múltipla escolha com o objetivo de questionar idade, gênero, escolaridade, nível socioeconômico dos sujeitos, obter informações a respeito do processo pessoal para obtenção da CNH de cada participante, sem identifica-lo. O segundo questionário foi o DASS-21 (Depression Anxiety and Stress Scales – Escala de Depressão, Ansiedade e Estresse. – Traduzido para o português), teste que tem por objetivo, mensurar os níveis de sintomas típicos de ansiedade, depressão e estresse.

A respeito da Depression, Anxiety and Stress Scales (DASS-21) ou Escala de Depressão, Ansiedade e Estresse, termo traduzido. Os autores Lovibond e Lovibond estabeleceram com

base em estudos e testes, uma escala que visava mensurar e distinguir a depressão, ansiedade e estresse através de um instrumento com base psicométrica, como cita Martins et al (2019). Revela ainda Martins et al (2019) que, cada um dos fatores como, depressão, ansiedade e estresse, são caracterizados por sete itens representados em perguntas, estabelecendo um total de 21 itens de avaliação, sendo que cada item tem um grau de intensidade variando de 0 (não se aplicou de maneira alguma) a 3 (aplicou-se muito ou na maioria do tempo) isso torna possível verificar o escore de cada fator com base em cada um dos itens, isto é, perguntas. O instrumento adaptado foi validado para o Brasil por Vignola e Tucci (2013).

5.4. Procedimentos de coleta de dados

A pesquisa foi executada somente de forma *on-line*, através de um questionário via *link* do *Google Forms*, link este encaminhado via WhatsApp através de grupos e de terceiros, no período entre setembro e outubro de 2022.

5.5. Procedimentos de análise de dados

O processo de análise dos dados foi realizado através do software Package for the Social Sciences - pacote estatístico para as ciências sociais (SPSS), plataforma onde foi possível realizar os cálculos estatísticos, socio demográficos e também realizar os cálculos aplicando os critérios da Escala de Depressão, Ansiedade e Estresse (DASS-21).

5.6. Aspectos éticos

O respectivo estudo foi submetido ao comitê de ética, estabelecendo seu acordo com as Resoluções de números 466/12 do Conselho Nacional de Saúde que rege sobre a ética da pesquisa envolvendo seres humanos, direta ou indiretamente assegura a garantia de que a privacidade do sujeito da pesquisa será preservada como todos os direitos sobre os princípios éticos. Foi emitido o parecer pelo comitê de ética do Centro Universitário Maurício de Nassau de Recife, com número 5634113, no dia 10 de setembro de 2022.

6. RESULTADOS E DISCUSSÃO

A amostra compreende um total de 50 participantes, N = 50, onde deste total, na prova prática de motocicleta, 72% foram aprovados na primeira tentativa, 10% segunda tentativa, 4% aprovados entre 3º e 5º tentativa, já 14% da amostra não fez a prova pratica de motocicleta, categoria A, nenhum dos participantes desta pesquisa precisaram de 6 tentativas ou mais para serem aprovados.

Na prova prática representada pela categoria B (carro), os resultados de aprovação se comportaram da seguinte forma. Do total da amostra, 74% foram aprovados na primeira tentativa, 8% segunda tentativa, 12% aprovados entre 3º e 5º tentativa e 6% da amostra não fizeram a prova prática de carro, categoria B. Nesta modalidade, nenhum dos participantes precisaram de 6 tentativas ou mais para serem aprovados.

Tabela 1 – Quantidade de aprovados por número de tentativas.

Escala de aprovação	Motocicleta Categoria a	Carro Categoria b
Aprovados na 1º tentativa	36	37
(%)	72,00%	74,00%
Aprovados na 2º tentativa	5	4
(%)	10,00%	8,00%
Aprovados entre 3º e 5º tentativa	2	6
(%)	4,00%	12,00%
Aprovados em 6 tentativas ou mais	0	0
(%)	0,00%	0,00%
Não fez	7	3
(%)	14,00%	6,00%
Total da amostra (n)	50	50
Total (%)	100,00%	100,00%

Fonte: Elaboração do autor (2022).

A partir da escala de aprovação foi analisado a média do resultado na prova prática do Detran separando as modalidades entre prova prática de motocicleta e carro. Esta escala está configurada da seguinte forma: utilizou-se o número 1 para os aprovados na primeira tentativa, número 2 para os aprovados na segunda tentativa, número 3 para os aprovados entre a terceira e quinta tentativa e número 4 para os que precisaram de seis ou mais tentativas para serem aprovados, o número zero dentro desta escala, representa quem não realizou a prova prática de alguma das modalidades.

Tabela 2 – Estatísticas descritivas

Teste/Prova	Média (DASS-21)	Desv. Padrão (DASS-21)	Média (DASS-42)	Desv. Padrão (DASS-42)	Média (Escala de aprovação)	Desv. Padrão (Escala de aprovação)	N
Depressão	2,20	2,85	4,40	5,70	-	-	50
Ansiedade	6,00	4,59	12,00	9,19	-	-	50
Estresse	6,84	4,53	13,68	9,06	-	-	50
Resultado Moto	-	-	-	-	1,04	0,64	50
Resultado Carro	-	-	-	-	1,26	0,75	50

Fonte: Elaboração do autor (2022).

Na modalidade de cuja a prova realizada foi para a categoria A (motocicleta), foi obtido uma média de 1,04 na escala de aprovação e um desvio padrão (DP) de 0,64. Já na modalidade de prova representada pela categoria B (carro), a média na escala de aprovação foi de 1,26, com um desvio padrão (DP) de 0,75. Portanto, em ambas as categorias, a grande maioria dos participantes foram aprovados na primeira tentativa, dados representados na tabela 2, acima.

Com relação à análise dos dados obtidos através da aplicação da DASS-21, foi empregado um padrão de classificação dos sintomas onde o score apresentado por cada um dos participantes em cada um dos fatores (Ansiedade, Depressão e Estresse), é somado e multiplicado por dois, para um melhor entendimento da classificação de sintomas e ficando também mais fiel à escala original, o DASS-42. Sendo assim, a classificação dos sintomas de estresse é: 0-10 = normal; 11-18 = leve; 19-26 moderado; 27-34 = severo e 35-42 = extremamente severo. A classificação dos sintomas de ansiedade é: 0-6 normal; 7-9 = leve; 10-14 = moderado; 15-19 = severo e 20-42 extremamente severo. A classificação dos sintomas de depressão é: 0-9 = normal; 10-12 = leve; 13-20 = moderada; 21-27 = severo e 28-42 = extremamente severo, Corrêa, Verlengia, Ribeiro e Crisp (2020).

Considerando a classificação de sintomas proposta por Corrêa et al (2020), a partir da DASS-21, o score médio da amostra ($N = 50$) no fator depressão foi de 2,20 com um desvio padrão (DP) de 2,85, no fator ansiedade, o score médio foi de 6,00 com um DP de 4,59, já no fator depressão o score médio foi de 6,84 com um DP de 4,53. Todos os scores obtidos foram multiplicados por dois, afim de obedecer ao padrão de classificação proposto por Corrêa et al (2020), sendo assim, os valores médios e de desvio padrão dobram, conforme representado na tabela 2 supracitada.

De acordo com o score obtido de cada participante no fator de ansiedade da DASS-21. Ao adaptar para a DASS-42, foi possível classificar a amostra de acordo com os níveis de ansiedade, onde 38% foram classificados com níveis de ansiedade normal, 10% como leve, 18% como moderado, 14% como severo e 20% como extremamente severo.

Na etapa seguinte foi verificada a correlação entre as variáveis de ansiedade e o índice de aprovação dos participantes, objetivo central da pesquisa. Para cumprir tal objetivo foi considerado o Coeficiente de Correlação de Pearson (r). Este parâmetro afere o grau da correlação entre duas variáveis. Conforme aponta Filho e Júnior (2009), varia de -1 a 1, o sinal indica direção positiva ou negativa do relacionamento e o valor sugere a força da relação entre as variáveis. Uma correlação perfeita (-1 ou 1) indica que o escore de uma variável pode ser determinado exatamente ao se saber o escore da outra. Isto significa que, quando apresenta variação para -1, isto é, variação negativa, entende-se que as variáveis são inversamente proporcionais, quando uma aumenta, a outra diminui. Já quando apresenta variação positiva, no caso para 1, implica dizer que são correspondentes no mesmo sentido, quando uma variável aumenta, a outra também se eleva. No entanto, vale ressaltar que a variação pontuada em 0 significa que as variáveis são independentes.

Estes valores entre -1, 0 e 1, são categorizados de acordo com faixas de classificação que indicam a força da correlação (r), sendo a primeira classificação, nula (variáveis independentes), seguida de correlação fraca, moderada, forte, muito forte e perfeita. Tal classificação se aplica tanto para variáveis positivas, ou seja, na mesma direção, quanto para variáveis negativas, isto é, em sentidos opostos.

