



FUNDAÇÃO PRESIDENTE ANTÔNIO CARLOS
FACULDADE REGIONAL DE UBÁ
CAMPUS II
CURSO DE PSICOLOGIA

JULIANA FERREIRA ROTONDO

EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO: educação para a vida

UBÁ – MG

2013



FUNDAÇÃO PRESIDENTE ANTÔNIO CARLOS
FACULDADE REGIONAL DE UBÁ
CAMPUS II
CURSO DE PSICOLOGIA

JULIANA FERREIRA ROTONDO

EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO: educação para a vida

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso de Psicologia da Fundação Presidente Antônio Carlos - FUPAC, como requisito parcial para obtenção do título de Psicóloga.

Orientador: Wallasce Almeida Neves

UBÁ – MG

2013

JULIANA FERREIRA ROTONDO

EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO: educação para a vida

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso de Psicologia da Fundação Presidente Antônio Carlos - FUPAC, como requisito parcial para obtenção do título de Psicóloga.

BANCA EXAMINADORA

Wallasce Almeida Neves - Professor Orientador
Fundação Presidente Antônio Carlos - FUPAC

José Raimundo Silva Costa - Professor Convidado
Fundação Presidente Antônio Carlos - FUPAC

Cristiane Berriel Veroneze - Professora Convidada
Fundação Presidente Antônio Carlos - FUPAC

Aprovado em ____/____/____

AGRADECIMENTO

Agradeço a Deus pela oportunidade de realizar esse sonho.

Aos meus pais pelo apoio e confiança que sempre depositaram em mim.

Ao meu orientador e professor Wallasce pelo apoio e todo conhecimento que pode ser transmitido.

A todos os meus professores, futuros colegas e acima de tudo por terem se tornado grandes amigos, fizeram com que eu continuasse e chegasse até onde cheguei.

A todos os meus amigos e colegas de trabalho que de alguma maneira ajudaram para esta realização.

EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO: educação para a vida

Juliana Ferreira Rotondo¹

RESUMO

O presente trabalho buscou discutir o papel do processo educativo na construção de uma nova mentalidade dos condutores. O quanto novas condutas pautadas pela educação podem melhorar o comportamento de condutores no trânsito. Estas novas condutas são pautadas pela educação. O número de pessoas que morrem a cada ano vítimas de acidentes de trânsito, segundo a Organização Mundial de Saúde, é estimado em cerca de 1,2 milhões, o que corresponde a 25% das causas externas de mortalidade no planeta. As estimativas apontam tendência crescente desses números, que deverão aumentar em 40% até o ano 2030, caso não sejam adotadas medidas preventivas efetivas a esse respeito, sobretudo nos países em desenvolvimento. As autoridades começaram a se deparar com questões antes inexistentes, como problemas de segurança e saúde. Tiveram que desenvolver e implementar medidas preventivas para sanar essas questões. Esse campo de atuação abriu portas para a psicologia, pois há muito mais a ser feito, como a educação para o trânsito; elaboração de programas de reabilitação de motoristas infratores; ações para prevenir acidentes; perícia em exames para motoristas e tratamento de fobias ao volante.

Palavras-chave: Psicologia. Trânsito. Educação. Motoristas. Acidentes de trânsito.

¹Aluna do 10º período do Curso de Psicologia da Fundação Presidente Antônio Carlos - FUPAC Ubá – MG - e-mail: julianafrotondo@hotmail.com

1 INTRODUÇÃO

O presente trabalho busca discutir o quanto novas condutas pautadas pela educação podem melhorar o comportamento de condutores no trânsito. Estas novas condutas são pautadas pela educação. O processo de educação no trânsito caminha junto com um processo regulatório baseado numa legislação específica. Nos últimos tempos, notadamente nos últimos 70, 80 anos o automóvel passa a ganhar um grande espaço como meio de transporte e se torna muito importante regular a conduta dos condutores através de leis, uma legislação específica (ROZESTRATEN, 1986).

