

A AGRESSIVIDADE NO TRÂNSITO E MODERNIDADE: REFLEXÕES SOBRE OS ASPECTOS PSICOSSOCIAIS DO 'REAL' DESTA REALIDADE

2020

Marianna Portelada Moura
Grupo Educacional FAVENI, Brasil

Adriana Manrique Tomé
Universidade de Ciências Empresariais e Sociais (UCES), Brasil

Nilton Soares Formiga
Universidade Potiguar (UnP), Brasil

Email de contacto:
nsformiga@yahoo.com

RESUMO

Este artigo visa realizar uma breve abordagem acerca da agressividade no trânsito, visto sob o prisma dos aspectos psicossociais envolvidos neste comportamento, tão comum nos dias atuais, no cotidiano das grandes cidades. Trata-se de uma pesquisa de cunho bibliográfico, com abordagem qualitativa e interpretativa, fundamentada em obras de autores do campo da psicologia e comportamento humano e da psicologia no trânsito. Evidenciou-se que para dirigir, o sujeito não necessita apenas de habilidades motoras, mas também emocionais, para adaptar-se às situações ocorridas no trânsito; e o comportamento observado no trânsito é modificável pelo ambiente, e o nível de estresse é capaz de modificar abruptamente a conduta humana. Observou-se ainda que a avaliação psicológica para obter a habilitação, é essencial na decisão técnica da capacidade ou não, para conduzir um veículo automotivo; a atuação do psicólogo no trânsito, são meios de melhorar tais comportamentos. Constatou-se que a educação para o trânsito é um dos meios de prevenção e mudança de comportamento do condutor, visando diminuir a agressividade no trânsito, e consequentemente o número de infrações e acidentes no trânsito, pois, a mudança de comportamento de risco, auxilia no desenvolvimento de uma consciência de responsabilidade individual e respeito aos direitos da coletividade. Concluiu-se ainda que a contribuição do psicólogo precisa ser voltada

às pesquisas que colaborem na construção de um trânsito mais humano, seguro e consciente, partindo de valores que preservem e respeitem a vida humana.

Palavras-chave: Agressividade, comportamento, psicologia, trânsito.

Copyright © 2020.

This work is licensed under the Creative Commons Attribution International License 4.0.

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>



1. INTRODUÇÃO

O trânsito caótico que se depara, no Brasil, atualmente tem apresentado situações permanentes de estresse, seja pelos condutores como pelos pedestres. Nas últimas décadas, a agressividade no trânsito tem se tornado uma temática de ampla relevância e preocupação em toda a sociedade. Face ao exposto, cabe frisar que a gestão do trânsito e a limitação das vias públicas, conduzem a determinadas dificuldades e adversidades em todo sistema de trânsito; visto que, em razão do acelerado desenvolvimento urbano, a maioria dos municípios cresceu sem um adequado planejamento de tráfego, gerando uma verdadeira desordem urbana (Quirino & Villemor-Amaral, 2015).

Assim, o trânsito pode ser definido como um dos possíveis espaços de convívio entre as pessoas de uma sociedade, sendo que suas atividades encontram-se vinculadas ao sistema socioeconômico de qualquer cidade. No entanto, nos dias atuais, a população das grandes cidades, já não conseguem mais conviver de forma harmônica no trânsito; e nesse sentido, os índices de acidentes de trânsito vêm elevando-se consideravelmente, por diversas razões. Deste modo, cada vez mais, busca-se compreender como as emoções dos condutores, e seu comportamento podem ser modificados ao conduzir um veículo no espaço de trânsito (Souza, 2010).

Neste contexto, os comportamentos humanos cotidianamente evidenciados no trânsito são investigados por um campo da psicologia denominado Psicologia do Trânsito. Inúmeros estudos realizados nesta área, ao longo dos anos, apontam que os acidentes de trânsito encontram-se relacionados ao comportamento e a motivação social. Assim, a Psicologia do Trânsito vem mostrando sua relevância ao longo dos anos, por suas várias áreas de atuação, seja pelo estudo e mensuração de comportamentos sociais e individuais, colaborando na melhoria da situação das

estradas e sinalizações ou, por meio de práticas de educação no trânsito (Quirino & Villemor-Amaral, 2015; Souza, 2010).