Tabela 3 - Categorização para os valores do coeficiente de correlação de Pearson sugerido pelo autor

Coeficiente de Correlação	Classificação
$0 < r \leq 0,1 $	Nula
$ 0,1 < r \leq 0,3 $	Fraca
$ 0,3 < r \leq 0,6 $	Moderada
$ 0,6 < r \leq 0,9 $	Forte
$ 0,9 < r < 1 $	Muito Forte
$r = 1$	Perfeita

Fonte: Zaros e Medeiros, 2011

Ao verificar a correlação entre as variáveis de ansiedade obtida através da DASS-21 e o índice aprovação dos participantes, foi constatada uma correlação positiva e moderada na prova prática de motocicleta (categoria A), onde (r) foi igual a 0,36. Já na prova prática de carro

(categoria B), foi obtida uma correlação positiva, mas classificada como fraca, onde (r) foi igual a 0,30.

Tabela 4 - Correlações entre DASS-21 e resultado

Escala	Resultado prova motocicleta	Resultado prova carro
Depressão	$(r) = 0,26$	$(r) = 0,41$
Ansiedade	$(r) = 0,36$	$(r) = 0,30$
Estresse	$(r) = 0,44$	$(r) = 0,46$

Fonte: próprio autor (2022)

Na tabela 4 se encontram a correlação entre os resultados obtidos na prova prática de motocicleta e de carro com os fatores de depressão e estresse da DASS-21. Entretanto, apesar de fazerem parte do instrumento, o objeto de estudo nesta pesquisa é o fator de ansiedade.

7. CONCLUSÃO

Este estudo permitiu verificar a real condição a respeito da ansiedade quando se trata de uma submissão ao exame prático de direção do Detran. Foi visto que mesmo havendo uma correlação positiva entre ansiedade e o índice de reprovacão dos participantes desta pesquisa, não há uma forte influência deste estado emocional na performance do candidato. Tal afirmação é sustentada através do Coeficiente de Correlação de Pearson (r), onde foi possível mensurar a força que a ansiedade exercia no desempenho do candidato à CNH, e isso possibilitou constatar e classificar como exercendo uma força entre fraca dentro da modalidade de categoria B (carro) e moderada na modalidade de categoria A (motocicleta).

O objetivo deste estudo foi de isolar o fator ansiedade e correlacioná-lo exclusivamente com o índice de reprovacão, visto que há escassez de estudos na literatura científica a respeito do construto de ansiedade no contexto de submissão à avaliação prática de direção. O fator ansiedade, foi tratado dentro desta pesquisa como variável independente, onde a variável dependente foi o resultado obtido na prova.

Entretanto, sabe-se que neste contexto, o sujeito não experimenta apenas ansiedade como um único produto suas emoções. Entende-se que na verdade a ansiedade em muitas ocasiões pode ser gerada a partir de uma outra variável como por exemplo, o candidato ter praticado poucas vezes na autoescola antes de ir se submeter ao exame prático, isso elevará os níveis de ansiedade de qualquer sujeito por se sentir seguro na hora do exame.

Um outro dado importante é que, apesar de não fazer parte do objetivo da pesquisa, mas no presente estudo também foi possível verificar que a ansiedade sempre vem acompanhada de uma carga de estresse e também de depressão em menor grau, dos scores obtidos na DASS-21 dos participantes, poucos deles tiveram os scores zerados nos fatores de estresse e depressão.

Portanto, conclui-se que apesar da ansiedade apresentar uma correlação positiva, mas fraca, notou-se que não houve ausência de ansiedade em nenhum dos participantes, levando a crer que sempre há um grau mínimo de ansiedade experimentado por todos, variando a intensidade de pessoa para pessoa que esteja submetida ao exame prático.

REFERÊNCIAS

- ARAÚJO, A. H. D.; BORLOTI, E.; HAYDU, V. B. Ansiedade em provas: um estudo na obtenção da licença para dirigir. *Psicologia: ciência e profissão*, 36, 34-47 2016. Recuperado de <<https://doi.org/10.1590/1982-3703000592014>>. ISSN 1982-3703
- BERNARDINO, A. CNH: os fantasmas do exame. Recuperado de <http://www.webmotors.com.br/cnh/osfantasmasdoexame>, 2006.
- MARTINS, B. G.; SILVA, W. R.; MAROCO, J.; CAMPOS, J. A. D. B. Escala de Depressão, Ansiedade e Estresse: propriedades psicométricas e prevalência das afetividades. *Jornal Brasileiro de Psiquiatria*, 68(1), 32-41, 2019. Epub May 13, 2019. Recuperado de <https://dx.doi.org/10.1590/0047-2085000000222>
- MONTIEL, J. M.; BARTHOLOMEU, D.; MACHADO, A. A.; PESSOTTO, F. (2014). Caracterização dos sintomas de ansiedade em pacientes com transtorno de pânico. *Boletim Academia Paulista de Psicologia*, 34(86), 171-185, 2014. Recuperado de http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1415-711X2014000100012&lng=pt&tlang=pt
- PAULA, L. R. de; GIACOMONI, C. H. (2022). Trânsito e ansiedade: Estudo longitudinal com candidatos à obtenção da carteira nacional de habilitação no sul do Brasil. *Perspectivas em Psicologia*, 25(1): 2022. Recuperado de <https://seer.ufu.br/index.php/perspectivasempsicologia/article/view/60191>
- PRODANOV, C. C. Metodologia do trabalho científico: Métodos e técnicas da pesquisa e do trabalho acadêmico (E. Cesar de Freitas, Ed.; 2a ed.). FEEVALE, 2013.
- RAAD, A. J., CARDozo, A. M., NASCIMENTO, M. A., & ALVES, G. L. A preocupação no processo para a entrega da Carteira Nacional de Habilitação. *Psic: revista da Vetor Editora*, 9(2), 245-249, 2008. Recuperado de <https://seer.ufu.br/index.php/perspectivasempsicologia/article/view/60191>

CAPÍTULO VI

PERSPECTIVAS SOBRE CAMPANHAS CONTRA SINISTROS DE TRÂNSITO EM CAMPINA GRANDE

YAGRATA DUARTE DA SILVA

A psicologia do trânsito é a área científica que estuda o comportamento humano no tráfego, seja ele terrestre, aéreo, ferroviário e marítimo. Este comportamento, aparentemente simples, é na realidade bastante complexo. Ele pode incluir processo de atenção, de detecção, de diferenciação e de percepção, a tomada e o processamento de informações, a memória a curto e a longo prazo, a aprendizagem e o conhecimento de normas e de símbolos, a motivação, a tomada de decisões bem como uma série de automatismos percepto-motores, de manobras rápidas e uma capacidade de reagir prontamente ao feedback (ROZESTRATEN, 1981).

A psicologia ganha ênfase no Brasil na década de 1950, quando se faz necessário a presença de psicólogos para analisar o comportamento dos motoristas, visando a diminuição dos acidentes causados no trânsito. A atuação psicológica inclui os testes de avaliação psicológica, também conhecidos como testes psicotécnicos, ao qual se faz necessários para obtenção da licença para dirigir um automóvel (SILVA, 2012), tal medida foi imposta para garantir a prevenção de fatalidades ocasionadas pela má condução de veículos no trânsito.

A lei nº 9.503 estabelece que, o trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito (BRASIL, 1999), apesar das normas e regras de trânsito, ainda há um número crescente de acidentes na nossa sociedade, não bastando apenas o conhecimento, mas também a percepção das consequências de um comportamento imprudente nas rodovias e avenidas.

Com ênfase a cidade de Campina Grande, Paraíba, pode-se observar números significativos de acidentes no último ano, segundo a Superintendência de Trânsito e Transportes Públicos (STTP) no período de 1º de janeiro de 2023 a 24 de maio do mesmo ano, em comparação ao mesmo período do ano de 2022, houveram 513 acidentes na cidade com um aumento de 3% quando comparado ao mesmo período de 2022, quando foram registrados 499 sinistros de trânsito.

Por meio da psicologia do trânsito em observância aos comportamentos dos indivíduos no tráfego podem-se identificar componentes favoráveis à ocorrência de acidentes, evidenciando possibilidades preventivas e educativas para o trânsito inseridas desde o ensino fundamental nas escolas e por meio de campanhas conscientizadoras. A teoria da aprendizagem social é uma teoria do processo de aprendizagem e do comportamento social que propõe que novos comportamentos podem ser adquiridos pela observação e imitação de outros. Afirma que a aprendizagem é um processocognitivo que ocorre em um contexto social e pode ocorrer puramente por meio de observação ou instrução direta, mesmo na ausência de reprodução motora ou reforço direto (DIAS; SILVA, 2019).