A quantidade de veículos em trânsito e a importância desse tipo de transporte na nossa vida, no nível atual de desenvolvimento sócio econômico em que a sociedade se encontra não nos permite ignorar o tema. No decorrer deste trabalho são apresentados alguns números assustadores das consequências dos acidentes de trânsito.

Abaixo podemos observar em uma pesquisa apresentada por Jomar *et al.*, (2011), um breve panorama dos custos dos acidentes de trânsito e a emergência de uma discussão social que envolva toda a sociedade brasileira.

Os acidentes de trânsito e a violência em geral constituem uma verdadeira e urgente questão de Saúde Pública no mundo moderno. O aumento da morbimortalidade, devido à violência no trânsito, já é considerado uma epidemia, face à sua extensão e consequências para o indivíduo, para a família e para a sociedade. O número de pessoas que morrem a cada ano vítimas de acidentes de trânsito, segundo a Organização Mundial de Saúde, é estimado em cerca de 1,2 milhões, o que corresponde a 25% das causas externas de mortalidade no planeta. As estimativas apontam tendência crescente desses números, que deverão aumentar em 40% até o ano 2030, caso não sejam adotadas medidas preventivas efetivas a esse respeito, sobretudo nos países em desenvolvimento. No Brasil, entre as causas externas, os acidentes de trânsito representam a segunda maior causa de óbitos, estando atrás apenas de mortes por homicídios. A faixa etária mais acometida nesse tipo de acidente é a dos jovens, correspondendo a mais de 50% das mortes entre 15 e 44 anos. Entre crianças e adolescentes de 5 a 14 anos e jovens de 15 a 29 anos, os acidentes de trânsito constituem a segunda causa de mortalidade 2,5 (JOMAR *et al.*, 2011, p. 3).

Todo o processo de disciplinamento e regulamentação do trânsito começa com a aprovação de um código de conduta que regule as relações entre os vários atores que envolvem e são envolvidos pelos trânsito.

No ano 1966, acontece a aprovação do Código Nacional de Trânsito em substituição ao de 1941. O novo código viria ratificar com mais força de obrigatoriedade de introdução dos exames psicológicos para a ostentação de carteira de

habilitação em todos os Estados brasileiros. Esta obrigatoriedade dá força à ciência psicológica e a “obriga” a investir no desenvolvimento de instrumentos de avaliação psicométricos – ou seja, testes psicológicos, nesse momento temos uma convergência entre psicologia e trânsito. Além disso, este código foi extremamente importante na medida em que proporcionou os conceitos de unificação e uniformidade em relação a avaliação de condutores (HOFFMANN e CRUZ, 2010, p. 22).

Nesse momento das relações dos agentes envolvidos no trânsito buscam a ciência psicológica para descrever determinados tipos de comportamentos, usando de teorias psicológicas e de testagem – avaliação psicométrica, o comportamento dos condutores passa a ser avaliado segundo uma perspectiva mais ampla, profunda e complexa.

Tomando como ponto de partida os fatos mais relevantes ocorridos ao longo dessa história, a evolução da Psicologia do Trânsito no Brasil pode ser estruturada em quatro grandes etapas: a primeira compreende o período das primeiras aplicações de técnicas de aplicação de exames psicológicos até a regulamentação da Psicologia como profissão; a segunda corresponde à consolidação da psicologia de trânsito como disciplina científica; a terceira pode ser caracterizada como aquela em que foi verificado um notável desenvolvimento da psicologia do Trânsito em vários âmbitos e sua presença marcante no meio interdisciplinar; a quarta etapa é marcada pela aprovação do Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503, de 23.09.97) e por um período de maior sensibilização da sociedade e dos próprios psicólogos públicos de saúde, educação e segurança relacionada à circulação humana (SILVA e ARCHIERI, 2010).

A primeira etapa refere-se à aplicação psicométrica, essa evolução da psicometria - o marco inicial desta atividade no âmbito rodoviário foi o Decreto-lei nº 9.545, de 5 de agosto de 1946, em vigor em 1951, que caracterizou o exame psicotécnico para a aquisição da Carteira Nacional de Habilitação (CNH), sendo aplicado à critério de uma junta médica e sem caráter eliminatório. Vários trabalhos versam sobre o desenvolvimento da psicologia do trânsito em outros países (SILVA e ARCHIERI, 2010).

