

PROMOÇÃO E DIVULGAÇÃO DE MEDIDAS EDUCATIVAS EM CIRCULAÇÃO HUMANA: EM QUESTÃO O FENÔMENO TRÂNSITO

*Promotion and Spreading of Educational Measures in Human
Circulation: Focus on the Traffic Phenomenon*

Nemésio Dario Vieira de Almeida¹

Resumo

A preocupação com as questões relativas ao trânsito tem aumentado consideravelmente nos últimos anos, possivelmente em decorrência do elevado número de acidentes, sejam eles provocados por defeitos mecânicos dos veículos, má sinalização e conservação das vias ou comportamento dos motoristas. No que concerne aos motoristas, mais especificamente, variados fatores podem contribuir para o surgimento de comportamentos inadequados no trânsito, desde aqueles relativos à falta de educação, responsabilidade e noções de direitos e deveres dos cidadãos, até os relacionados às características de personalidade e às reações psicofisiológicas decorrentes de situações estressantes. Sabe-se que o maior índice de causas dos acidentes de trânsito refere-se à conduta do próprio motorista. Mais recentemente, a responsabilidade dos profissionais envolvidos com a área da psicologia que trata das questões do trânsito tem sido potencializada, principalmente nos últimos anos, em que se observa um aumento de veículos sem a correspondente estrutura viária e em que a utilização do veículo representa, em muitos casos, instrumento de poder. Some-se a isso o incremento da violência, refletida também no trânsito.

Palavras-chaves: Educação; Comportamento; Circulação humana; Acidentes de trânsito.

¹ Psicólogo CRP 02-7414. Especialista em Psicologia Clínica pela UNICAP-PE. Psicólogo Perito do Trânsito da Unidade de Psicologia do Detran-PE. Psicólogo do Centro de Atenção Psicossocial-CAPS, Recife-PE. Mestre em Psicologia Social e da Personalidade pela PUC-RS.

Endereço para contato: Universidade Federal de Pernambuco-UFPE, Pós Graduação em Psicologia. Av. Acad. Hélio Ramos, s/n – CFCH, 8.º Andar. Recife-PE. CEP: 50670-901.

E-mail: nemesiodario@hotmail.com nemesio2006@gmail.com

Abstract

Concern about questions linked to traffic has considerably increased over the last years, maybe due to the large number of accidents caused by mechanical defects in vehicles, bad signaling and road preservation or drivers' behavior. As to drivers, more specifically, several factors may contribute to the emergence of inadequate traffic behavior, ranging from those associated to lack of education, responsibilities and notions of rights and duties of the citizen to those related to personality traits and to psychological reactions caused by stressful situations. It is known that the highest accident cause rate concerns the drivers themselves. More recently, the responsibility of the professionals engaged with the psychology area that deals with the traffic issues has been increased, mainly in the last years, when there has been a rise in vehicle number without the corresponding road structure, and the vehicle use represents, in most cases, an instrument of power. Furthermore, the violence augment is also reflected in the traffic.

Keywords: Education; Behavior; Human circulation; Traffic accident

Excelentes vias e carros tecnicamente perfeitos não vão fazer decrescer o lamentável número de acidentes fatais, se não se investir pesadamente na educação do homem para o trânsito.

(Rozestraten, 1988, p. 9).

O Comportamento no Trânsito

Certamente é do nosso conhecimento que, no Brasil, as estatísticas de acidentes no trânsito se mantêm a cada ano em índices ainda elevados e ao mesmo tempo sabemos da complexidade do assunto, das diversas variáveis sociais, políticas, econômicas, administrativas, educacionais e culturais que envolvem a questão trânsito, como bem afirma Rozestraten (2003), a respeito da necessidade de um pensar e uma ação conjunta sobre as questões de Circulação Humana dentro de uma perspectiva multidisciplinar, na qual os diversos aspectos: jurídico, ergonômico, psicológico, social, médico, pedagógico, estatístico, administrativo e de engenharia, devam ser estudados e encaminhados concomitantemente.

Assim sendo, ainda conforme afirma Rozestraten (1988), o trânsito é um ambiente mais social do que físico, com pessoas estranhas umas às outras formando um grupo efêmero, mas ainda assim um grupo, com interesses diversos, muitas vezes opostos entre si, tendo que resolver problemas na disputa do espaço físico da melhor maneira possível, de modo a preservar a integridade física dos envolvidos, assim, "todo trânsito supõe deslocamento de pessoas e veículos e todo deslocamento se realiza através de comportamentos. O trânsito é um conjunto de comportamentos deslocamentos num sistema de normas" (Rozestraten, 1988, p. 9).