Através de exemplos práticos das consequências de uma má condução e a importância da educação contínua dos motoristas e pedestres, desde a infância, contribui para formação de condutores mais conscientes e informados sendo capazes de tomar decisões responsáveis no trânsito. A teoria da aprendizagem social explica o comportamento humano em termos de interação recíproca contínua entre influências cognitivas, comportamentais e ambientais. A intenção de Bandura era explicar como as crianças aprendem em ambientes sociais, examinando e imitando o comportamento observado de outras pessoas (DIAS; SILVA, 2019).

As campanhas de prevenção também atuam conscientizando sobre os riscos associados ao comportamento imprudente no trânsito, fornecendo informações sobre práticas positivas nesse contexto. A publicação de leis que exigem a consonância do comportamento socialmente aceitável é um dos meios mais eficazes para alterar determinados comportamentos, considerados inadequados para o bem-estar social. Quando isso ocorre, o papel do marketing social é estabelecer um ambiente favorável à aceitação da nova lei (SOUZA; CHIUSOLI; PACANHAN; ODA; CARVALHO, 2004).

Tendo em vista o exposto, o projeto busca compreender a casuística dos acidentes de trânsito na cidade de Campina Grande PB, e a partir dos seus resultados verificar o conhecimento dos participantes acerca das campanhas de conscientização dotema, sendo esses homens ou mulheres acima de 18 anos que já vivenciaram acidentes como pedestre ou como condutor na cidade pesquisada.

1. MÉTODO

Para a operacionalização dos resultados, foi utilizado o programa de análise textual e de evocações: Open Evoc 0.92, desenvolvido no anos 1990 por um pesquisador francês (DUTRA,

2015). De lá para cá, o programa passou por um processo de várias atualizações ficando cada vez mais sofisticado.

O Open Evoc 0.92 também pode fazer a leitura dos textos que são originados de discursos, o que faz um excelente suporte para pesquisas que seguem a metodologia qualitativa (WALCHEKE; WOLTER, 2011). A apresentação dos dados facilita a compreensão do que foi estudado: pode ser feita tendo como base o espaço cartesiano (como será exposto a seguir), com gráficos, figuras, etc., o que o faz uma ferramenta versátil.

Tendo em vista isto, no quadro nº 1 abaixo, pode-se identificar as 4 dimensões de evocações que sustentam os discursos das entrevistas realizadas pela autora. Na primeira dimensão, tem-se a categoria mais expressiva, onde as evocações são as mais fortes e que espelham as representações sociais que os informantes possuem das temáticas estudadas.

Embora não seja um estudo sobre as representações sociais, é de fundamental importância entender que elas são as imagens que representam algo que é extremamente operacionalizado pelas pessoas na sociedade e que afetam os comportamentos delas e que também são alteradas pela subjetividade alheia. Em outras palavras como Santos (2005) sugere, é o saber de senso comum que é um vetor de alteração da sociedade e que também sofre mudanças pelo pensamento social constituido em torno de si. Por conta desta circunstância, é bom lembrar que os discursos analisados aqui, representam apenas uma minúscula tendência sobre o tema abordado, haja vista a reduzida amostra não poder indicar uma produção do pensamento social mais expressiva. No quadro nº 1 logo a seguir, se dispõe a análise das evocações determinadas pelo que foi dito pelas pessoas voluntárias nesta pesquisa. O Open Evoc 0.92 portanto faz a análise do que foi dito, depois da sua transformação em texto (digitado ou manuscrito) e daí o pesquisador realiza a interpretação à luz das teorias das diversas áreas correlatas, no caso aqui: a psicologia do trânsito.

Quadro 1 - Análise das evocações a partir da análise Rangmont

Frequência >= 1 / Ordem de evocação < 3	Frequência >= 1 / Ordem de evocação >= 3
1,57% - Motocicleta – 33 1,54% - Acidente – 28 1,21% - Trânsito – 20	1,20% - Campanha – 8 0,75% - Prevenção – 4 0,75% - Escola – 6
Frequência < 1 / Ordem de evocação < 3	Frequência < 1 / Ordem de evocação >= 3
0,75% - Maio Amarelo - 3 0,75% - Pedestre – 3 0,65% - Motorista - 3	0,65% - Rua - 2 0,65% - Educação – 1

Fonte: A autora (2023)

Os resultados acima, no quadro 1 se desenvolveu a partir das palavras ditas pelos 3 entrevistados e somaram um total de 493 palavras principais evocadas. Conforme os resultados expostos o *Rangmont* indicou que 14 palavras eram mais destacadas e distintas no discurso geral, dado esse verificado por conta de a amostra ser pequena. A ordem média das evocações foi de 3,0, sendo que as palavras que ficaram abaixo desta média são tidas como aquelas evocações mais tênues e aquelas que tiveram um valor acima desta média, possuíram uma evocação mais robustas. Todas as percentagens no quadro são aproximadas (mas geralmente não completam 100%).

A primeira dimensão, aquelas cujas evocações são mais fortes e condensadas (4,32%) se solidificaram na seguinte nomeação: ‘Acidentes de trânsito’, e, tem como palavras mais evocadas ‘Motocicleta’ (1,57%), ‘Acidente’ (1,54%) e ‘Trânsito’ (1,21%), indicando que os sinistros no âmbito do trânsito são os que mais chamam a atenção dessas pessoas. Inclusive, no contexto de Campina Grande, à cada 10 acidentes quase quatro envolvem motociclistas (CAMPINA GRANDE, 2023). Na entrevista nº 1 tem-se que: “*Do nosso caso não foi desatenção, foi a perda de controle, minha irmã no caso a pessoa que tava no controle é, não conseguiu na hora né, de, não conseguiu controlar o veículo e acabou batendo no paralelepípedo é no acostamento e a gente acabou sofrendo o acidente (...) foi apenas a moto mesmo, a gente não bateu em outro veículo é foi algo que foi a perda de controle, foi só dela mesmo, foi com a gente*”. Neste sentido, as três evocações se uniram em um discurso tão comum que é o do acidente de motocicleta, mesmo que não haja outro veículo para colidir, a falha na percepção pode ser fatal (SILVA; JACOB; COSTA; GOMES; SERRANO, 2021).

Para a segunda classe (2,7%) tem-se os aspectos relacionados às campanhas de prevenção e educação e recebe a tarja de ‘Educação para o Trânsito’. Esta dimensão se formou provavelmente por conta do ‘Maio Amarelo’, um movimento social surgido no Brasil por volta de 2014 (anteriormente em 2011, a ONU havia incentivado a mobilização de forma internacional) (BRASIL, 2021). Compondo-a se tem: ‘Campanha’ (1,20%), e, ‘Prevenção’ (0,75%), e, ‘Escola’ (0,75%). Elas se entrelaçam por que embora as maiores partes das pessoas lembrem do Maio Amarelo somente como uma campanha de marketing social, ele em verdade é um movimento social permanentemente ativo, sendo a campanha, apenas uma faceta. Mas no Brasil, a função mais veemente, de fato é a campanha educativa (BIANCHI, 2013; SOARES; THIELEN, 2012). O segundo entrevistado lança mão de uma sugestão: “*Como Campina Grande é uma cidade pequena assim e muitas coisas funcionam de carro de som, eu acho que carros de som passando nas ruas conscientizando as pessoas e tal, falando dos índices de acidentes tá alto, é, sabe, igual eles fazem propaganda de arroz, de feijão, eu acho que fazendo propagandas assim, por que o que acontece às vezes essas campanhas não chegam para todo mundo e nem todo mundo conhece*”.

A terceira classe (2,15%) se relaciona intimamente à anterior, por causa justamente da evocação ‘Maio Amarelo’ (0,75%) e por isso recebe esta nomeação, movimento social e campanha anual que se convergem na tentativa de educar as pessoas de forma ampla. Esta amplitude é explicitada pelas seguintes evocações que são ‘Pedestre’ (0,75%) e ‘Motorista’ (0,65%). Estas evocações expõem os dois extremos: de um lado, aqueles que estão mais vulneráveis na via (transeuntes) e os que estão motorizados e minimamente protegidos pela carenagem dos veículos (motoristas). Este antagonismo, muitas vezes é letal, principalmente para os caminhantes. Assis, Sousa, Honório, Batista (2019) afirmam inclusive que as campanhas com mais retorno em termos de mudança de conduta das pessoas são aquelas relacionadas à ‘lei seca’ (que impossibilita que as pessoas consumam bebidas alcoólicas e dirijam qualquer tipo de veículo), as demais são pouco lembradas. Isto fica evidente na entrevista nº 2: “*Eu acho que precisa divulgar mais, eu acho que, tem que realmente investir mais na campanha, com mais divulgação, mais conscientização*”.