Na descrição abaixo é mostrada uma parcela dos testes e das tentativas de alguns psicólogos em criar e desenvolver estratégias de testagem para que pudesse ser atendida esta nova demanda.

Ávila e Benczik (2005 apud SILVA e ARCHIERI, 2010), também buscaram avaliar habilidades e personalidade, por meio de estudo de caso único de um motorista

profissional infrator que se envolveu em três acidentes. Além da entrevista, foram utilizados os testes AC, R-1 e PMK (formato reduzido). No teste de atenção concentrada, o candidato apresentou o nível de atenção dentro da média esperada para sua escolaridade. No nível mental, apresentou bons índices para solucionar os problemas. No PMK, evidenciaram-se alterações no Desvio Secundário Sagital (DSS); traçado disrítmico em todas as folhas e resultado inadequado no DPS; traços disrítmicos, no sentido específico das chamadas Lesões Cerebrais Mínimas. O motorista foi diagnosticado como portador do Transtorno do Déficit de Atenção e Hiperatividade (TDAH) do tipo combinado, sugerindo as autoras que este aspecto estaria relacionado às infrações e acidentes com o motorista.

Um conjunto de quesitos é testado, tais como a personalidade, agressividade, atenção, atenção concentrada indo até transtornos de déficit de atenção entre outros problemas.

Com esse desenvolvimento técnico de instrumentos de avaliação psicológica orientados para descrição do comportamento de motoristas fica uma questão importante a ser discutida: Uma vez que a avaliação psicológica “atende” adultos, os potenciais candidatos a uma CNH, este estudo busca entender como podemos interferir nesse processo inserindo, via processo educativo, novos modelos de práticas sociais para crianças e adolescentes no trânsito. O presente trabalho apresenta como objetivo geral discutir o papel do processo educativo na construção de uma nova mentalidade dos condutores e em um segundo momento apresentar como objetivo específico a importância dada pela legislação à educação no trânsito.

2 DESENVOLVIMENTO

Com o decorrer do tempo e sua necessidade e aplicação se tornam limitadas, significa dizer que em um primeiro momento a avaliação psicométrica atende bem as demandas para avaliação de condutores, em um segundo momento, quando o trânsito se torna mais complexo se faz necessária uma abordagem interdisciplinar. Não saem dos cenários as práticas de testagem, de avaliação psicológica, mas esta prática é incrementada por outras práticas de outros profissionais. Esta etapa pode ser definida como um processo interdisciplinar e este é um momento de abertura para outros saberes. Como citado acima as questões – problemas provenientes deles, do trânsito ganham a

dimensão de discussões acerca que deveriam ser mediadas dentro do âmbito das políticas públicas.

O trânsito é considerado atualmente uma problemática das mais importantes do século XXI em função dos altos custos sociais e econômicos que geram, além dos sofrimentos incontáveis para vítimas e familiares decorrentes, principalmente, dos acidentes (IPEA, DENATRAN e ANTP, 2006).

Os sinistros automobilísticos começaram a se intensificar no Brasil na década de 1940 com a expansão do uso do automóvel, gerando preocupação para as autoridades, que buscaram desenvolver e programar medidas junto aos diversos campos de conhecimento, como a psicologia. Uma das estratégias adotadas no Brasil foi a de restringir o acesso das pessoas propensas a se envolver em acidentes de trânsito ao volante por meio da avaliação psicológica de condutores (SILVA e ARCHIERI, 2010).