Vale frisar que, nos dias atuais, existem diversas linhas de pesquisa nas mais distintas áreas do conhecimento, como a logística, a engenharia, a administração, a gestão de pessoas, sobretudo no ramo da psicologia, que atuam diretamente voltadas a temática do trânsito e dos transportes com a finalidade de identificar suas evoluções e adversidades; abordando-se ainda os aspectos inerentes a saúde ocupacional e ao estresse neste complexo ambiente. Diante disso, este estudo traz em tona o seguinte questionamento: Quais os fatores psicossociais que levam à agressividade no trânsito? Como a psicologia do trânsito pode auxiliar?

O comportamento observado no trânsito é modificável pelo ambiente, e o nível de estresse que cada indivíduo apresenta, e o comportamento dos condutores, podem modificar-se abruptamente. Logo, a Avaliação Psicológica, é uma atividade pioneira do psicólogo, que requer capacitação adequada, conhecimento técnico-científico, e responsabilidade social pelo caráter pericial e legal (Mariuza & Garcia, 2010). O objetivo do estudo é realizar uma breve abordagem sobre a agressividade no trânsito, vista sob o prisma dos aspectos psicossociais envolvidos neste comportamento, bastante comum no cotidiano das grandes cidades atualmente.

Constitui-se de uma pesquisa bibliográfica, elaborada por meio de Revisão de Literatura, tendo uma abordagem qualitativa e interpretativa, fundamentada em obras de autores do campo da psicologia e comportamento humano e da psicologia no trânsito, especificamente. As consultas foram realizadas em revistas científicas, artigos, livros, documentários, relatórios, periódicos e ainda documentos de órgãos oficiais como as Resoluções do Conselho Federal de Psicologia (CFP), e o Código Nacional de Trânsito (CNT); empregando-se como palavras-chave, os termos: Agressividade; Comportamento; Psicologia; Trânsito.

A PSICOLOGIA DO TRÂNSITO

O trânsito encontra-se pautado no direito do cidadão de ir e vir e, resultando no uso coletivo das vias. Por tratar-se de um direito de todos, é atribuído a cada cidadão os devidos cuidados e obrigações para o uso seguro das vias. Partindo-se dessa compreensão, o respeito e a preservação da vida, sobrevêm mediante ações educativas associadas aos saberes relacionados ao trânsito, e são permanentes, pois a manutenção do processo educativo de modo ininterrupto, promove, uma cultura de preservação e manutenção da vida (Mariuza & Garcia, 2010; Quirino & Villemor-Amaral, 2015).

Nas últimas décadas, o trânsito, tem se tornado uma das temáticas mais preocupantes da sociedade. Conforme menciona Mognon e Santos (2014) o trânsito é um dos espaços possíveis de

convívio entre as pessoas na sociedade, e sua atividade encontra-se articulada ao sistema socioeconômico de uma cidade. Entretanto, todas essas trocas nem sempre ocorrem de maneira satisfatória e harmoniosa; uma vez que diversos fatores podem vir a influenciar essa convivência, como: economia, cultura, fatores sociais, e aspectos ambientais.

Assim, de acordo com o estabelecido na Lei nº 9.503 de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), o trânsito é definido como a "utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga" (Brasil, 1997). Sendo assim, trata-se de um espaço social permeado de trocas constantes, onde encontram-se incluídas as subjetividades e os valores que envolvem os mais diversos "personagens" que o compõe.

Nesta perspectiva, os variados comportamentos humanos cotidianamente evidenciados no trânsito são investigados por uma área da psicologia denominada Psicologia do Trânsito. Sendo assim, inúmeros estudos neste campo, realizados ao longo dos anos, apontam que os acidentes de trânsito se encontram relacionados ao comportamento e a motivação social. Dessa maneira, cada vez mais, busca-se compreender como as emoções dos condutores, e seu comportamento podem ser modificados ao conduzir um veículo no espaço de trânsito.