A última classe (1,3%) intitulada de ‘Rua’, tem como destaque apenas: ‘Rua’ (0,65%) e ‘Educação’ (0,65%). Esta dimensão parece ser mais uma mescla de alguns conteúdos de outras classes, mas atende ao quesito básico que é o âmbito onde ocorrem os acidentes de trânsito que é a via pública e o procedimento de controle de sinistros que é a educação, se possível, desde a mais tenra idade. Assim, indica-se: “(...) a última o homem estava meio desligado e não prestou

atenção que o sinal estava fechado e bateu na traseira do carro, foi bem forte o impacto. E teve outra vez que tinha um homem, é em uma rua, que a rua não tinha, não tinha saída e ele tava dando ré muito rápido e bateu no carro antes da gente conseguir dá ré”.

2. CONCLUSÃO

Diante dos achados, a pesquisa se encerrou sem possuir uma explicação mais apurada no que concerne ao objetivo geral. As pessoas entrevistadas não conseguem compreender que os sinistros de trânsito vão além da simples colisão entre veículos. Não conseguem estabelecer uma casuística em que variáveis de cunho psicossociais e principalmente educacional estão envolvidos profundamente neste contexto.

Em relação aos objetivos específicos, fica patente que as pessoas não conhecem uma campanha de prevenção a nível estadual ou local, mas conhecem a campanha de ampla magnitude que é o Maio Amarelo (nível nacional). Este dado indica que há a necessidade de se realizar de forma perene uma campanha que represente as pessoas no seu *locus*, onde vivem as suas vidas com elementos de sua realidade. Estas propagandas, poderiam ser complementares ao Maio Amarelo.

Por fim, se percebeu que a amostra consegue identificar o Maio Amarelo como uma forma razoável de prevenção aos sinistros de trânsito. Isto pode ser explicado por conta das maciças doses de propaganda tanto na Tv quanto na internet, e em outros meios de comunicação que viabilizam a conscientização das pessoas sobre os perigos inerentes ao trânsito.

REFERÊNCIAS

BARDIN, L. Análise de Conteúdo. Edições 70: Lisboa/Portugal, 2011.

BIANCHI, A. S. Ciranda do trânsito. In A. S. BIANCHI (Org), Trânsito, Cidadania e Educação: As Experiências do Ciranda do Trânsito. Conselho Regional de Psicologia - 8 a Região, Curitiba, 2013.

BRASIL. Observatório Nacional de Segurança Viária (ONVS). História do Maio Amarelo. <https://bvsms.saude.gov.br/movimento-maio-amarelo-10-anos-de-atencao-pela-vida/#:~:text=Em%2011%20de%20maio%20de,sinaliza%C3%A7%C3%A3o%20e%20advert%C3%A3ncia%20no%20tr%C3%A2nsito.,> 2013.

BRASIL. Decreto-lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Diário Oficial da União: Seção 1, Brasília, DF, 1997, p. 12- 13.

DE ASSIS, P. R.; SOUSA, C. V.; HONÓRIO, L. C.; BATISTA, N. K. Avaliação das campanhas brasileiras sobre acidentes de trânsito à luz do marketing social. *International Journal of Business Marketing*, [S. l.], v. 4, n. 1, p. 23–35, 2019. Disponível em: <https://ijbmkt.emnuvens.com.br/ijbmkt/article/view/108>. Acesso em: 12 jul. 2023.

CAMPINA GRANDE. Segurança Viária: Núcleo de Estudos de Acidentes de Trânsito registra diminuição no número de mortes em acidentes em Campina Grande no ano de 2023. Disponível em: <https://sttp.campinagrande.pb.gov.br/> Acessado em: 22, Jun e 2023.

CARVALHO, J. L. G. Medicamentos genéricos: Um estudo longitudinal da percepção e decisão de compra da população com base no marketing social aplicado às políticas públicas. In: Anais do XXVIII Enanpad, Curitiba, Brasil, 2014.

DIAS, Carlos Melo; SILVA, Carlos Fernandes. Da teoria da aprendizagem social de bandura na formação de habilidades de conversação. 2019. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/332876274_Teoria_da_A_aprendizagem_social_de_Bandura. Acessado em: 22, Jun e 2023.

PINTO, C.; E CUNHA, M. Educação para o trânsito: a violência no trânsito trabalhada no contexto escolar. *Eventos Pedagógicos*, v. 4, n. 1, p. 63-71. Rogers, C. (2009) *Tornar-se Pessoa*. Ed. Martins Fontes, São Paulo, 2013.

SANTOS, M. F. S. A teoria das representações sociais. In: SANTOS, M. F. S.; ALMEIDA, L. M. (orgs.). Diálogos com as teorias das representações sociais. Maceió/Recife: Edufal/Edupe, 2005. (pp. 13-38).

SILVA, Fábio Henrique Vieira de Cristo. A Psicologia do Trânsito e os 50 Anos de Profissão no Brasil. *Psicologia: Ciência e Profissão*, 2012, 176-193.

SMITH, J. Métodos de pesquisa qualitativa. Thousand Oaks, CA: Sage Publications 2010.

SOARES, D. P.; THIELEN, I. P. Projeto Transformando o Trânsito e a Perspectiva do Facilitador. *Psicologia Ciência e Profissão*, v. 32, n. 3, p. 730-743, 2012.

SOUZA, J. L. Sobre a Forma e o Conteúdo da Educação para o Trânsito no Ensino Fundamental. Tese de doutorado. Escola de Engenharia de São Carlos da Universidade de São Paulo, São Carlos, 2010.

SOUZA, M. J. B., CHIUSOLI, C. L, PACANHAN. M. N., ODA, C. M., MANZINI, E. J. A entrevista na pesquisa social. *Didática*, São Paulo, v. 26/27, p. 149-158, 1990/1991.

ROZESTRATEN, Reinier J.A. Psicologia do Trânsito; O que é e para que serve. *Psicologia: Ciência e Profissão*, Vol.1, 1981, 141-143.

WALCQUE, J.; WOLTER, R. Critérios de construção e relato da análise prototípica para representações sociais. *Psicologia: Teoria e Pesquisa*, v. 27, n. 4, p. 521-526, dez., 2011.

CAPÍTULO VII

A COMPREENSÃO SOBRE A AVALIAÇÃO PSICOLÓGICA NO TRÂNSITO DE CAMPINA GRANDE

HIUDER RIAN DE MEDEIROS ROCHA

Os acidentes de trânsito são um grande problema em termos de custos humanos e sociais e impacto econômico, com base nos relatórios emitidos pela Autoridade de Transportes Públicos (STTP), foram recolhidos dados sobre acidentes e respetivas categorias de causas para fornecer uma base sólida de análise.

Segundo os dados obtidos pela STTP, cerca de 90% dos acidentes registrados em Campina Grande no mês de setembro foram causados por falha Humana. As causas específicas nesta categoria são falta de atenção do motorista, excesso de velocidade e desrespeito aos sinais de trânsito. A preponderância das motocicletas nos acidentes tem chamado a atenção de especialistas, sugerindo que a imprudência aliada ao excesso de velocidade e à desatenção são as principais causas desses tipos de acidentes.

A educação e a conscientização são componentes essenciais para melhorar a segurança no trânsito, e a psicologia do trânsito desempenha um papel importante na concepção e implementação de programas educacionais eficazes, na compreensão e promoção de um comportamento seguro no trânsito. Entre outros aspectos psicológicos relevantes, também lida com a percepção de risco, tomada de decisão, habilidades de direção, comportamento agressivo e cooperativo e a importância do cumprimento das regras de trânsito. A compreensão destes aspectos permite desenvolver estratégias de intervenção destinadas a alterar os comportamentos inadequados e a promover um comportamento rodoviário responsável.

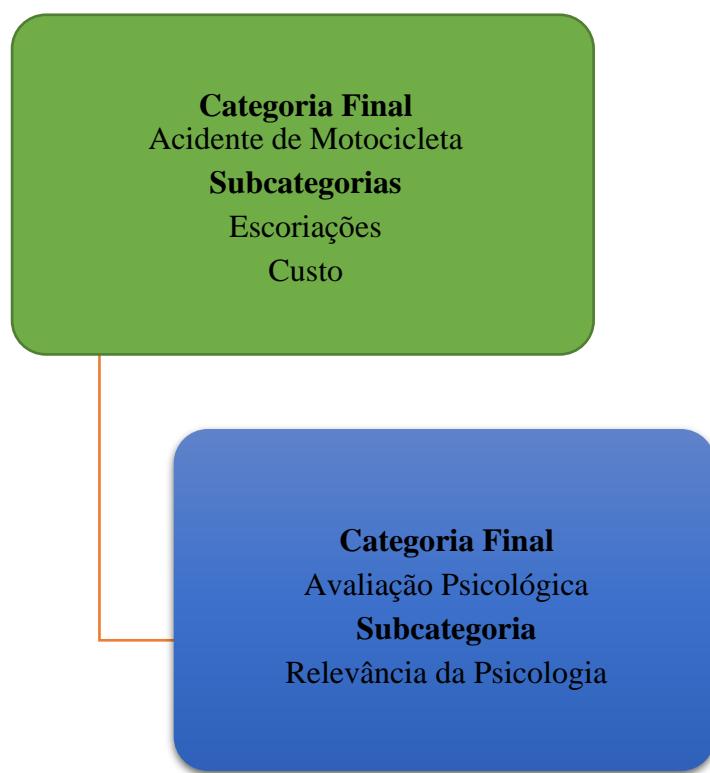
"A Psicologia do Trânsito surgiu como consequência de numerosas pesquisas em dezenas de institutos, laboratórios e centros de pesquisa nas últimas duas décadas. Podemos defini-la como o estudo científico do comportamento dos participantes do trânsito, entendendo-se por trânsito o conjunto de deslocamentos dentro de um sistema regulamentado" (ROZESTRATEN, 1981).