Essas disputas pelo espaço de circulação propiciam a ocorrência de conflitos entre os mais diversos participantes do trânsito: condutores e pedestres; moradores e condutores; proprietários de estabelecimentos, condutores e passageiros de ônibus; passageiros de ônibus e proprietários de automóveis. Conforme Vasconcelos (1985), esses conflitos podem ser: (1) físicos, que são as disputas literalmente físicas pela ocupação de espaço físico; e (2) políticos, que envolvem os interesses das pessoas, ligados à sua posição no processo produtivo de sua cidade.

Em muitos países, os problemas causados pelo trânsito configuram-se na perspectiva do meio ambiente, da saúde pública tamanho é o seu impacto na qualidade de vida das pessoas (pedestres, motorista, ciclista e motociclista). As discussões atuais sinalizam a urgente necessidade de medidas educacionais como forma de responder à problemática gerada pelo fenômeno trânsito em que, no Brasil, as vítimas de acidentes com mutilações permanentes são bruscamente impedidas de levar uma vida normal (Rozestraten, 2000a, 2001).

Dessa forma temos que sendo o carro um patrimônio do indivíduo, "mas quando se entra nele, transita-se pelo espaço público, que é de todos e de cada um. Como se dá essa relação? Há aí algo que pertence à dimensão do subjetivo exposto ao espaço público, onde as subjetividades aparecem. Circulação humana é um conceito que engloba toda essa relação" (Ferreira, Macedo & Moretzsohn, 2002, p.11).

Assim, a subjetividade humana que não se reduz à unidade do comportamento, também se manifesta no ir, vir e estar no meio ambiente, de conviver socialmente, estes são princípios fundamentais para compreender a dimensão do significado expresso na palavra trânsito, considera-

do-o um processo histórico-social que envolve, principalmente, as relações estabelecidas entre homem/mulher e espaço, assim como as relações dos homens/mulheres entre si. O que acontece, por exemplo, na relação do homem/mulher com a lei? Qual o real espaço de construção da cidadania de que a sociedade brasileira pode usufruir? Pensar em mobilidade, também é pensar em cidadania e na dignidade humana diante de suas necessidades reais de deslocamento como um dos meios para se viver (Ferreira *et al.*, 2002).

Para todos nós que convivemos com o trânsito desordenado diariamente, a idéia de que este problema já afetava as cidades do Império Romano parece absurda. Mas, na realidade, as primeiras restrições ao trânsito conhecidas parecem ser aquelas determinadas pelo imperador Júlio César, no século I a.C., que proibiu o tráfego de veículos com rodas no centro de Roma durante certas horas do dia (Vasconcelos, 1985).

Da mesma forma, as cidades brasileiras passam por uma degradação acelerada da qualidade de vida, traduzida pelo aumento do congestionamento (com drástica redução da qualidade do transporte público, do qual depende a maioria da população), pela redução da acessibilidade das pessoas às áreas urbanas, pelo aumento da poluição atmosférica e pela invasão das áreas residenciais e de vivência coletiva por tráfego inadequado de veículos (Almeida, 2000, 2002b).

Essa realidade vivenciada atualmente do trânsito das grandes metrópoles brasileiras é apenas o reflexo das políticas que valorizam o modelo automotor de locomoção. Para Ferreira *et al.*, (2002) o trânsito é apenas uma das soluções que a humanidade construiu para a necessidade de fazer circular as pessoas:

Quando pegamos esse problema apenas do ponto de vista do trânsito, excluimos a hipótese de termos circulação por outros meios de transporte que não os automotores. Por exemplo, quando se fala em ciclovias, imediatamente se pensa em lazer. Não podemos pensar a circulação humana a partir do automóvel, do metrô ou do avião; temos de pensá-la a partir dos seres humanos. E aí sim vamos produzir uma visão humanizada para compreender a circulação. Senão, sempre teremos uma compreensão industrializada e comercializada das necessidades da circulação humana (Ferreira *et al.*, 2002, p.10).