A Psicologia do Trânsito é o ramo da psicologia que estuda o comportamento humano no trânsito e os fatores e processos internos e externos, relacionados às próprias habilidades, às outras pessoas e aos eventos que os provocam ou alteram. Seu objeto de estudo é o comportamento dos sujeitos que interagem no trânsito, buscando entendê-los pela observação e experimentação. Atua ainda no diálogo da psicologia com outras ciências, auxiliando na formação de condutas seguras e condizentes ao exercício de cidadania com métodos científicos e didáticos (Rozestraten, 2003).

Assim, o psicólogo surge no ambiente do trânsito, como um profissional que

[...] pode atuar de forma preventiva ou terapêutica. A atuação terapêutica se baseia numa atuação sobre um trânsito que não foi seguro, em que o profissional irá exercer sua atividade com base nos efeitos do trânsito. Um exemplo dessa situação pode ser a realização de grupos terapêuticos com sujeitos que perderam pessoas queridas e que necessitam de apoio para retomar suas vidas. Também pessoas que se envolveram em acidentes e tiveram sequelas físicas terão que se reorganizar psicologicamente para enfrentar a vida de outra forma e conseguir superar os desafios, necessitando muitas vezes de um tratamento psicológico específico. As atuações em atividades relacionadas à segurança e consciência do trânsito estariam vinculadas à promoção de saúde (Schmitz, 2010, p. 115).

Mariuza e Garcia (2010) enfatizam que o trânsito se constitui em um espaço que conduz este profissional, obrigatoriamente, a discutir e atuar na elaboração e no reconhecimento de políticas públicas voltadas ao trânsito e à mobilidade humana; como um agente de cidadania, a partir de seus conhecimentos de cunho psicológico, mas também de cidadão. Uma das atividades mais conhecidas pela população, desenvolvidas pelos psicólogos no âmbito do trânsito, refere-se à realização das avaliações psicológicas para motoristas, antes conhecido como exame psicotécnico.

Hoje, denominada Avaliação Psicológica, é uma das atividades pioneira do psicólogo, e muito complexa, que requer capacitação adequada, conhecimento técnico-científico, além da responsabilidade social por seu caráter pericial e legal. Os psicólogos peritos examinadores de trânsito usam testes psicológicos, elaborados para investigar características tidas como indispensáveis aqueles almejam a Carteira Nacional de Habilitação, características essenciais na decisão técnica da capacidade ou não, para conduzir um veículo (Mariuza & Garcia, 2010).

Estes testes psicológicos são devidamente padronizados e apresentam determinados requisitos como fidedignidade e validade, os quais atestam a sua qualidade técnico-científica a partir de estudos realizados com amostras brasileiras (Rozestraten, 2003). Vale salientar, que o reconhecimento destes testes é determinado mediante regramento específico como as Resoluções nºs 002/2003 e 007/2009, do Conselho Federal de Psicologia, as quais definem e regulamentam o uso, a elaboração e a comercialização de tais testes psicológicos.

A Avaliação Psicológica é,

[...] uma prática do psicólogo, que objetiva a utilização de métodos e técnicas psicológicas, reconhecidos pela ciência e pela ética profissional, que responde a uma demanda social, na qual o conhecimento profissional atenta para uma Avaliação Psicológica que visará identificar habilidades e determinar se o condutor (cidadão) é capaz de realizar e compreender efetivamente sua responsabilidade no trânsito. Esta capacidade a ser avaliada está descrita na legislação de trânsito vigente, apontando para a obrigação técnica do profissional em avaliar as áreas e dimensões correspondentes (Mariuza & Garcia, 2010, p. 15).

O processo de Avaliação Psicológica, é complexo, com objetivo específico, e, de forma mais ampla, avalia sujeitos em distintas fases da vida, da infância à velhice, e suas diferentes características e culturas, e valores próprios e enraizados. Já no caso da Avaliação Psicologia no Contexto de Trânsito, o objetivo é identificar condições mínimas estabilidade emocional aos que anseiam conduzir um veículo (Silva & Alchieri, 2010). Por suas esferas de atuação, a Psicologia do Trânsito tem grande importância, seja pelo estudo e mensuração de comportamentos sociais e

individuais, contribuindo para a melhoria da situação das estradas e sinalizações ou, práticas de educação para o trânsito (Günther, 2003).