A incorporação dos princípios da psicologia do trânsito à política de segurança no trânsito possibilitará o desenvolvimento de estratégias mais eficazes de prevenção e conscientização voltadas para a redução de acidentes e melhoria da segurança viária em Campina Grande.

1. MÉTODO

A utilização da análise de conteúdo de Bardin (2011) é muito relevante no âmbito da pesquisa qualitativa por que expressa um conjunto de temas por agregação de palavra e outros componentes textuais que se condensam e dão sentidos aos termos ditos pelos sujeitos de pesquisa. Sendo assim, se elabora a interpretação de dados em cima da essência dos enunciados verbalizados, prioritariamente. No quadro nº 1 abaixo se identificam as categorias finais e as subcategorias.

Figura 1 – Distribuição das Categorias



Fonte: O autor (2023)

Como visto acima, a partir da análise de conteúdo se formaram duas categorias e três subcategorias. A categoria ‘Acidentes de Motocicleta’ possui duas subcategorias que são ‘Escoriações’ e ‘Custo’. Para a primeira, o entrevistado nº 1 fala que: “*Escoriações superficiais na perna, braços e barriga (...)*”, acerca de um acidente que sofreu. Por outro lado, o entrevistado

nº 1 diz algo parecido: “*Tive escoriações na perna, braços e joelhos*”, coadunando-se com o que Novo (2015) e Vieira (2010) entendem ser a rotina de pessoas que se envolvem em acidentes de trânsito, principalmente motociclistas.

Para a outra subcategoria (Custo), isto se relaciona a que se entende que todo acidente possui um custo, por conta do dano causado, aliás é justamente por haver dano que o evento se chama ‘acidente’ ou ‘sinistro’: “*O custo financeiro do dano foi entre R\$1500,00 e R\$2000,00*” (entrevistado nº 2).

Já a outra categoria (“avaliação psicológica”) tem apenas uma subcategoria que se destacou: ‘relevância da psicologia’, como o entrevistado nº 1 fala: “*Ter uma avaliação psicológica para retirada da Carteira Nacional de Habilidade é muito importante, pois ajudará a fazer uma avaliação comportamental de cada pessoa, avaliando se realmente essa pessoa tem condições para trafegar no trânsito, pilotar ou dirigir exige muita paciência*”. Todas estas concentrações de discursos estão direcionadas por estas categorias a partir da realidade vivenciada com condutas de risco pelos informantes da pesquisa ou por terceiros (PANICHI; WAGNER, 2006). Isso permite entender que o que foi dito nas entrevistas é puramente o reflexo da realidade dessas pessoas. Desta maneira, outros indivíduos que possam ter passado por eventos parecidos, podem representar cada experiência à sua maneira, tendo como base sua própria história pessoal, por exemplo (SILVEIRA; SOUZA, 2016).

2. CONCLUSÃO

Ao fim da pesquisa, se percebe antes de mais nada que a psicologia ainda precisa ser descoberta pelos leigos. Eles não têm muita noção em que de fato esta ciência pode favorecer a sociedade civil como um instrumento de prevenção aos sinistros e óbitos de pessoas no trânsito brasileiro. Seu potencial está em permanente dormência, sendo visualizado apenas uma pequena faceta da sua operacionalidade.

Em relação ao objetivo geral, este estudo não se estabeleceu propriamente uma casuística em relação aos sinistros. Deverá haver outras pesquisas que se aprofundem no tema, pois os entrevistados não evidenciaram uma relação específica entre a origem do sinistro e o fato em si, afinal apenas o choque entre dois ou mais veículos por si só não pode explicar um evento tão complexo como o do encontro de diversas pessoas no sistema de trânsito, cada uma com sua história e sua subjetividade singular.

Em relação aos objetivos específicos, ficou evidente que a amostra entende perfeitamente que o valor que possui a avaliação psicológica é muito positivo, embora não

entenda o procedimento em si, ou a capacidade da psicologia como um todo em transcender tal prática. Em relação ao outro objetivo específico, não ficou claro que os entrevistados compreendem que os procedimentos de avaliação psicológica estão seguindo o padrão definidos pelo Conselho Regional de Psicologia em Campina Grande, isto é, se os psicólogos estão realizando de fato corretamente esta tarefa da psicologia. Isto também é outro ponto a ser pesquisado futuramente, em outro estudo.

REFERÊNCIAS

- BARDIN, L. Análise de Conteúdo. Ed. rev. e ampl. São Paulo: Edições 70, 2011.
- BERETA, T. A. D. S.; BATAGLIA, P. U. R. A formação do psicólogo do trânsito: reflexões sobre a competência moral dos pós-graduandos. Marília: Oficina Universitária; São Paulo: Cultura Acadêmica, 2021.
- CONSELHO FEDERAL DE PSICOLOGIA. Resolução nº1/2019, de 12 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.
- CRUZ, R. M. Modelo de avaliação psicológica de condutores no Brasil: Justificativas Técnico-Científicas e Fluxo de Decisões. In: CRUZ, R. M.; WIT, P.; SOUZA, C. Z. (Orgs.). Manual de psicologia do trânsito. 2 ed. São Paulo: Votor, 2020. (pp. 179-202).
- G1. Acidentes de trânsito na Paraíba. 2021 Disponível em: <https://g1.globo.com/pb/paraiba/noticia/2021/10/26/cerca-de90percent-dos-acidentes-de-transito-sao-causados-por-falha-humana-em-campinagrande.ghtml> Acesso em: 24/06/2023.
- NOVO, C. F. et. al. ... Percepção de risco do motociclista infrator. *Psicol. cienc. prof.*, v.35 n. 4, p. 991-1066, out., 2015.
- PANICHI, R. M. D.; WAGNER, A. Comportamento de risco no trânsito: revisando a literatura sobre as variáveis preditoras da condução perigosa na população juvenil. *Inter. Jour. Psy.*, 40(2), 159-166, 2006.
- ROZESTRATEN, R. Psicologia do trânsito; o que é e para que serve. *Psicol. cienc. prof.*, v.1 n.1, Brasília, jan., 1981.
- SILVEIRA, J. C. M.; SOUZA, J. C. Sequelas de acidentes de trânsito e impacto na qualidade de vida. *Rev. Saúde e pesq.*, 9(2): 373-380, 2016.
- VIEIRA, L. J. E. S. et al. Relatos da equipe de saúde quanto às práticas educativas ao vitimado no trânsito durante a hospitalização/reabilitação num hospital de emergência. *Saude soc.*, São Paulo, v. 19, n. 1, mar. 2010.

WIT, P; OLIVEIRA, C. A. D.; CRUZ, R. M.; SOUZA, C. Z. Riscos no trânsito: Modelos, teorias e perspectivas. In: CRUZ, R. M.; WIT, P.; SOUZA, C. Z. (Orgs.). Manual de psicologia do trânsito. 2 ed. São Paulo: Vetor, 2020. (pp. 81-104).

CAPÍTULO VIII

EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO É UM MÉTODO EFICIENTE DE PREVENÇÃO AOS ACIDENTES DE TRÂNSITO?

MARLI MARIA DE SOUSA ALBUQUERQUE

Para este projeto foi realizada entrevistas com 4 pessoas que já sofreram acidentes de trânsito na cidade de Campina Grande – PB, de idades acima dos 18 anos, com grau de escolaridade superior ou médio. As entrevistas foram via Google Meet, foram gravadas com o livre consentimento do entrevistado, para que pudesse ser transcrita de forma fidedigna.

Tendo em vista que o trânsito é assustadoramente um meio de letalidade, levando a morte milhares de pessoas, entre estas, estão jovens ainda no início de sua juventude. Com esta pesquisa vê-se a possibilidade de vislumbrar uma possível prevenção aos acidentes de trânsito em Campina Grande.