Assim sendo, todos nós que trabalhamos com a circulação humana defendemos a idéia de que a harmonia no trânsito depende da integração entre homem/mulher, veículo, via pública e meio ambiente. Disso resulta que os acidentes são danosos, envolvendo os cinco elementos e que ocorrem quando não existe integração entre eles. Porém, uma análise cuidadosa revela, além de uma integração entre estes fatores, uma relação que a pessoa estabelece com a via, com o veículo e o meio ambiente, ou seja, esse mesmo homem/mulher dirige como vive no seu dia-dia, e precisa apresentar determinados aspectos psicológicos que são relevantes para classificá-lo como motorista adequado ou inadequado para o trânsito, sendo o primeiro aspecto aquele que sabe conviver no contexto social da circulação humana, por exemplo, interação social, comunicação, liderança, cooperação com o outro, estas são habilidades que o nosso “motorista adequado” precisa ter, evitando dessa forma acidentes e cooperando com o trânsito, que tem que ser visto como uma comunidade e não um meio de competição, como acontece na maioria dos casos hoje em dia (Almeida, 2002a, 2002b).

Um dos grandes pesquisadores em circulação humana, o psicólogo, o israelita David Shinar, chegou à conclusão mediante diversas pesquisas que a *frustração* é uma das causas principais do comportamento agressivo e violento. Podemos considerar o avanço contínuo no caminho do motorista como um reforço para ele, todo mundo que dirige se sente bem numa “onda verde”. O contrário acontece quando a cada semáforo tem que parar de novo. Começa uma leve irritação que aos poucos vai crescendo e leva o motorista a acelerar mais para ver se no próximo ele ainda pega um final do verde. O motorista que é ultrapassado se sente diminuído e aí se estabelece um conflito (Almeida, 2004; Clark, 1996).

De acordo com Ross-Easton (1994, citado por Rozestraten & Dotta, 1996) conduzir um veículo é trabalho para especialista e necessita de uma preparação bastante especial e um enorme autodomínio. No seu entender, não há trabalho humano que exija mais atenção, dedicação, habilidade, talento, concentração e cuidados do que a condução de um veículo. Destaca como fatores pessoais mais importantes: espírito de equipe, juízo equilibrado, atenção inabalável, senso de antecipação e respeito pelas leis de trânsito.

A Violência do Acidente de Trânsito

Para técnicos e especialistas os acidentes poderão diminuir ainda mais com maior fiscalização, projetos de investimento em programas de educação que conscientizem os motoristas da necessidade de respeitar placas, faróis de trânsito e os limites de velocidade e, eduquem as crianças para que sejam, no futuro, pedestres e motoristas conscientes dos seus direitos e deveres (Rozestraten, 1988, p.57).

No Estado de Pernambuco, o Instituto Recife de Atenção Integral às Dependências – RAID comprovou em pesquisa realizada recentemente por Oliveira & Melcop (1997) que 88,7% dos mortos por acidentes de trânsito estavam sob efeito de álcool, isto significa que os estados de embriaguez dos motoristas ainda são a principal causa da maior parte dos acidentes, sendo considerado estado de embriaguez alcoólica a concentração mínima de 0,06 dg/l (seis decigramas de álcool por litro de sangue) no organismo humano, que é também o limite máximo permitido por lei no Brasil. Teoricamente, com esta quantidade, o motorista ainda tem condições de guiar, mas a probabilidade de bater o carro simplesmente dobra. Entretanto, a taxa percentual de álcool no organismo é influenciada por variações entre pessoas no que se refere ao peso, altura, quantidade e espécie de alimentos existentes no estômago, assim como o tempo decorrido após o ato de beber (Almeida, 2003).

Outro relato de pesquisa feito na cidade de Curitiba parte de uma análise abordando o comportamento das pessoas no trânsito, a sociedade e a cultura brasileira. Nele, Machado (1996) focalizou aspectos como a idade, crenças, condições emocionais, conscientização e conhecimento, ressaltando que a educação é a chave para a efetivação das transformações sociais. Assim sendo, para que ocorra modificação da realidade atual, que a autora denomina de caos no trânsito, é preciso compreender que a educação é política e deve ter por objetivo a promoção da conscientização da realidade pelas pessoas, questionando a naturalização dos fatos sociais, podendo ser compreendida de modo sistêmico. Além da educação, complementa, é importante considerar uma fiscalização mais eficaz, no sentido de reprimir e punir os infratores.