Em edição da revista *Veja*, em material especial, de 7 de agosto de 2013, alguns dados estatísticos são apresentados, em uma matéria com o sugestivo título “É pior ainda”, o repórter Leonardo Coutinho mostra que as estatísticas sobre o trânsito no Brasil registram a violência no trânsito como a segunda maior causa de mortes no país, à frente dos homicídios. Cita dados do trânsito na Alemanha que nos últimos 40 anos reduziu as mortes no trânsito em 81%, e o governo alemão pretende fechar este ano sem nenhuma vítima fatal. A China reduziu em apenas 10 anos para reverter uma situação crítica, onde o trânsito era o principal responsável por mortes de pessoas com até 45 anos. No caso do Brasil a realidade é outra, segundo *Veja*, o Observatório Nacional de Trânsito, com base nos pedidos de indenização ao DPVAT – seguro obrigatório de veículos, que revela que o número de vítimas no trânsito do Brasil é muito superior ao registrado pelas estatísticas, foram 60.000 mortes registradas em 2012, um aumento de 4% em relação a 2011. Enquanto vários países citados na reportagem tem consideráveis diminuições de suas taxas, no caso brasileiro houve aumento (HOFFMANN e LUZ FILHO, 2010).

Sob uma perspectiva da psicologia social e até histórica e sociológica, o Brasil herda e reinventa uma estrutura patriarcal e sob certos aspectos aprofunda as suas características. Atualmente são perversas as relações de poder econômico e impunidade e o automóvel passa a ser objeto de status e ostentação.

Numa sociedade de classes sociais, que considera o *status* social ou posição determinada ou definida por critérios ou atributos sociais como fundamental para o reconhecimento do lugar em que indivíduos ou grupos se situam na hierarquia social, a

associação do veículo ao *status* lhe confere importância fundamental. A cada tipo de veículo corresponde um determinado *status* social e através do veículo se "reconhece", na concepção da máquina publicitária, o nível socioeconômico, o nível educacional e o nível cultural. O veículo como símbolo de *status* passa a ser um componente indispensável na formação da ideologia na sociedade contemporânea. A publicidade desenvolve a aspiração e a motivação inerente ao comportamento, consolida o valor do veículo como inabalável e permanente no imaginário coletivo porque promove simbolicamente a ascensão social (GULLO, 1998).

Não são incomuns estudos sobre a relação do homem e seus símbolos, é clássica a obra de Carl Jung "O homem e seus símbolos". Hoje a relação do homem e seus símbolos passa por um processo de subjetivação que sofre forte influência dos mecanismos midiáticos e ideológicos.

Dentre os símbolos sociais mais importantes na sociedade contemporânea, o veículo de transporte (carros, motos) desempenha um papel fundamental no imaginário coletivo porque se transformou num referencial poderoso para a orientação do comportamento. A representação do seu significado social é mais forte e definidora do comportamento do que o seu valor intrínseco. Através do veículo podem ser satisfeitos os desejos de liberdade, de usufruto da velocidade, da conquista do prazer prometido, da descoberta da sensualidade, do devaneio do erotismo, do deleite na sua plenitude, representando a obtenção do sucesso e o conhecimento da felicidade (GULLO, 1998)

Uma representação comum de sucesso pessoal e profissional do modelo/modo de vida americano diretamente derivado do Welfare State, mas não devemos nos esquecer que este modo, esse estilo de vida teve um breve intercurso de existência.(LANE e CODO, 2004).

Em uma discussão que foque os processos de construção da identidade, o sentido de pertencimento a determinados grupos é essencial, sendo que alguns grupos são mais valorizados socialmente do que outro e esse é o caso do consumo e notadamente da posse de bens como automóveis. Pertencer um grupo social que facilite outros acessos a bens de consumo social e garanta visibilidade a quem os possui se tornou essencial para muitas pessoas, o automóvel, ou melhor, a posse de um automóvel promove essa visibilidade. (LANE e CODO, 2004).

O que se objetivou em um primeiro momento foi discutir aspectos da relação entre educação e trânsito, inicialmente como passagens do código de trânsito e logo depois elementos da relação educação e trânsito, não podemos negar que o caos em que

se encontram a maioria das cidades brasileiras acima de 100 mil habitantes devido as dificuldades de locomoção atingem diretamente a qualidade de vida dessas pessoas. Uma possível solução foi adotada em grandes cidades do mundo, que é rodizio de automóveis, outra solução foi adotada em Tóquio – Japão, a compra de um carro novo só pode ser feita por qualquer cidadão mediante autorização da prefeitura. (VEJA, 07/08/2013)