TRÂNSITO E COMPORTAMENTO

Preliminarmente, é relevante compreender que todo ser humano é um ser permeado de relações, visto que, todo o tempo relaciona-se com o outro, sendo isto amplamente necessário à sua sobrevivência. Para Aurinez Rospide Schmitz (2010, p.123), em seu texto "O trânsito: um palco para a violência", deve-se pensar no trânsito como "se ele fosse uma trama, uma rede de relações em constante movimento, como um tecer e destecer ininterrupto das ligações, compondo uma forma que não existia antes dele, mas que, com sua participação, ajuda a formar".

O autor ainda, convida o leitor a,

percorrer uma trajetória que envolve os fatores individuais: a personalidade, a relação com o veículo, o significado do dirigir e a responsabilidade dessa ação, que, em conjunto com os fatores sociais e culturais, influenciam os comportamentos do indivíduo expressos no trânsito (Schmitz, 2010, p. 122).

Assim, é importante evidenciar que no trânsito a ação de um, interfere de forma direta, na ação do outro, fazendo com que ele nunca seja igual, visto que são histórias que se entrelaçam, nas mais variadas ruas e avenidas, em distintos horários e momentos, tornando cada momento singular, em meio a uma trama onde são manifestas várias subjetividades. Diante disso, a personalidade, é compreendida como um sistema intrapsíquico, que abrange processos conscientes e inconscientes que desenvolvem modos distintos de comportamentos entre condutores (Quirino & Villemor-Amaral, 2015).

Na visão de Bartholomeu (2008), as emoções e a personalidade são fatores que influenciam nas atitudes do ser humano, no contexto do trânsito, sendo também considerados como possíveis fatores de risco para acidentes. Araújo, Malloy-Diniz e Rocha (2009) relatam que a probabilidade de acidentes automobilísticos, serem cometidos por pessoas com algum tipo de transtorno de personalidade é até seis vezes maior, segundo estudos com pacientes com transtornos psiquiátricos, visando identificar o diferencial de envolvimento desses indivíduos com acidentes de trânsito.

Araújo, Malloy-Diniz e Rocha (2009) ainda citam que comportamentos, como: irresponsabilidade, agressividade, egocentrismo, intolerância, frustração e a impulsividade são alguns dos traços que podem ser associados à direção. Para Bartholomeu (2008) a personalidade se refere à relação do comportamento dos indivíduos com várias situações ao longo do tempo e sua

singularidade. Assim, as condições e o estado emocional contribuem direta e indiretamente, afetando negativamente as informações voltadas à segurança ao se conduzir um veículo.

Bartholomeu (2008) relata que, neste caso, entre as emoções que podem se relacionar com a personalidade, são, a angustia, a ansiedade e a agressividade. Para Quirino e Villemor-Amaral (2015), para que um indivíduo seja capaz de dirigir, não necessita somente de habilidades motoras, mas também emocionais, de forma que consiga adaptar suas emoções às diversas situações do trânsito. Portanto, a alteração no emocional, considerando sentimentos de ansiedade, estresse, raiva, agressividade, geram riscos, e comprometem a habilidade de dirigir.

O corpo humano, movido pelo estresse, cria um estado de alerta, preparando o sujeito para uma possível adaptação como proteção a si, ou preparação de fuga ou briga. No trânsito, a agressividade e o estresse são mais constantes, tornando-se um espaço onde o condutor apodera-se do veículo e nele deposita seus instintos. Considerando-se as questões culturais e os valores de cada um, a agressividade quando muito presente, estimula o ataque, a defesa e, a provocação, fazendo do veículo uma porta para demonstração (Quirino & Villemor-Amaral, 2015).

Vale frisar que há dois tipos de estresse, o positivo; que causa emoções boas e quebra o equilíbrio interno, que é rapidamente diminuído por ser motivador ao indivíduo; e o negativo, por ser visto como ruim e mais demorado no indivíduo, pode suscitar efeitos graves como o diabetes, a depressão, dentre outros. A tensão pode gerar sinais como: insônia, sonolência, tensão muscular, e sobretudo a irritabilidade. Especificamente, no ambiente do trânsito, os malefícios à saúde dos condutores são de ordem psíquica e física, citando-se: estresse, dores musculares, ansiedade, fobias, doenças cardiovasculares, entre outros (Monteiro & Günther, 2006).