Segundo Silva, Tomé e Formiga (2020), o trânsito é visto como um problema Social devido aos impactos causados pela pressa, aceleração e demais atitudes ao trânsito. Esta pesquisa se fez necessário para ampliar os conhecimentos sobre essa realidade na cidade de Campina Grande. Fica mais que comprovado o quanto a Psicologia do Trânsito pode contribuir para a prevenção de acidentes em ambientes de trânsito. Sendo assim, se pode pensar que a Psicologia do Trânsito possui um papel relevante, que além de estudar o comportamento humano em ambientes de trânsito, como nas vias de grande fluxo, pode alertar a população e os poderes competentes em relação as reais necessidades e riscos dessa demanda. Sabemos que os estudos sobre acidentes de trânsito no Brasil são escassos, grupos de estudos tem surgidos voltados para esta área, porém são pouquíssimos ainda para a grande demanda existente, tal motivo leva a crer que são poucos os conhecimentos a respeito do comportamento dos condutores e dos pedestres, ainda é preciso desenvolver muitos estudos para que se chegue a um resultado que dê possibilidades de haver intervenções que previnam os acidentes de trânsitos, especificamente na cidade de Campina Grande, e porque não dizer, até para todo o Brasil.

Os avanços na tecnologia automobilística é um dado relevante e as autoridades competentes precisam levar em consideração dando ênfase a este dado. Após a segunda guerra mundial, o automóvel particular converte-se em fenômeno de massa em todo o mundo. No Brasil essa revolução automotora acontece exatamente após este evento, (II Guerra Mundial). O automóvel torna-se um produto de consumo e status social, apesar de simbolizar crescimento econômico, sinaliza riscos preocupantes, pois indivíduos desabilitados e com comportamentos duvidosos no que diz respeito ao comportamento cognitivo não tão aptos adquirem o seu automóvel e saem pelas vias públicas colocando em risco vidas inocentes.

Existe um anseio para que este projeto que surgiu como um esforço para contribuir com a prevenção de acidentes de trânsito na cidade de Campina Grande-PB, apartir da compreensão da casuística desses eventos que tem como objetivos específicos identificar o conhecimento acerca dos métodos de prevenção de acidentes e verificar se a educação para o trânsito é uma possibilidade de prevenção aos acidentes de trânsito. Com isto podemos constatar a relevância da Psicologia de Trânsito como elemento importante nessa construção.

1. MÉTODO

Para a apresentação dos resultados, deve-se lembrar que os mesmos foram elaborados tendo em conformidade com a utilização do Evoc 0.92, programa de análise textual que se baseia nas evocações mais fortes para gerar aglomerados de palavras, classes ou categorias que formalizam um sentido (DUTRA, 2015). Esta configuração geralmente se sustenta num modelo cartesiano, embora possa ser apresentado de outras formas.

Sendo assim, esta pesquisa se direciona pelo interesse em identificar as evocações aventadas sobre acidentes de trânsito e também sobre a educação para o trânsito. De acordo com Bereta e Bataglia (2021), esse é um dos pilares de intervenções na área do trânsito e também, uma das formas dos psicólogos poderem trabalhar: marketing social e nos processos de influência social para mudar o quadro de situações que mostram o Brasil como um dos países em que mais se mata e morre no trânsito (VIEIRA, 2010). A seguir, os dados da análise derivada do Evoc 0.92.

Quadro 1 - Análise das evocações a partir da análise Rangmont

Frequência >= 1 / Ordem de evocação < 3	Frequência >= 1 / Ordem de evocação >= 3
2,00% - Acidente – 33 1,57% - Automóvel – 28 1,54% - Motocicleta – 25 1,21% - Trânsito – 20	0,75% - Dor – 8 0,65% - Medo – 4 0,65% - Cirurgia – 6
Frequência < 1 / Ordem de evocação < 3	Frequência < 1 / Ordem de evocação >= 3
0,30% - Psicólogo - 3 0,30% - Psicológico – 3	0,68% - Rua - 2 0,65% - Avenida – 1 0,65% - Médico – 1 0,65% - STTP – 1

Fonte: A autora (2023).

Para análise das evocações foi usado o *software Open Evoc 0.92* que para Walcheke e Wolter (2011) é um programa que trabalha em cima das evocações dos sujeitos de pesquisa, permitindo ao pesquisador identificar as partes mais relevantes do discurso emitido. Pode ser, portanto, um relevante instrumento para pesquisas qualitativas, pois permite a melhor compreensão do campo representacional criado na relação entre o sujeito e a temática estudada.

Os resultados acima, no quadro 1 se desenvolveu a partir das palavras evocadas pelos 4 participantes somaram um total de 370 palavras principais evocadas. Conforme quadro 1 o *Rangmont* determinou que 13 palavras eram distintas e fortes os suficientes para se destacarem no discurso geral, dado esse verificado por conta da amostra ser pequena. A ordem média das evocações foi de 3,0, sendo que as palavras que ficaram abaixo desta média são tidas como aquelas evocações mais fracas e aquelas que tiveram um valor acima desta média, possuíram uma evocação mais forte. Todas as percentagens no quadro são aproximadas, haja vista se tratar de um estudo baseado em método qualitativo.

Na primeira instância há o computo das palavras mais fortes, tais quais sejam: acidente, motocicleta, automóvel, trânsito, que por sua vez formalizaram o que Abric (2003) e Sá (1996) nomeiam de ‘núcleo central’ do discurso, ou das representações sociais. Aí estão as evocações que representam mais fortemente o discurso dos entrevistados como um todo. Por isso, o valor de cada evocação não será repetido em outras dimensões mais fracas.

'Acidente' (2,00%) é uma evocação que valida praticamente toda a pesquisa, pois indica o evento mor, aquele aos quais as pessoas mais temem no trânsito e que se conjuga nas duas outras evocações dessa categoria: 'Automóvel (1,57%) e 'Motocicleta' (1,54%). A maior parte dos sinistros que ocorrem, inclusive em Campina Grande, envolvem as máquinas de condução, ou seja, os veículos (carros e motos), causando danos muitas vezes indeléveis (MOGNON; RUEDA, 2016). Assim na entrevista 1 á um exemplo deste tipo de evento: "*Eu ia saindo do sinal, ultrapassando um carro, o sinal há uns 50 metros fechou, os carros foram parando, e quando eu observei estava na traseira de outro carro. O carro parou na minha frente e eu bati na traseira do carro*".

Já a evocação 'trânsito' (1,21%) diz respeito ao meio onde não somente ocorrem os sinistros, mas onde estes veículos colidem e causam prejuízos de ordem material e psicológica (ANDRADE; ANTUNES, 2019). Desta forma, a primeira classe recebe o nome de 'Acidentes de Trânsito' e dispõe de 6,32% da densidade das respostas dos discursos.

Na segunda classe, há 3 evocações majoritárias: 'Dor' (0,75%), 'Medo' (0,65%) e 'Cirurgia' (0,65%) que nomeiam tal dimensão como 'Sentimentos Negativos'. Tal categoria condensa 2,05% densidade das respostas dos discursos. Em outras palavras, o produto dos sinistros de trânsito é a dor dos danos físicos e psicológicos e o medo, que inclusive pode afastar as pessoas do trânsito, da prática de dirigir. O entrevistado 2 informa que:

"Assim (...) eu vinha na Avenida Floriano Peixoto, descendo da Catedral sentido, o contorno ali (...). O viaduto, quando cheguei no contorno do viaduto, um cidadão que vinha do outro lado não respeitou eu passar e danou o carro por cima, entendeu? Ai eu (não comprehensível) a cair, aí eu arrastei a moto ainda por uns 20 metros, aí eu cai no nada e a moto seguiu em frente. Ai eu como estava sentindo muita dor na coluna pude nem me levantar pra ir olhar o que estava acontecendo".

E cirurgia é a intervenção médica que muitas vezes salva vidas, em outras ocasiões os envolvidos em acidentes de trânsito devem ficar internos por tempo indeterminado ou por longa temporada em hospitais de trauma, ocasionando uma ruptura na rotina das pessoas, também é vista com certa temeridade (MARINHO; SANTOS; MORAIS FILHO; VALENÇA; OLIVEIRA SANTOS; BAY JUNIOR, 2019).

A terceira classe, é nomeada de 'Psicologia' e condensa 0,61% das respostas e foca na figura dos profissionais de psicologia, como sendo necessários. O entrevistado 1 expressa que: "*Antes de você ir pro trânsito, um acompanhamento psicológico, um psicólogo pra ver as condições do condutor, eu acho isso muito importante, mas desde que não seja só uma fantasia ter um psicólogo só pra aprovar e sim mais efetivo (...)*". Destarte tal condição, a psicologia do trânsito é reconhecida como uma possibilidade de atenuação de problemas no trânsito. Cristo

e Silva (2012) informa que na composição do terceiro Código de Trânsito Brasileiro, teve vetada o uso mais profundo da avaliação psicológica e por conseguinte de um acompanhamento destes profissionais em relação à sociedade civil.