Trata-se de um mecanismo poderoso que se explica através da psicologia social das massas consumidoras, socializadas sob o impacto de valores divulgados pela tecnologia das comunicações, através de uma intensa publicidade como forma de consolidar a propaganda estrutural que garante a reiteração da ideologia dominante do consumo capitalista. Quando o uso do carro como transporte se converte numa manifestação de poder, na ostentação da riqueza e, além das normas usuais estabelecidas para os mesmos, traduz-se no excesso de velocidade, no desrespeito às leis do trânsito, na supervalorização do veículo em relação ao pedestre, essa distorção se transforma na agressividade que caracteriza uma forma de violência. Qualquer restrição à trajetória do automóvel ou da moto representam um ultraje que desencadeia no motorista socializado sob as condições simbólicas, aqui relatadas, respostas violentas porque significam uma ofensa ao objeto de sua adoração (GULLO, 1998).

Um requisito imprescindível para realizar um trabalho socialmente significativo em Educação para o Trânsito é a formação do professor sobre os fundamentos da socialização da criança e do adolescente, dominando os procedimentos ativos de intervenção para fomentar a convivência harmônica e os valores que os protegem (HOFFMANN e LUZ FILHO, 2010, p.105).

A Educação para o Trânsito é mais um capítulo da educação ético-social que não tem sentido como disciplina de conteúdo independente. Seu conhecimento teórico e prático se enquadra nos conteúdos organizados sistematicamente em duas grandes áreas das ciências sociais e naturais, uma vez que integra o homem, o meio ambiente e a realidade social e, assim, o contexto em que vive o aluno. Ela necessita de conteúdos específicos e apoios metodológicos concretos (HOFFMANN e LUZ FILHO 2010).

Na realidade não se trata somente de oferecer conteúdos de instrução, receitas ou recomendações práticas (números de acidentes, mortos e feridos, normas de circulação), mas de criar e exercitar com os alunos certos hábitos e atitudes que favoreçam a convivência correta e aceitação das normas sociais. A Educação para o Trânsito é um aspecto a mais da educação ético-social, entendida como um conjunto de valores, normas, princípios, hábitos, que determina e ajuda a possibilitar a convivência social entre as pessoas, mas

com um conteúdo próprio. Engloba temas relativos ao desenvolvimento econômico e sociocultural das sociedades avançadas, ao estudo do meio ambiente e seus problemas ou da evolução tecnológica e suas consequências sociais.

A Educação para o Trânsito, tanto para adultos como para crianças, é uma prioridade no atual Código de Trânsito Brasileiro (CTB), criado pela Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que dedica a ela todo seu capítulo VI. Esta preocupação fez também com que fosse sugerida e aprovada a inclusão deste tema nos currículos escolares, em todos os níveis da educação básica. Visando reduzir o elevado índice de vítimas, o Código de Trânsito Brasileiro no seu Capítulo VI, art. 74, estabelece que a Educação para o Trânsito é direito de todos e constitui dever prioritário para os componentes do Sistema Nacional de Trânsito.

O art. 76 do CTB determina que Educação para o Trânsito será promovida na Educação Pré-Escolar, no Ensino Fundamental, Médio e Superior, ou seja, tanto na educação básica como na superior, por meio de planejamento de ações coordenadas entre os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito e da Educação, da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos municípios nas respectivas áreas de ação.

O art. 78 do CTB (1997) determina que os Ministérios da Saúde, da Educação e do Desporto, do Trabalho, dos Transportes e da Justiça, por intermédio do CONTRAN, desenvolverão e implementarão programas destinados à prevenção de acidentes. O art. 79 do mesmo CTB sugere que os órgãos e entidades executivas de trânsito poderão firmar convênio com os órgãos de educação da União dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, objetivando o cumprimento das obrigações estabelecidas no respectivo capítulo VI (HOFFMANN e LUZ FILHO, 2010, p. 109-110).