Paiva (1996) analisou as condições afetivas e emocionais de motoristas e pedestres em acidentes de trânsito na cidade de Porto Alegre, e concluiu que os motoristas culpados, responsáveis pelos acidentes, apresentam controle deficitário sobre as reações emocionais, assim como demonstram grau reduzido quanto ao aspecto consideração para com outras pessoas, revelando assim dificuldades em aceitar normas e limites. Isso indica que no exercício de atividades que envolvem tensão, têm tendências a prejuízo na capacidade de planejamento, de percepção e avaliação da situação como um todo. Os motoristas com maior risco de acidentes apresentam indicadores de agressividade em dimensão mais elevada, assim como dificuldades de controlar tais impulsos agressivos. Para o autor, trata-se de pessoas cujo amadurecimento emocional não se processou.

Ainda no Estado do Rio Grande do Sul, os números referentes ao primeiro quadrimestre do ano de 2002 já apresentam recorde em mortes e feridos em acidentes desde que o Código de Trânsito Brasileiro (C. T. B.) começou a vigorar, em janeiro de 1998. As estatísticas do Departamento Estadual de Trânsito do Rio Grande do Sul – DETRAN-RS (2005) são interpretadas como um sinal de desgaste do Código de Trânsito Brasileiro, em que a diminuição do impacto do Código é clara e se deve à falta de investimento em estrutura e educação no trânsito, ou seja, um trabalho eficiente na área de tráfego depende da atuação em três frentes: engenharia de estradas e veículos, educação e comportamento dos motoristas e, finalmente, legislação e fiscalização (Almeida, no prelo).

Isso é também o que em circulação humana denominamos dos três E's dos pilares de um trânsito seguro, ou seja, Engenharia, Educação e Eficiente Fiscalização. Educação para o trânsito por enquanto existe em poucas escolas, por outro lado temos os Centros de Formação de Condutores que nem sempre primam por seus métodos didáticos. A Eficiência na fiscalização em muitas cidades brasileiras deixa muito a desejar. Infelizmente excelentes medidas de segurança foram prejudicadas por meros interesses políticos. Ao mesmo tempo, os condutores de veículos, atualmente, estão vivendo em conflito com o trânsito. Este conflito deriva-se da nova proposta de comportamento atribuído pelo Código vigente de trânsito (C.T.B. - 1998) e pelo comportamento atual dos condutores de veículos, que precisa ser eliminado (ou mini-

mizado), pois normas de conduta que bem atendiam no passado hoje não são mais satisfatórias (Inglesias, 2001; Vasconcelos, 1999).

Tem-se observado também que foi dada importância excessiva à lei e às punições, em detrimento da formação de melhores motoristas e estradas. As multas são elevadas, mas a impunidade é muito maior. A tipificação do ato como homicídio culposo (sem intenção de matar) é leve. E, na eventualidade de condenação, a Lei de Execuções Penais propicia uma série de abrandamento da pena. Em sociedades mais desenvolvidas, as infrações no trânsito são punidas de maneira exemplar. O castigo implica não só no cerceamento da liberdade, mas também pesadas indenizações que desestimulam ações semelhantes (Almeida, 2004).

Por outro lado, as modificações na tecnologia e na legislação devem ser acompanhadas ou mesmo antecedidas por programas que fomentem mudanças nas ações de usuários e técnicos. A solução seria promover atividade educacional preventiva como a inclusão de disciplinas e/ou práticas extracurriculares sobre esse assunto nas escolas, campanhas educativas permanentes. Ou seja, a mudança de qualquer natureza na esfera do trânsito pressupõe de acordo com Tupinambá,

A conseqüente mudança de percepção e do comportamento das pessoas nele implicadas sejam elas motoristas, pedestres ou técnicos. A mudança comportamental é contudo, muito complexa e difícil. Esse processo envolve diferentes conceitos, como, por exemplo, a noção de autoconceito, cultura, educação, etc. Todos estes aspectos emergem quando o assunto é mudança de comportamentos, aquisição de novas atitudes, revisão da percepção, valores, etc. (2003, p.40).

Dessa forma, os acidentes de trânsito e atropelamentos têm representado perdas de US\$ 10 bilhões anuais, segundo dados do Banco Mundial – Bird (2001, citado por Almeida, 2003). Os prejuízos abrangem hospitais com internações de feridos, deficientes físicos, que, em muitos casos, têm que ser excluídos do trabalho. O representante do Bird para a América Latina, Paul Guitink, afirma que o grande número de acidentes e atropelamentos é umas das razões para impedir o crescimento econômico de países em desenvolvimento. O Bird empresta, por ano, aproximadamente, US\$ 15 bilhões àquelas nações, mas os prejuízos

com os acidentes de trânsito ultrapassam US\$ 60 bilhões no mesmo período (2001, citado por Almeida, 2003).