Finalizando, a quarta classe foi nomeada de “Espaço” que é o ambiente em que ocorrem os eventos aqui analisados, ou seja, a via, as ‘Ruas’ (0,36%), ‘Avenidas’ (0,68%), ‘STTP’ (0,68%), e ‘Médico’ (0,68%), culminando com 2,4%. Além disso, as pessoas que cuidam desses espaços, como os agentes de trânsito da Superintendência de Trânsito e Transportes Públicos (STTP) de Campina Grande. Assim o entrevistado 1 fala que: *“Assim (...) o cara queria dar uma tapa em mim, mas aí eu procurei saber se o cara estava bem, todo mundo tava bem, chamou o pessoal da STTP e foi resolvido, eu assumi que a culpa era minha, pronto. Não houve registro de multa”*. Esses profissionais, assim como os psicólogos são fundamentais para que o trânsito tenha um mínimo de organização.

2. CONCLUSÃO

Para a conclusão desta pesquisa é interessante notar que a amostra entrevistada sempre relaciona o acidente de trânsito como algo que se deu entre pessoas, parece não haver uma noção de casualidade, no que se refere ao contexto em que ocorre o sinistro, outrossim, a eventualidade do fato se dá por que as pessoas estavam fazendo ações erradas no momento errado. A amostra aparentemente não consegue entender que a sinistralidade no trânsito transcende apenas à colisão entre veículos ou que os atos de terceiros são inadequados neste ambiente.

Expondo os objetivos específicos, igualmente não se percebeu que os entrevistados entendessem sobre procedimentos de prevenção aos acidentes de trânsito. Os discursos focaram e redundaram na efetividade dos acidentes e não na possibilidade ainda que eventual de evitá-los. Isto demonstra que as pessoas que transitam na cidade deveriam passar por um processo de educação para o trânsito. Isto por si só compromete o segundo objetivo específico deste estudo, que era perceber se no discurso da amostra, a educação para o trânsito é uma possibilidade efetiva de prevenção aos acidentes de trânsito, e isto por conseguinte não ocorre, ao menos nesta amostra.

REFERÊNCIAS

ABRIC, J.C. Abordagem Estrutural das Representações Sociais: Desenvolvimentos Recentes. In: CAMPOS, P.H.F.; LOUREIRO, M. C. S.(org.) Representações Sociais e Práticas Educativas. Goiânia: Editora da UCG, 2003, p.37-57.

ANDRADE, F. R. D. E.; ANTUNES, J. L. F. Tendência do número de vítimas em acidentes de trânsito nas rodovias federais brasileiras antes e depois da década da ação pela segurança no trânsito. *Cadernos de Saúde Pública*, v. 5, n. 8, p. E00250218, 2019.

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

DUTRA, L. R. As representações sociais sobre a profissão de terapia ocupacional dos acadêmicos e egressos do curso de terapia ocupacional da Universidade Federal de Minas Gerais. 2015. 90 f. Dissertação (Mestrado em Ensino em Saúde) – Faculdade de Ciências Biológicas e da Saúde, Universidade Federal dos Vales do Jequitinhonha e Mucuri, Belo Horizonte, 2015.

MARIN, Letícia. QUEIROZ, Marcos S. A atualidade dos acidentes de trânsito na era da velocidade: uma visão geral. *Caderno de Saúde Pública*, 2000. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/csp/a/8Y6XGs7ZTK63sbHnZHdkmDF/abstract/?lang=pt>. Acesso em: 21/06/2023.

MARINHO, C. da S. R.; SANTOS, J. N. de A., MORAIS FILHO, L. A.; Valença, C. N., SANTOS, E. G. de O. y BAY JÚNIOR, O. de G. 2019. Accidente de tráfico: análisis de los casos de traumatismo cranoencefálico. *Enfermería Global*. 18, 2(feb. 2019), 323-352. DOI:<https://doi.org/10.6018/eglobal.18.2.324751>.

MOGNON, Jocemara Ferreira; RUEDA, Fabián Javier Marín. Avaliação da personalidade no contexto do trânsito: revisão de literatura. *Aval. psicol.*, Itatiba, v. 15, n. spe, p. 33-43, ago. 2016. Disponível em http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1677-04712016000300005&lng=pt&nrm=iso. acessos em 11 jul. 2023.

SÁ, C. P. Núcleo central das representações sociais. Petrópolis: Vozes, 1996.

SILVA, Hiasmyn Lorraynn Alberto et al. Psicologia do Trânsito: Uma revisão Sistemática. Portal dos Psicólogos, 2020. Disponível em: <https://www.psicologia.pt/artigos/ver_artigo.php?psicologia-do-transito-uma-revisao-sistematica&codigo=A1400#:~:text=Atualmente%20o%20tr%C3%A2nsito%20%C3%A9%20visto,os%20conhecimentos%20publicados%20nesta%20%C3%A1rea>. Acesso em:21/06/2023.

CAPÍTULO IX

ANÁLISE DE CONTEÚDO DO DISCURSO DE AGENTES DE TRÂNSITO

LECONTE DE LISLE COELHO JUNIOR

A psicologia do trânsito é uma disciplina que atua desde os anos 1960, no Brasil, quando a psicologia como um todo foi instituída neste país pela lei nº 4119 de 27 de agosto de 1962. Logo a seguir, em 1966, com a promulgação do segundo Código Brasileiro de Trânsito (CRISTO E SILVA, 2012).

Desta forma, logo no início desta profissão, se abriu um mercado de trabalho que permitiu a entrada de diversos recém formados nos poucos cursos de psicologia existentes no país. Isto permitiu o surgimento de uma primeira geração de psicólogos do trânsito que se envolveu permanentemente com a avaliação psicológica dos candidatos da carteira nacional de habilitação.

Com a massificação do uso de veículos: automóveis, motocicletas e caminhões em sua maioria, também surgiram graves problemas nessa área que convergiram para a sinistralidade nas vias públicas. Com o passar dos anos, o Brasil passou a ser um dos países com a maior quantidade de óbitos neste âmbito, chegando no início dos anos 1980 com cerca de 50.000 mortos anuais (CRISTO E SILVA; WIT, 2020).

Desde este momento, de forma gradual, os profissionais desta área perceberam que era mais eficiente e seguro trabalhar com a prevenção aos acidentes do que apenas com a avaliação psicológica, embora esta última seja mais rentável ainda hoje. Desta forma, a melhor forma de se precaver é com o que se chama de ‘educação para o trânsito’. Que são processos de conscientização que devem ser realizados desde a mais tenra idade a fim de que no futuro o trânsito seja mais tranquilo e harmonioso e menos violento.

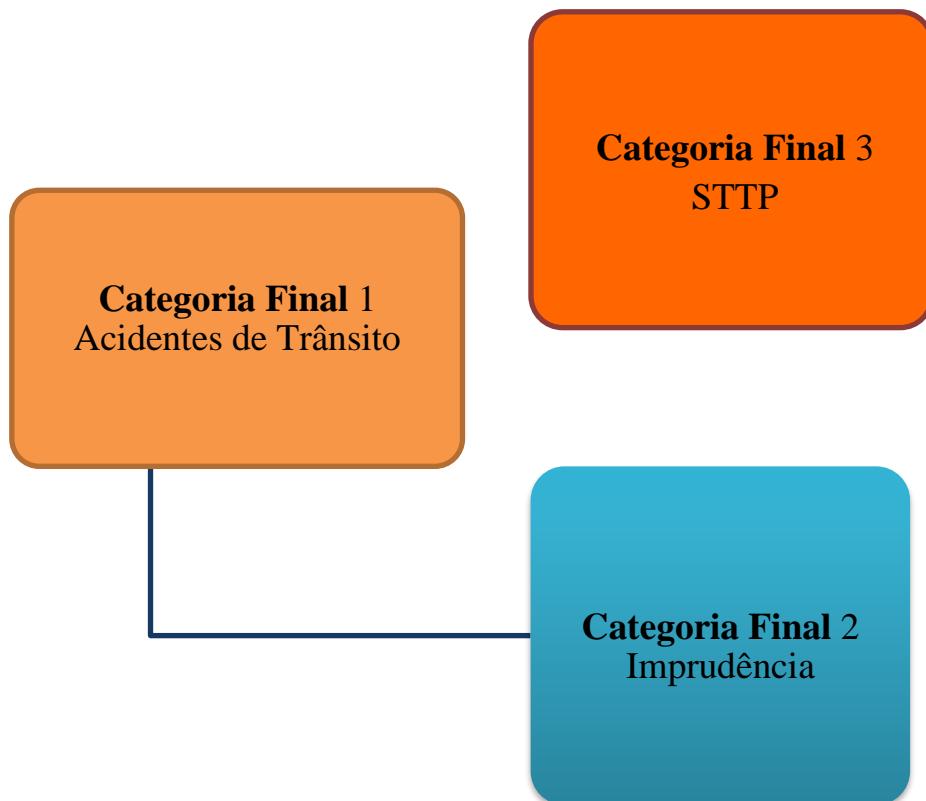
Sendo assim, é de fundamental importância estudar estas temáticas: casuísticas dos sinistros, educação para o trânsito, se as pessoas entendem o processo de avaliação psicológica e se conhecem a campanha do ‘Maio Amarelo’ ou outro tipo de marketing social. Desenvolver estes estudos tem como objetivo também fazer com que haja uma noção apurada de cidadania entre os indivíduos na sociedade brasileira, afinal de contas, na forma mais crua de se falar, são

pessoas que estão matando pessoas, lesionando algum ente querido, e fragilizando a própria sociedade brasileira. São esforços como estes que permitem com que aos poucos haja uma mudança, mesmo que de cunho microssocial. Daquilo que aparentemente é molecular para o todo, assim lenta e gradualmente, as pessoas devem se mobiliar e se movimentar em prol da vida (GRULER, 2016).