A Lei de Diretrizes e Base Nacional nº 9.394/96, em seu artigo 27, inciso 1, destaca que os conteúdos curriculares da educação básica deverão observar “a difusão de valores fundamentais ao interesse social, aos direitos e deveres dos cidadãos, de respeito ao bem comum e à ordem democrática” (MACHADO, 2010, p.130)

O Ministério da Educação e do Desporto/Secretaria de Educação Fundamental propõe o desenvolvimento dos temas transversais: Ética, Saúde, Meio Ambiente, Pluralidade Cultural, Orientação Sexual, Trabalho e consumo, componentes dos Parâmetros Curriculares Nacionais da Educação Básica (MEC-SEF, 1998) (MACHADO, 2010).

Atuar sobre o comportamento dos alunos não é apenas uma operação mecânica que possa ser resolvida com algumas técnicas. Os comportamentos e as atitudes estão construídos sobre os trilhos de ideias, valores e crenças, aprendidas e determinadas frequentemente de maneira espontânea (ou não) no processo de socialização, e estão no centro da estruturação da personalidade e do sistema cognitivo (MACHADO, 2010).

A Educação para o Trânsito deverá ser adaptada aos diferentes níveis e ciclos da evolução das capacidades de compreensão do mundo social, seguindo as orientações dos princípios da psicologia do desenvolvimento, da aprendizagem e das disciplinas das ciências sociais. Uma outra modalidade que favorece o diálogo, o referencia e o

responsabiliza é o jogo. Nele são distribuídos papéis e representadas as várias situações inerentes à circulação humana (normas de trânsito, os diversos usuários das vias e suas percepções, sinais de trânsito, velocidade mais conveniente, indicações de direção/sentido das vias, impacto ambiental, implicações do ruído, problemas de estacionamento, colisões, socorro a vítimas). O jogo também pode ser realizado por meio de maquetes de trânsito e normas elaboradas pelos próprios alunos. O pátio também poderá ser um cenário de jogo, no qual os alunos representam os diversos aspectos da circulação humana, podendo terminar com a realização de murais e painéis. (HOFFMANN *et al.*, 2010).

A relação do processo de aprendizagem social passa pela incorporação de um conjunto de práticas que devem necessariamente ser vividas no dia de cada pessoa, de cada ser humano, não devemos nos esquecer que toda prática humana é sempre e antes de tudo uma prática social, mediada pela relação de um conjunto de contingências que são as regras sociais dadas mas ao mesmo tempo construídas numa relação de mútua influência. Com o caso da educação no trânsito a situação não é diferente, esta é mais uma condição social onde as práticas devem ser incorporadas na vivência dos atores e um dos mecanismos mais eficazes para que esse aprendizado se dê através das práticas de ensino/aprendizagem.

Pela própria condição psicológica e pelo lugar social e simbólico que o automóvel ocupa não é lugar incomum esta discussão e seus desdobramentos, inclusive na própria psicologia.

3 CONCLUSÃO

A psicologia do trânsito surgiu devido a crescente demanda de novos motoristas, isso se deve ao número de automóveis nas ruas que também crescia cada vez mais.

As autoridades começaram a se deparar com questões antes inexistentes, como problemas de segurança e saúde. Tiveram que desenvolver e implementar medidas preventivas para sanar essas questões.

A partir desse momento os psicólogos passam a realizar exames psicotécnicos obrigatórios de testagem em aspirantes a condutor para evitar que pessoas propensas a se envolver em acidentes pudessem obter a Carteira Nacional de Habilitação.

Este artigo buscou demonstrar que esse campo de atuação abriu portas para a psicologia, pois há muito mais a ser feito, como a educação para o trânsito; elaboração de programas de reabilitação de motoristas infratores; ações para prevenir acidentes; perícia em exames para motoristas e tratamento de fobias ao volante.

Segundo Hoffmann *et al.* (2010), os problemas da circulação humana começam a ser fortemente debatidos e tratados nas universidades, principalmente nos cursos de Psicologia, passando a ser percebidos como uma realidade que demanda políticas de saúde e de educação, e não mais somente de segurança pública. Os dados alarmantes sobre acidentes, os eventos estressantes e os transtornos socioeconômicos e psicológicos relacionados ao caótico trânsito do mundo moderno são fatores que vêm motivando a inserção da Psicologia no debate sobre políticas públicas acerca da circulação humana.