No Brasil, o “Índice de Fatalidade” – que mede o número de mortes para cada grupo de 10 mil veículos – é de 9,59, quase quatro vezes superior de países desenvolvidos como França, Estados Unidos, Japão e Itália. Essa taxa é usada internacionalmente para indicar o grau de violência no trânsito (Rodrigues, 2000). Isso quer dizer que no ano de 1999, conforme informações do Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN (2005), morreram 38 mil pessoas em acidentes nas estradas, sem se considerar os registros de socorridos em hospitais, que não resistiram aos ferimentos, significando cerca de 50 mil pessoas mortas, anualmente. Apesar da deficiência das rodovias brasileiras constatadas pela Confederação Nacional de Transportes – C.N.T. (2005), estima-se que 90% dos acidentes acontecem por irresponsabilidade dos motoristas e apenas 6% devido às condições das estradas, 4% restantes ficam por conta de eventuais defeitos nos veículos (Rozestraten & Dotta, 1996; Dotta, 1998).

Durante os trabalhos da Terceira Conferência Anual em Transportes, Segurança de Trânsito e Saúde, realizada em 1997 na Cidade de Washington-EUA, já se alertava que os acidentes seriam a terceira maior causa de mortes ou ferimentos no mundo no ano de 2020, ficando atrás apenas das isquemias do coração e da depressão. Essa projeção foi feita na época por um estudo conjunto da Organização Mundial da Saúde - OMS, Bird e Escola de Saúde Pública de Harvard (2001, citado por Almeida, 2003).

Relatório recente da OMS (2005) revela que os acidentes fazem mais de um milhão de vítimas por ano no mundo. Além do número de mortos, a entidade está preocupada com as dezenas de milhões de feridos; os acidentes nas estradas já são a décima maior causa de mortes no mundo, mas apenas 10% são registrados em nações ricas, que têm cerca de 100 mil vítimas por ano. “A maioria ocorre nos países em desenvolvimento”, informa a entidade, onde o uso de automóvel tem se tornado mais comum (OMS, 2005).

Enquanto nas nações ricas as mortes nas estradas são reduzidas ano após ano, os acidentes nos países pobres vêm crescendo na última década. Na Europa, o número de vítimas diminuiu 20% ao ano da década de 90. O motivo, segundo espe-

cialistas, teria sido o aumento da utilização do cinto de segurança; na avaliação da OMS (2005), o aparato oferece proteção maior ao passageiro do que os *air bags*. Entre as causas dos acidentes, a organização listou o fato de jovens dirigirem sob efeito do álcool, as condições precárias das estradas e ruas e a alta velocidade obtida pelos modelos cada vez mais potentes de carros de passeio. As colisões com mortes no trânsito causam grandes prejuízos econômicos aos países pobres, as perdas chegam a US\$ 100 milhões por ano (OMS, 2005).

Nos EUA, a curva de crescimento de acidentes é menor do que nos países mais pobres, mas muito preocupante, cerca de 42 mil americanos morrem todo ano em acidentes. Um em cada três americanos não usa o cinto de segurança, um grau de utilização considerado baixo. Há países europeus em que 90% usam cinto. O importante é mudar o discurso tradicional sobre prevenção de acidentes no trânsito, hoje se dá muita ênfase ao número de mortos quando o mais correto seria enfatizar também o de feridos, que é muito maior. Os acidentes já representam, diretos ou indiretamente, a maior despesa em saúde nos Estados Unidos; segundo Martinez, Nyrem & Slater (1997), do National Highway Traffic Administration dos EUA, em território americano, as colisões de veículos acarretam um custo econômico de US\$ 150 bilhões, 2,2% do PIB do país. Ou seja, os acidentes têm um custo *per capita* de US\$ 550. Apenas os gastos com o tratamento médico de problemas de saúde causados por acidentes de trânsito chegam a US\$ 17 bilhões por ano (Martinez *et al.*, 1997).

Já o “Custo Brasil” com os acidentes chegam à ordem de R\$ 20 bilhões por ano, se levados em consideração os diversos agentes envolvidos na problemática das vias urbanas e rodovias. São milhões de reais gastos em socorro médico, policiamento, seguros de saúde privados, internamentos hospitalares, impacto no mercado de trabalho, indenizações, tratamentos médicos e oficinas, entre outros. Apenas o Sistema Único de Saúde - SUS despende uma quantia da ordem de R\$ 5 bilhões por ano no atendimento a vítimas de trânsito nos hospitais da rede pública. O valor é superior à venda da Vale do Rio Doce ou suficiente à construção de 400 mil casas populares (Rodrigues, 2000).