1. MÉTODO

Após a realização da coleta de dados via entrevistas com 10 agentes de trânsito da STTP de Campina Grande, os dados gravados passaram pela análise de conteúdo (BARDIN, 2011). A pesquisa foi submetida a um Comitê de Ética e aceita com o parecer nº 5702581. Dos 10 entrevistados, apenas duas eram mulheres. Todos possuem ao menos o ensino médio e a média salarial da amostra estão em torno de R\$ 3.000,00. A média de idade gira por volta dos 40 anos.

Figura 1 – Distribuição das Categorias



Fonte: O autor (2023)

Tendo em vista isto, na figura 1 acima, estão as 3 categorias finais, depois de terem sido desenvolvidas as categorias iniciais e seus sentidos norteadores, assim como as intermediárias que por motivo de espaço não serão expostas neste texto. Como se pode perceber, o conjunto

de termos, frases e demais produções de ordem verbal foram condensadas nestes agrupamentos que dão sentido ao discurso das pessoas de uma forma em geral.

As categorias 1 e 2 se ligam por causa da similitude entre os sentidos e termos. ‘Acidentes de Trânsito’ e ‘Imprudência’ e suas formações simbólicas e imagéticas são elencadas em quase todos os discursos dos entrevistados. Há, portanto, uma relação quase que clara entre elas, pois de certa forma, a imprudência é o que gera os sinistros de trânsito, por exemplo a entrevistada nº 5 diz que “(...) a imprudência é que causa os acidentes de trânsito, pois as pessoas não respeitam as leis (...). A entrevistada nº 3 afirma que “(...) a imprudência é que causas os acidentes, uso de telefone celular, é demais, demais... falta e atenção cria a imprudência e vem o acidente”. Senão, ao menos, a imprudência de alguma forma está ligada a algum fato que gera o acidente. O entrevistado nº 10 expressa que: “as origens dos acidentes antes de tudo é a imprudência... geralmente com motocicletas, embora onde tenha um acidente de motos vai ter um carro envolvido também. É bem difícil identificar a origem, não assim generalizando, mas as vezes a gente vê esse pessoal de entregas (...”).

Contra isto, este mesmo informante indica que a STTP realiza periodicamente um curso “(...) que é para tratar justamente destes casos, que é baseado neste tripé que é a imperícia, a imprudência e a negligência... e muitas vezes a causa dos acidentes cai justamente na negligência que é a falta de manutenção no seu veículo”. Desta forma, percebe-se que além de fiscalizar o trânsito, estes agentes ainda fazem ações de prevenção como o curso de para motoristas evitarem de se acidentar.

Por outro lado, a categoria STPP (Superintendência de Trânsito e Transportes Públicos de Campina Grande), remete ao fato de que a amostra faz parte em toda sua compleição de funcionários públicos da dita agência. De forma geral, eles consideram a empresa como um epicentro de suas relações sociais, uma espécie de grande família, como direito a amizades profundas e também atritos, assim como diz o informante nº 10: “Aqui é bem tranquilo, as vezes é uma discussão entre irmãos, as vezes não sobre coisa do trabalho, aqui estão meus melhores amigos, aqui a amizade é de viajar juntos, de casal... das mulheres serem amigas (...). Isto também é visto no trecho abaixo, onde o entrevistado nº 8 expressa que:

É um grupo muito... todo muito junto, se aparece um problema, é para todo mundo junto, tentar resolver... é uma equipe. É um trabalho que quando eu saio de casa não vou pensar ‘que chato, vou ficar dentro de uma sala...’, todo dia acontece alguma coisa diferente, é muito dinâmico.

Os agentes relataram inclusive que são fortes o suficiente para terem uma associação e conseguem muitas vezes pleitear suas necessidades frente à diretoria e conseguir uma boa

quantidade de vantagens seja de ordem financeira, seja de ordem burocrática. Desta forma, se sentem compelidos a agirem de forma a seguirem as regras de forma condescendente. Assim o informante nº 9 fala que: “*Eles têm um poder de escuta muito grande... a gente tem força, inclusive para tirar a pessoa que não tá agradando. Já teve momento que já mostrou força e demonstrou um poder... agora a gestão já escuta, é mais fácil*”.

A parte negativa daquilo que foi apresentado em relação ao serviço foi relacionado ao imaginário popular: a população em geral pensa que os agentes ganham bônus salariais quanto mais conseguirem multar os maus motoristas e isso gera um senso de desagrado em todos eles, sendo assim a entrevistada nº 3 entende que “*é justamente isso, pensa que é por causa do dinheiro, e mais, põe a culpa na gente como se a gente estivesse lá para atrapalhar, não para ajudar*”. Inclusive para se contrapor a esta crença o entrevistado nº 7 indica que “*a função dos agentes de trânsito é salvar vidas... a gente faz uma série de coisas para salvar vidas, como dar fluidez ao trânsito e dar segurança numa via*”. Ao que a entrevistada nº 6 complementa: “*as pessoas pensam que a gente só faz multar, mas nosso trabalho não é só esse, nosso trabalho é salvar vidas, nós estamos ali para salvar vidas*”.

Isto se coaduna ao que as mulheres relataram: embora sejam respeitadas na agência, pelos colegas de farda, muitas vezes são tratadas com descrédito pela população civil, notadamente os homens: “*Na rua as vezes aparece um que quer tirar vantagem por que é uma menina, é eles querem intimidar, não de assédio essas coisas, mas querem intimidar para resolver o lado deles, para descarregar carga, para ocupar o espaço na via que não é deles*” (entrevistada nº 3). No entanto, segundo elas, isto não é forte o suficiente para fazê-las desistir da profissão.

Um outro dado foi que para os agentes, naquilo que eles observaram na sua rotina e experiência, os acidentes geram lesões mais comumente nos membros inferiores, por conta de Campina Grande ter um nível elevado de sinistros de trânsito com motocicletas, no entanto, no geral, as lesões generalizadas são aquelas que levam os acidentados para a ala de trauma dos hospitais em sua maioria (múltiplas fraturas): “*Se for motociclista pode ser de tudo, escoriações leves, lesões nos tornozelos... fraturas nos joelhos, carro é mais difícil, mas motociclista, tem lesões profundas, nas pernas, nos braços, mais nas pernas... na cintura, fraturas expostas (...)*” (entrevistada nº 5).

2. CONCLUSÃO

A pesquisa desenvolvida mostra que os sinistros de trânsito em geral estão relacionados à falta de respeito às leis e imprudência, sendo esta última um termo marcante em todas as

entrevistas. Portanto, para a amostra, a leviandade (incluindo falta de manutenção de veículos e uso inadequado de equipamentos de proteção individual) das pessoas resulta em danos físicos, financeiros e psicológicos para terceiros.

As pessoas entrevistadas por serem especialistas na área, entendem que as lesões mais comuns são as dos membros inferiores, e também múltiplas fraturas, demonstrando o quanto é perigoso a falta de cuidado das pessoas que dirigem veículos nas vias públicas, em especial as motocicletas.

Desta forma, os objetivos foram alcançados ao se estabelecer uma causalidade entre o que seriam as origens dos sinistros de trânsito e também os tipos de acidentes e lesões mais comuns (com motocicletas e seus membros inferiores). Com isto, é importante assinalar que não se acabam os esforços para entender os problemas de trânsito, na verdade é um início para que se possa propor mais ações em prol da própria sociedade brasileira e campinense.

REFERÊNCIAS

BARDIN, Laurence. **Análise de conteúdo**. Lisboa: Edições 70, 2011.

BRASIL. Ministério da Saúde. **Resolução nº 466, de 12 de dezembro de 2012**. Brasília: MS, 2012.

CRUZ, R. M.; SILVA, R. M.; WIT, P. **Psicologia do trânsito:** Perspectiva, histórica e conceitual. In: CRUZ, R. M.; WIT, P.; SOUZA, C. Z. (Orgs.). Manual de psicologia do trânsito. 2 ed. São Paulo: Votor, 2020. (pp. 15-46).

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

GRULER, I. K. P. **Valores, comportamiento, y factor social en el trânsito**. In: CONSELHO FEDERAL DE PSICOLOGIA. Psicologia do tráfego: Características e desafios no contexto do Mercosul. Brasília: CFP, 2016. (pp. 34-45).



9 786553 811416