Sendo assim, este trabalho buscou debater dentro do âmbito da psicologia uma questão que é social, mas ao tempo também é psicológica, econômica, cultural, ambiental e agora uma emergente situação de saúde pública.

Não podemos deixar de contribuir com o nosso trabalho no amplo debate social. Nos anexos são apresentadas algumas situações lúdico pedagógicas que tem sido usadas para que essa interação trânsito e educação possa se desenvolver de uma forma cada vez mais convergente. A educação dos futuros motoristas

EDUCATION IN TRANSIT: education for life

ABSTRACT

This paper discusses the role of the educational process in the construction of a new mentality of drivers . How new procedures regulated by education can improve the behavior of drivers in traffic . These new behaviors are guided by education. The number of people who die each year, victims of traffic accidents , according to the World Health Organization , is estimated at about 1.2 million, which corresponds to 25 % of external causes of mortality in the world. Estimates indicate increasing trend of these numbers , which are expected to increase by 40% by the year 2030 if no effective preventive measures are taken in this regard , especially in developing countries. The authorities began to come across issues did not exist before , such as health and safety issues . Had to develop and implement preventive measures to remedy these issues. This field of action opened doors for psychology, because there is much more to be done , as the traffic education , development of rehabilitation programs for offenders drivers; actions to prevent accidents ; expertise in screening for and treatment of phobias drivers behind the wheel.

Keywords: Psychology. Transit. Education. Drivers. Traffic accidents.

REFERÊNCIAS

GULLO, Álvaro de Aquino e Silva. **Violência urbana: um problema social**. Tempo soc. [online]. 1998, vol.10, n.1, pp. 105-119. ISSN 0103-2070. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-20701998000100007&lang=pt>. Acesso em: 11. Out. 2013.

HOFFAMNN, Maria Helena; CRUZ, Roberto Maraes; ALCHIERI, João Carlos. **Comportamento humano no trânsito**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2010.

_____. Um olhar da psicologia social sobre o transito. MACHADO, Adriane Pichetto In: HOFFAMNN, Maria Helena; CRUZ, Roberto Casa do Psicólogo, 2010.

_____. Síntese Histórica da Psicologia do Trânsito no Brasil. HOFFMANN, Maria Helena, CRUZ, Roberto Moraes. In: HOFFAMNN, Maria Helena; CRUZ, Roberto Maraes; ALCHIERI, João Carlos. **Comportamento humano no trânsito**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2010.

_____. Ambiente, Trânsito e Psicologia. Reinier J. A. ROZENTRATEN. In: HOFFAMNN, Maria Helena; CRUZ, Roberto Maraes; ALCHIERI, João Carlos. **Comportamento humano no trânsito**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2010.

_____. Uso do Carro como uma extensão da casa e os conflitos no trânsito. CORASSA, Neuza. In: HOFFMANN, Maria Helena; CRUZ, Roberto Maraes; ALCHIERI, João Carlos. **Comportamento humano no trânsito**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2010.

_____. A educação como promotora de comportamentos socialmente significativos no trânsito. Maria Helena HOFFMANN, Silvio Serafim da LUZ FILHO. In: HOFFMANN, Maria Helena; CRUZ, Roberto Maraes; ALCHIERI, João Carlos. **Comportamento humano no trânsito**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2010.

_____. Aspectos comportamentais dos condutores e do uso do cinto de segurança. HOFFMANN, Maria Helena. In: HOFFMANN, Maria Helena; CRUZ, Roberto Maraes; ALCHIERI, João Carlos. **Comportamento humano no trânsito**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2010.

_____. Considerações sobre a prática da avaliação psicológica de condutores no Brasil. ALCHIERI, João Carlos. In: HOFFMANN, Maria Helena; CRUZ, Roberto Maraes; ALCHIERI, João Carlos. **Comportamento humano no trânsito**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2010.

_____. Avaliação psicológica de motoristas. DUARTE, Talzamara de Oliveira. In: HOFFMANN, Maria Helena; CRUZ, Roberto Maraes; ALCHIERI, João Carlos. **Comportamento humano no trânsito**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2010.