De acordo com a Organização das Nações Unidas para a Educação, Ciência e Cultura – UNESCO, os acidentes de trânsito no Brasil têm um custo muito elevado porque causam, muitas vezes, problemas de saúde permanentes em pessoas muito jovens de 18 a 25 anos, gente que, se não tivesse sido vítima de um acidente, poderia ser bastante produtiva para a sociedade. Há ainda um custo difícil de mensurar causado nas pessoas que é o transtorno emocional (Martinez *et al.*, 1997; Souza, 2001).

Assim sendo, o fenômeno trânsito reflete o tempo todo a diversidade do espaço urbano e dos conflitos gerados por sua própria sistemática, “é importante que ele possa receber, de nossa parte, uma leitura mais bem ajustada do ponto de vista técnico, científico, crítico e principalmente político” (Ferreira *et al.*, 2002, p.10).

Segundo Rozestraten & Dotta, um trânsito seguro resulta de “uma boa dose de sensibilidade, de espírito de colaboração e tolerância para solucionar impasses causados pelos outros condutores. Sem sombra de dúvida, o trânsito está carente de conhecimentos técnicos, mas está, sobretudo, carente de respeito humano e de boas maneiras. O trânsito implica necessariamente o exercício e a prática de princípios morais e até religiosos” (Rozestraten & Dotta, 1996, p.83).

A Educação como Intervenção na Diminuição da Violência no Trânsito

Como procuramos desenvolver nesse trabalho constatamos que a problemática do trânsito também está globalizada. Do 37º Congresso de Psicologia do Trânsito realizada recentemente pelas Associações e Federações de Psicólogas e Psicólogos de Trânsito da Alemanha, Áustria e Suíça, podemos destacar alguns pontos, comuns com a realidade brasileira, que foram amplamente discutidas e debatidas sobre a intervenção do psicólogo do trânsito na promoção e divulgação de medidas educativas de segurança no trânsito para a sociedade (Rozestraten, 2000b).

1) que as questões de trânsito, como afirmei anteriormente, sejam estudadas dentro desse prisma multidisciplinar. A solução dos problemas do trânsito não deve ter uma leitura apenas da ótica da engenharia. Os bons engenheiros de trânsito sabem disto! Não basta colocar um sinal ou

faixa de sinalização para motoristas e pedestres, se estes motoristas e pedestres não forem anteriormente conscientizados para conviver com a nova simbologia e seu significado social. Não basta um Código de Trânsito Nacional elaborado pelos mais eminentes juristas, se a Sociedade não é sensibilizada para a transformação de comportamento dentro de novos parâmetros sociais;

2) faz-se necessária a participação das universidades no processo de discussão da problemática do trânsito por meio da criação de núcleos de estudo e centros de pesquisa nas diversas áreas ligadas ao tema, como por exemplo: engenharia, medicina, psicologia, etc.

3) outro ponto destacado foi o interesse mundial pelo estudo de temas como o alcoolismo e o uso de drogas, o comportamento agressivo e estressado do motorista, reflexos da sociedade contemporânea;

4) a participação da psicologia se faz necessária também no processo de discussão da organização do trânsito urbano, bem como no desenvolvimento de projetos voltados para a educação no trânsito;

5) o desenvolvimento de uma área chamada *terapia de trânsito* que trata da preparação de candidatos à habilitação como também de motoristas que apresentam comportamentos inadequados na condução do veículo;

6) enfim, que a área de estudo da psicologia do trânsito não se restrinja à segurança dos automóveis, mas também englobe o estudo do comportamento humano nos outros meios de transporte: navios, trens, metrô e aviões, tão presentes no mundo hodierno.

Ainda conforme Rozestraten (2003), tendo em vista ser o homem uma das estruturas mais complexas do universo e já estando comprovado que por volta de 90% dos acidentes de trânsito são devidos a fatores humanos:

Estamos criando uma Rede Integrada de Pesquisadores do Fator Humano no Trânsito. Rede, porque pode ser organizada via um site na internet, funcionando junto com e-mail, agrupando vários dos mais 140 laboratórios de psicologia que existem no país. Integrada, pois, pode-se apropriar de todo o conhecimento a respeito do trânsito: do engenheiro, do médico, do psicólogo, do sociólogo, do jurista, do estatístico, e do pedagogo com seus laboratórios. Uma rede de pesquisadores vol-

tada para o levantamento e a análise de todas as violências e suas conseqüências desastrosas no trânsito (Rozestraten, 2003, p.59).