Conforme explicam Mognon e Santos (2014) um indivíduo pode desencadear uma conduta de risco ao dirigir um veículo liberando-se de padrões morais, envolvendo-se em ações danosas e culposas; o nomeado desengajamento moral. Diante disso, os autores inferem que, condutores que se remetem a isso, exibem um maior índice de infrações. Neste contexto, compreende-se que o comportamento observado no trânsito é altamente modificável pelo ambiente, sendo que o nível de estresse que exhibe cada indivíduo, pode ser capaz de modificar abruptamente o comportamento dos condutores.

AGRESSIVIDADE NO TRÂNSITO E SEUS ASPECTOS PSICOSSOCIAIS

O trânsito que, hodiernamente, se depara no Brasil, tem apresentado situações permanentes de estresse, tanto pelos condutores como pelos pedestres. Os condutores sempre buscando um passo à frente com relação ao cumprimento de horários e congestionamento, desobedecendo as leis de trânsito, e agredindo-se mutuamente (Nunes & Nascimento, 2012). Tais situações acabam por

atrapalhar o trabalho do Departamento Nacional de Trânsito (DETRAN), como dos agentes de trânsito, que igualmente se estressam e findam o seu trabalho de maneira incorreta.

Ladeira, Malta, Neto, Montenegro, Filho, Vasconcelos, Mooney e Naghavi (2017) explicam que nas grandes cidades, a população não consegue mais conviver em harmonia no trânsito; os dados sobre infrações e acidentes têm se elevado muito, por razões como: a heteroagressividade, sobretudo nas metrópoles, onde os condutores costumam dirigir embriagados e de modo imprudente, tornando-se violentos com transeuntes e outros motoristas. Para Bianchi (2016) embora a legislação seja rígida, se resume em um grande número de autos de infração, na arrecadação dos cofres públicos, punindo apenas financeiramente os condutores.

Na psicologia, a agressividade é definida como um comportamento diferente da violência em si, pois o sujeito agressivo,

[...] tende a agir com a finalidade de menosprezar o comportamento alheio e as outras pessoas para realizar os seus próprios objetivos. Esse padrão costuma se manifestar em pessoas com baixa auto-estima, sentimento de culpa e ansiedade, relações interpessoais frágeis, complexos de superioridade e que apresentam dificuldade em lidar com o poder. Tendem a ser controladores, vulneráveis ao isolamento e podem, em algum nível, elaborar fantasias para sustentar sua necessidade para a agressividade (Melo, Brito, Bélen, Alves, Carneiro, 2012, p. 2).

Como pertencente ao sistema de trânsito, o indivíduo deve notar que, várias características se revelam quando o interesse individual se sobrepõe ao coletivo; onde "a pressa, a competição e o imediatismo são ingredientes que incrementam ainda mais este palco potencialmente destrutivo e aniquilador" (Schmitz & Silva, 2010. p. 33). A agressividade no trânsito pode ser exposta como uma constante, pois os condutores não possuem deferência por sua vida, e encontram-se pouco preocupados em resguardar a sua vida ou a do próximo (Alves & Esteves, 2009).

Face ao exposto, Leão e Laurenti (2009) ressaltam que é imprescindível que se alterne outro meio de conscientização, para que exista um entendimento mútuo, entre motoristas e pedestres, e que este entendimento possa ser constantemente aperfeiçoado, assim, atenuando a heteroagressividade de forma unânime. Inquestionavelmente, isto reduziria os índices de infrações no trânsito, de acidentes automobilísticos, bem como os índices de óbitos no trânsito; e, deste modo surgiria um trânsito mais conciliatório, proporcionando uma convivência mais agradável

Segundo Alves e Esteves (2009), a heteroagressividade no trânsito, assim pela primeira vez denominada, trata-se do somatório do estresse físico, psicológico e social com o comando agressivo, acompanhado de um distúrbio comportamental e de propriedade intrínseca de cada indivíduo, sendo inclusive, capaz de agregar alguma espécie de distúrbio mental inócuo. Ainda, se

acordo com os autores, esses elementos encontram-se invariavelmente atualizados em todas as desordens de trânsito, comumente retratados na mídia como episódios policiais.