IPEA/DENATRAN/ANTP. **Impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito nas rodovias brasileiras** – Relatório Executivo – Brasília: 2006.

LANE, Silvia T. M; GODO, Wanderley (Org.). *Psicologia social: o homem em movimento*. 13.ed. São Paulo: Brasiliense, 2004.

JOMAR, Rafael Tavares; RIBEIRO, Marcelo Rodrigues; ABREU, Ângela Maria Mendes and FIGUEIRO, Rachel Ferreira Savary. *Educação em saúde no trânsito para adolescentes estudantes do ensino médio*. Esc. Anna Nery [online]. 2011, vol.15, n.1, pp. 186-189. ISSN 1414-8145. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/ean/v15n1/26.pdf>>. Acesso em: 20. Set. 2013.

ROZESTRATEN, Reinier J. A.. *A Psicologia Social e o trânsito*. Psicol.cienc. prof.[online]. 1986, vol.6, n.2, pp. 22-23. ISSN 1414-9893. Disponível em: <<http://pepsic.bvsalud.org/pdf/pcp/v6n2/07.pdf>>. Acesso em: 10.Out.2013.

SILVA, Fábio Henrique Vieira de Cristo e and ALCHIERI, João Carlos. **Validade preditiva de instrumentos psicológicos usados na avaliação psicológica de condutores**. Psic.: Teor. e Pesq. [online]. 2010, vol.26, n.4, pp. 695-706. ISSN 0102-3772. disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-37722010000400013&lang=pt>. Acesso em: 11.Out. 2013.

ABREU, Ângela Maria Mendes; LIMA, Jose Mauro Braz de; MATOS, Ligia Neres and PILLON, Sandra Cristina. **Uso de álcool em vítimas de acidentes de trânsito: estudo do nível de alcoolemia**. Rev. Latino-Am. Enfermagem [online]. 2010, vol.18, n.spe, pp. 513-520. ISSN 0104-1169. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0104-11692010000700005&lang=pt>. Acesso em: 11. Out. 2013.

BRASIL. Departamento Nacional de Trânsito. **Diretrizes nacionais da educação para o trânsito no ensino fundamental** / Texto de Jaciara Rodrigues; Ministério das Cidades, **Departamento Nacional de Trânsito**, Conselho Nacional de Trânsito. – Brasília: Ministério das Cidades, 2009.

BRASIL. Departamento Nacional de Trânsito. **100 anos de Legislação de Trânsito no Brasil: 1910 - 2010** / Ministério das Cidades, Departamento Nacional de Trânsito, Conselho Nacional de Trânsito. – Brasília: Ministério das Cidades, 2010.

GOUVEIA, Valdiney V. *et al.* **Cenários da agressão no trânsito: a percepção que as pessoas têm de um motorista agressivo**. Psicol. estud. [online]. 2008, vol.13, n.1, pp. 153-160. ISSN 1413-7372. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1413-73722008000100018&lang=pt>. Acesso em: 11. Out. 2013.

Revista Veja. **Assassinos ao volante**. - Edição 2333. 7 de agosto - . Rio de Janeiro: Ed. Abril, 2013.

Educação no trânsito para crianças. Disponível em: <https://www.google.com.br/search?q=educa%C3%A7%C3%A3o+no+transito+para+crian%C3%A7as&newwindow=1&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ei=57SIUubpB83rkAf0pYC4Bw&ved=0CAkQ_AUoAQ&biw=1280&bih=898>. Acesso em: 10. Out. 2013.

SALGADO, Rogério de Souza; CAMPOS, Valdir Ribeiro; DUAILIBI, Sérgio and LARANJEIRA, Ronaldo Ramos. **O impacto da "Lei Seca" sobre o beber e dirigir em Belo Horizonte/MG**. Ciênc. saúde coletiva [online]. 2012, vol.17, n.4, pp. 971-976. ISSN 1413-8123. Disponível em:

<http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1413-81232012000400019&lang=pt>. Acesso em: 11. Out. 2013.

Trânsito, Cidadania e Meio Ambiente Curitiba: TECNODATA, 2006.

ANEXOS