Assim sendo, trata-se de uma rede que estuda as soluções apresentadas nos diversos países do mundo e que deram certo, portanto, com uma abrangente pesquisa bibliográfica. Por outro lado, com um abrangente estudo de casos e de pontos de alto risco nas cidades e nas rodovias e estradas. A rede se baseia nos laboratórios e pesquisadores existentes das diversas universidades nas quais podem finalmente ser criados os "Núcleos interdisciplinares universitários de trânsito" dos quais fala o C.T.B. (1998), no seu Capítulo VI, artigo 76, para assim alcançar "a integração universidade-sociedade na área de trânsito".

Nesse sentido, o trânsito não deve nem pode mais ser visto só pela ótica da segurança pública, porém como uma política que considere a mobilidade e a acessibilidade em seus diversos aspectos, principalmente, em relação à saúde, à educação e ao lazer. Ainda para Ferreira *et al.* (2002), parece não existir preocupação do governo em estabelecer políticas públicas que situem a questão de forma mais abrangente. Assim sendo, temos de criar mecanismos que exerçam um controle democrático dessa área, nos moldes, por exemplo, dos conselhos de controle social, como ocorre na saúde, na assistência social e na educação.

Apresentaremos, a seguir, de forma ilustrativa, mais uma alternativa à complexa realidade do trânsito na abordagem da psicologia experimental, sabendo de antemão que essa não é a única disciplina a promover conhecimento para esta área. A sugestão foi abordada no ensaio intitulado: *Psicopatologia e Cultura. Abuso de Substâncias e Desordem no Trânsito*, de autoria de Ribeiro Silva (2002),

como a psicologia experimental ensina, uma das técnicas para modificar comportamento é se premiar o bom comportamento que foi substituído pelo comportamento indesejável. O ideal seria instituir-se um prêmio, que poderia ser um desconto no licenciamento do veículo, a todo motorista que durante o último período não tivesse sido mudado ou se envolvido em acidentes, alguma entidade ou órgão do governo premiar a cidade que menos acidentes tivesse no ano, doando equi-

pamentos hospitalares, construindo áreas de lazer, escolas, bibliotecas, teatros, etc. Com isso de modo técnico e científico estaríamos incentivando bom comportamento no trânsito e a conseqüente redução do número de acidentes (Ribeiro Silva, 2002, p.11).

Assim sendo, para Araújo (2003), faz-se necessário um amplo trabalho sobre o comportamento no contexto viário, “somado a um trabalho educativo, preventivo, interventivo e normativo eficaz, que atinja principalmente os futuros condutores e os jovens condutores com o objetivo de desenvolver atitudes compatíveis com a almejada segurança no trânsito. Assim poderemos vislumbrar fluidez, paz e segurança no trânsito” (Araújo, 2003, p.86).