Os altos índices de congestionamentos, apontam desproporções entre o número de veículos e o espaço de locomoção, favorecendo o estresse negativo do condutor, assim, surgem as buzinas, discussões, insultos; levando ao desgaste emocional, mental e físico, elevando as taxas de acidentes por causas humanas (Monteiro & Günther, 2006). A psicologia, permite o estudo e a avaliação das particularidades dos condutores de modo sistemático, sendo possível colaborar na elaboração de ações que possam intervir neste contexto (Rozestraten, 2003).

Em razão dos comportamentos no trânsito e da rotina social, o ato de dirigir torna-se bastante complexo, visto que envolve além, é claro, de comportamentos, a convivência com o ambiente social; e nesse sentido, o estresse negativo é nocivo, pelas consequências que podem surgir. Além do condutor, os efeitos, podem atingir outros atores dessa trama (Quirino & Villemor-Amaral, 2015). Grande parte dos traços e sintomas que antecedem ou estão em paralelo com a agressividade no trânsito são tratados com psicoterapia (Silva & Alchieri, 2007).

Para Leão e Laurenti (2009), a expansão disto surge em razão do condutor perder a disposição de adaptação e defesa, partindo para a ofensiva podendo dominar-se por reações violentas como: palavrões, luta corporal, agressão com objetos localizados no local da atitude violenta ou, até mesmo o emprego de alguma arma de fogo, com efeitos catastróficos. Segundo os autores, estima-se que 15 % a 20% dos condutores sejam portadores de algum distúrbio mental primário e que nunca deveriam ter habilitação para a condução de quaisquer veículos.

Na visão de Leão e Laurenti (2009), aproximadamente 18% dos condutores, na atualidade, não conseguem se habituar ao estresse incitado pelo trânsito, assim, acrescentando para uma fase de preservação a qual culminará com agressões verbais e gestuais. De acordo com os autores, pode-se dizer que 50% dos condutores das grandes metrópoles, como as capitais brasileiras, precisam de uma melhor avaliação psicológica e psiquiátrica para medir sua heteroagressividade. Tornam-se altamente transigentes, repressivos e mantêm um aspecto do comportamento ofensivo.

A agressividade no trânsito surge da história de condutas agressivas em outras instâncias na vida do indivíduo, tendo como causas um ambiente que incite raiva e estresse (engarrafamentos, calor, barulho, impressão de anonimato), pouca fiscalização (sensação de impunidade) e um ambiente social que permita e estimule a conduta (condutores, amigos e familiares). A raiva é condição para agressividade, mas não a motiva, serve de indício. É comum pesquisas que associam sujeitos agressivos a serem condutores agressivos (Monteiro & Günther, 2006).

No trânsito, a agressividade, pode ganhar tons perigosos; pois há condutores que veem seu veículo como uma armadura, que os permite serem agressivos na direção, pondo a vida de todos em risco; ou violentos na conduta com os demais no entorno, ofendendo e gerando brigas

desnecessárias. Há urgência na ampliação das ações de conscientização voltadas à Educação para o Trânsito, pela complexidade dos problemas que surgem no cotidiano das cidades, pois, toda a população está envolvida sob aspectos distintos, nas questões ligadas ao trânsito (Bianchi, 2016).

Isso, é justificado, mediante o Art. 76, do CTB, que afirma,

A Educação para o Trânsito será promovida na pré-escola e nas escolas de 1º, 2º e 3º graus, através de planejamento e ações coordenadas entre os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito e Educação, da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios,

Órgãos, nas respectivas áreas de atuação (Brasil, 1997).

Obviamente, não é agradável permanecer por horas em congestionamentos, todavia, transformar esse desconforto em agressividade é exceder os limites dos direitos e deveres com o próximo, do respeito, da humanidade, e da educação. Neste sentido, os testes psicológicos podem auxiliar de forma eficiente e suficientemente, entretanto, há a necessidade de determinadas etapas nessas avaliações, tendo em vista que se possa avaliar a heteroagressividade, a impulsividade, a compulsão e, os distúrbios comportamentais diante de circunstâncias, chegando-se à doença crônica em potencial (Ladeira, Malta, Neto, Montenegro, Filho, Vasconcelos, Mooney & Naghavi, 2017).