Referências

- Almeida, N. D. V. (2000, 20 de março). Brasil e o trânsito. Precisamos de planos que evitem excesso de acidentes. (Caderno 3). **Jornal Folha de Pernambuco**, p. 9.
- Almeida, N. D. V. (2002a). A mídia e as relações de gênero: O trânsito em pauta. In: Strey, M. N. (Org.). **Gênero e questões culturais: a vida de mulheres e homens na cultura** (pp. 91-106). Recife: UFPE.
- Almeida, N. D. V. (2002b). Contemporaneidade X Trânsito: Reflexão psicossocial do trabalho dos motoristas de coletivo urbano. **Psicologia Ciência e Profissão**, 22(3), 62-69.
- Almeida, N. D. V. (2003). Psicologia, circulação humana e subjetividade. In: Tupinambá, A. C. R. (Org.). **Estudos de psicologia do trânsito** (pp.62-74). Fortaleza: Expressão Gráfica.
- Almeida, N. D. V. (2004). O consumo de bebidas alcoólicas na condução de veículos: um estudo de crenças. **Revista Symposium**, 8(1), 24-37.
- Almeida, N. D. V. (No prelo). As relações de gênero e as percepções dos/das motoristas no âmbito do sistema de trânsito. **Psicologia ciência e profissão**.
- Araújo, E. M. O. (2003). O adolescente e o trânsito. In: Tupinambá, A. C. R. (Org.). **Estudos de psicologia do trânsito** (pp.83-86). Fortaleza: Expressão Gráfica.
- Clark, C. (1996). **Avaliação de alguns parâmetros de infrações de trânsito por motoristas e policiais**. Tese de Doutorado, Instituto de Psicologia da Universidade de São Paulo, São Paulo.
- Código de Trânsito Brasileiro. (1998). **Lei n.º 9.503 de 23 de setembro de 1997**. São Paulo: Saraiva.
- Confederação Nacional de Transporte. **Rodovias Federais**. Recuperado em 10 jan. 2005: <http://www.transportes.gov.br>
- Departamento Estadual de Trânsito-RS. **Estatística de trânsito**. Recuperado em 15 jan. 2005: <http://www.detran.rs.gov.br>
- Departamento Nacional de Trânsito. **Acidentes de trânsito: Série histórica**. Recuperado em 16 jan. 2005: <http://www.detrans.com.br>
- Dotta, Á. J. (1998). **O condutor defensivo: Teoria e prática**. Porto Alegre: Sagra Luzzatto.
- Ferreira, M., Macedo, G., & Moretzsohn, R. (2002, abril/junho). Rumos para uma “circulação humana” menos caótica. **Jornal de Psicologia**, Conselho Regional de Psicologia de São Paulo, (132), 10-11.
- Iglesias, F. (2001). Infrações e acidentes: Tentativas de explicação e de redução. **Arquivos Brasileiros de Psicologia**, 53(3), 112-124.
- Machado, A. P. (1996). Comportamento e trânsito. **Psicologia Argumento**, 14(18), 79-92.
- Martinez, R., Nygren, A., & Slater, R. (1997). Prevenção de Acidentes. In: **Terceira Conferência Anual em Transportes, Segurança de Trânsito**. Washington, EUA.
- Oliveira, E. M., Melcop, A. G. (1997). **Álcool e trânsito**. Recife: [s.n.].
- Organização Mundial de Saúde. **Trânsito causa 1 milhão de mortes por ano**. Recuperado em 15 jan. 2005: <http://www.who.int/en>
- Paiva, R. M. C. (1996). **Condições afetivo-emocionais de motoristas e pedestres em acidentes de trânsito**. Dissertação de Mestrado, Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande de Sul, Porto Alegre.
- Ribeiro Silva, I. (2002). **Psicopatologia e cultura: abuso de substâncias e desordem no trânsito**.

Recuperado em 18 jan. 2005: <http://www.psicotran.cjb.net>

Rodrigues, J. (2000). **500 anos de trânsito no Brasil**. Convite a uma viagem. Curitiba: Abdetran.

Rozestraten, R. J. A. (1988). **Psicologia do trânsito: conceitos e processos básicos**. São Paulo: EPU-EDUSP.

Rozestraten, R. J. A., & Dotta, Á. J. (1996). **Os sinais de trânsito e o comportamento seguro**. Porto Alegre: Sagra Luzzatto.

Rozestraten, R. J. A. (2000a). Envelhecimento, mobilidade e participação no trânsito. In: Neri, A. L. (Org.). **Qualidade de vida e idade madura** (pp. 109-116). São Paulo: Papirus.

Rozestraten, R. J. A. (2000b). Novos caminhos para a psicologia do trânsito. **Psicologia ciência e profissão**, 20(4), 80-85.

Rozestraten, R. J. A. (2001). Os prós e contras da análise de acidentes de trânsito. **Arquivos Brasileiros de Psicologia**, 53(3), 7-22.

Rozestraten, R. J. A. (2003). Violência no trânsito II. In: Tupinambá, A. C. R. (Org.). **Estudos de Psicologia do Trânsito** (pp.51-61). Fortaleza: Expressão Gráfica.

Souza, L. C. G. (2001). As representações sociais do carro e o comportamento dos jovens no trânsito. **Arquivos Brasileiros de Psicologia**, 53(3), 125-137.

Tupinambá, A. C. R. (2003). A aplicação da psicologia no contexto do trânsito. In: Tupinambá, A. C. R. (Org.). **Estudos de psicologia do trânsito** (pp.38-41). Fortaleza: Expressão Gráfica.

Vasconcelos, E. (1985). **O que é trânsito**. São Paulo: Brasiliense.

Vasconcelos, E. (1999). Urban development and traffic accidents in Brazil. **Accident Analysis & Prevention**, 37(4), 319-328.

Recebido em/*received in*: 18/04/2006

Aprovado em/*approved in*: 22/05/2006