Nesse sentido, torna-se cada vez mais visível, a necessidade de alterações na legislação para que, em matéria de trânsito, a psicologia possa progredir em seu processo normativo, elevando sua competência em analisar minuciosamente o perfil de cada candidato em parceria ao exame médico. Nesta perspectiva, a contribuição do psicólogo necessita, também, ser direcionada à mais pesquisas que colaborem na construção de um trânsito mais humano, seguro e consciente, partindo de valores que preservem e respeitem a vida humana.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Nota-se que na atualidade, o alto índice de infrações e acidentes de trânsito, no Brasil, sobretudo nas grandes cidades, encontra-se diretamente ligado à limitação das vias públicas devido ao acelerado desenvolvimento urbano sem um adequado planejamento de tráfego, ao expressivo aumento de veículos nas vias públicas que geram um grande número de congestionamentos, e por consequência causando um estresse negativo nos condutores, e em uma parcela desses sujeitos, acabam por desencadear comportamentos inadequados e agressivos.

Verifica-se que, o trânsito na atualidade, vive uma verdadeira "disputa" pelo espaço físico, onde as ocasiões de estresse e nervosismo são comuns, e revelam motoristas que "perdem a cabeça", e envolvem-se em situações onde a ética e a civilidade, desaparecem. A literatura aponta que há diversas variáveis que definem a possibilidade de um condutor cometer infrações ou causar um acidente de trânsito; as quais se encontram diretamente relacionadas, não só, a habilidade e experiência do condutor, mas sobretudo a sua personalidade e seu estado emocional.

Desta forma, a Psicologia do Trânsito mostra uma vasta importância, tanto na atuação dos procedimentos legais, que envolvem a decisão técnica da capacidade ou não, daqueles que almejam conduzir um veículo, haja vista a obrigatoriedade de uma avaliação dos comportamentos sociais e individuais; quanto no tocante às práticas de educação para o trânsito, buscando evitar condutas agressivas ao volante, colaborando na construção de um trânsito mais consciente, humano e seguro, partindo de valores que preservem e respeitem a vida.

Entretanto, cada segmento da sociedade, deve fazer sua parte, e deve comportar-se, no trânsito, de maneira que nenhum outro possa ser prejudicado. O exercício dessa cidadania seguramente resultará em uma maior responsabilidade, mais educação, tolerância, e, consciência de cada sujeito, seja o condutor de um veículo automotivo, um ciclista ou um pedestre, acerca dos seus deveres e das obrigações que cada um tem, nesse contexto. Somente, deste modo, será possível diminuir a agressividade existente, atualmente, no trânsito.

REFERÊNCIAS

Alves, I. C. B., Esteves, C. (2009). O teste palográfico na avaliação da personalidade (2ª ed.). São Paulo: Vetor.

Araújo, M. M., Malloy-Diniz, L. F., Rocha, F. L. (2009). Impulsividade e acidentes de trânsito. *Revista de Psiquiatria Clínica*, 36(2), pp. 60-68. Recuperado de http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_abstract&pid=S0101-60832009000200004&lng=en&nrm=iso&tlng=pt

Bartholomeu, D. (2008). Traços de personalidade e comportamentos de risco no trânsito: um estudo correlacional. *Psicologia Argumento*, 26(54), pp. 193-206. Recuperado de <https://periodicos.pucpr.br/index.php/psicologiaargumento/article/view/19685>

Bianchi, A. S. (2016). Comportamentos de risco: desafios para a avaliação para carteira nacional de habilitação. Em J. C. de Paula (Coord.). *Psicologia do Tráfego: Características e desafios no contexto do Mercosul* (pp. 46 - 57). Brasília: CFP.

Brasil. Lei nº. 9.503, de 23 de setembro de 1997. Código de trânsito brasileiro. Recuperado de http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19503.htm.

Günther, H. (2003). Ambiente, Psicologia e Trânsito: reflexões sobre uma integração necessária. Em M. H. Hoffmann, R. M. Cruz & J. C. Alchieri (eds.), *Comportamento Humano no Trânsito* (pp. 49 - 58). São Paulo: Casa do Psicólogo.

Ladeira, R. M., Malta, D. C., Neto, O L. M., Montenegro, M. M. S., Filho, A. M. S., Vasconcelos, C. H., Mooney, M., Naghavi, M. (2017). Acidentes de transporte terrestre: estudo Carga Global de Doenças, Brasil e unidades federadas, 1990 e 2015. *Revista Brasileira de Epidemiologia*. [online], 20(1), pp. 157-170. Recuperado de http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1415-790X2017000500157

Leão, M. F. F. C., Laurenti, C. (2009). Uma análise do modelo de explicação no behaviorismo radical: o estatuto do comportamento e a relação de dependência entre eventos. *Interação em Psicologia*, 13(1), pp. 165-174. Recuperado de <https://revistas.ufpr.br/psicologia/article/view/12462>

Mariuza, C. A., Garcia, L. F. (2010). O psicólogo no trânsito: avaliação psicológica e mobilidade humana. Em C. A. Mariuza & L. F. Garcia (Orgs.) *Trânsito e mobilidade humana: Psicologia, Educação e Cidadania* (pp. 13-18). Porto Alegre: CRP/RS.

Melo, F., Brito, I., Bérens, P., Alves, K., Carneiro, D. (2012). Agressividade no Trânsito: uma abordagem do comportamento. *Psicologado - Estudado à luz da Psicologia*, Maio, online. Recuperado de <https://psicologado.com.br/atuacao/psicologia-do-transito/agressividade-no-transito-uma-abordagem-do-comportamento>

Mognon, J. F., Santos, A. A. A. (2014). Autoeficácia para dirigir, desengajamento moral e impulsividade em motoristas. *Psico-USF*, 19(3), pp. 457-466. Recuperado de http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S1413-82712014000300009&script=sci_abstract&tlng=pt

Monteiro, C. A. S., Günther, H. (2006). Agressividade, raiva e comportamento de motorista. *Psicologia: Pesquisa & Trânsito*, 2(1), pp. 9-17. Recuperado de <http://pepsic.bvsalud.org/pdf/ppet/v2n1/v2n1a03.pdf>

Nunes, M. N., Nascimento, L. F. C. (2012). Análise espacial de óbitos por acidentes de trânsito, antes e após a Lei Seca, nas microrregiões do estado de São Paulo. *Revista da Associação Médica Brasileira* [online], 8(6), pp. 685-690. Recuperado de http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0104-42302012000600013

Quirino, G. S., Villemor-Amaral, A. E. (2015). Relação entre estresse e agressividade em motoristas profissionais. *Revista Psicologia e Saúde*, 7(2), pp. 125-132. Recuperado de http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_abstract&pid=S2177-093X2015000200006&lng=pt&nrm=iso

Rozestraten, R. J. S. (2003). Ambiente, Trânsito e Psicologia. Em M. H. Hoffmann, R. M. Cruz & J. C. Alchieri (eds.), *Comportamento Humano no Trânsito*. (pp. 33-46). São Paulo: Casa do Psicólogo.

Schmitz, A. R. (2010). Trânsito: um palco para a violência. Em M. G. B. Almeida (Org.), *Violência na sociedade contemporânea* (pp. 121-137). Porto Alegre: Edipucrs.

Schmitz, A. R., Silva, P. V. (2010). O trânsito depende de todos nós. Em C. A. Mariuza & L. F. Garcia (Orgs.), *Trânsito e mobilidade humana: Psicologia, Educação e Cidadania* (pp. 31-34). Porto Alegre: CRP/RS.

Silva, F. H. V. C., Alchieri, J. C. (2007). Avaliação psicológica da personalidade de condutores: Uma revisão de literatura. *Psico-USF*, 12(2) pp. 89-196. Recuperado de http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S1413-82712007000200007&script=sci_abstract&tlng=pt

Souza, J. L. (2010). Sobre a forma e o conteúdo da educação para o trânsito no Ensino Fundamental. (Tese de Doutorado). Universidade de São Paulo, São Carlos – SP.