

REVISÃO DE LITERATURA

Consumo de álcool e os acidentes de trânsito: a atuação da psicologia do trânsito nesse contexto

Alcohol consumption and transit accidents: the acting of traffic psychology in this context

Izabel Cristina Japiassú Maia Silva¹, Vanilson Pereira da Silva²

RESUMO

Introdução: O consumo de álcool e o crescente número de acidentes de trânsito é uma das problemáticas mais evidentes na atualidade. Nesta perspectiva, a Psicologia do trânsito enquanto ciência, visa compreender e analisar todos os aspectos que englobam esse fenômeno. **Objetivo:** Verificar na literatura a atuação da Psicologia do Trânsito com relação ao consumo de álcool e os acidentes de trânsito. **Material e Métodos:** Foi realizada uma revisão de literatura sistemática e descritiva baseada em busca nas bases de dados online Google acadêmico, Biblioteca Virtual em Saúde e SciELO. Os critérios de inclusão foram publicações dos anos de 1975 a 2014, em língua portuguesa e/ou inglesa, em sites de domínio público com conteúdo gratuito e contendo assuntos que contribuíssem para desenvolvimento da pesquisa. Os descritores de busca utilizados foram: Etilismo, alcoolismo, psicologia do trânsito e acidentes de trânsito. **Resultados:** O consumo de álcool pode acarretar diversos malefícios

ao ser humano, dentre eles, poder levar o indivíduo a graves acidentes automobilísticos. Os acidentes de trânsito são caracterizados como importantes fatores da morbimortalidade, considerados atualmente como um verdadeiro problema de saúde pública em diversos países e em especial no Brasil. Dentre as contribuições da Psicologia do trânsito, a mesma busca interferir para que os motoristas não se exponham a situações de perigo a si e aos outros. **Conclusão:** Apesar de exercer um papel importante no contexto da mobilidade humana, os psicólogos do Trânsito ainda necessitam ampliar a visão do seu campo de atuação, que não está somente aberto, mas principalmente necessitando de intervenções, visto que a cada dia, o homem vem apresentando demandas diferenciadas.

Descritores: Acidentes de Trânsito. Alcoolismo. Psicologia.

ABSTRACT

Introduction: Nowadays, the consumption of alcohol and the increasing number of traffic accidents is one of the most evident problematics. In this perspective, the Traffic Psychology as science aims to understand and analyze all aspects that encompass this phenomenon. **Objective:** To verify in the literature the performance of traffic psychology in relation to alcohol consumption and traffic accidents. **Material and Methods:** A systematic and descriptive literature review was carried out based on the search in the online databases Google academic, Virtual Health Library and SciELO. The inclusion criteria were publications from 1975 to 2014, in Portuguese and / or English, on public domain sites with free content, containing subjects that contribute to the development of the research. The search descriptors used were: "etilismo", alcoholism, Traffic Psychology and traffic accidents. **Results:** The consumption of alcohol can cause

several harms to the human, i.e., being able to lead the individual to serious automobile accidents. Traffic accidents are characterized as important factors of morbidity and mortality, currently considered as a real public health problem in several countries and especially in Brazil. Among the contributions of Traffic Psychology, it seeks to interfere so that drivers do not expose themselves to situations of danger to themselves and to others. **Conclusion:** Although to have an important role in the context of human mobility, traffic psychologists still need to broaden their vision of their action field, which is not only open but mainly in need of interventions, since the human has been presenting different daily demands.

Descriptors: Alcoholism. Psychology. Traffic accidents.

¹ Psicóloga da Prefeitura Municipal de Aliança do Tocantins, graduada pelo Centro Universitário Unirg (2013) e Especialista em Psicologia do Trânsito pelo IPES Ensino e Eventos (2014). E-mail: japiassumaia@gmail.com

² Psicólogo, mestrando em Ciências da Saúde pela Universidade Federal do Tocantins, graduado em Psicologia pelo Centro Universitário Unirg (2012) e Especialista em Psicologia Organizacional e do Trabalho pela Faculdade de Ciências Sociais Aplicadas de Marabá (2013). E-mail: vanilsonpsicologo@hotmail.com

ENDEREÇO PARA CORRESPONDÊNCIA

Vanilson Pereira da Silva. Endereço: Rua Tupinambás, s/n, Setor Morada do Sol, CEP 77.066-062 - Palmas/TO.
Fone: (63) 99203-2699 / 98475-0449. E-mail: vanilsonpsicologo@hotmail.com

INTRODUÇÃO

Cada vez mais é possível constatar que os acidentes de trânsito, quando ocasionados por imprudência e desrespeito às leis de trânsito, podem ter como causa o uso de substâncias como o álcool. O efeito do mesmo produz a chance de um sujeito ser vítima fatal até sete vezes maior do que uma pessoa sem o uso da droga, visto que evidências indicam que entre um quarto e metade dos acidentes de trânsito com vítimas fatais, estão relacionados ao uso do álcool por algum dos envolvidos.¹

Partindo desse princípio o trânsito está ligado exatamente com as relações entre pessoas através de artefatos e tecnologias construídas pelas suas necessidades de sobrevivência. Comportamentos humanos ligados ao trânsito não acontecem apenas no momento em que o condutor está dirigindo, ou andando, mas a todo instante: quando engenheiros projetam os veículos e as estradas, quando através do Poder Legislativo criam-se leis, quando são fiscalizados pelos policiais e juízes aplicam as penalidades previstas em lei, quando os médicos examinam a saúde física, os psicólogos as questões psicológicas dos condutores no período e após a atividade de dirigir.²

Carmo³ afirma que a psicologia do trânsito julga que o trânsito pode ser entendido por um conjunto de comportamentos que se deslocam em um sistema de normas. Diante desta compreensão a psicologia passou a considerar a necessidade de pesquisar os comportamentos relacionados ao trânsito, uma vez que se constituíam como comportamentos de periculosidade. Devido essa questão comportamental e de risco, emerge uma maneira de estudo em psicologia que passa ser nomeada de Psicologia do Trânsito, definida por Rozestraten⁴ como “a área da psicologia que estuda por meio de métodos científicos e válidos o comportamento humano no trânsito, os elementos, e os processos internos e externos, conscientes e inconscientes que os provocam e modificam”.

MATERIAL E MÉTODOS

Do ponto de vista dos procedimentos técnicos trata-se de uma pesquisa bibliográfica, Gil⁵ pontua que essa pesquisa é elaborada a partir de material já publicado, constituído principalmente de artigos periódicos e atualmente com material disponibilizado na

Internet. Nesta perspectiva será possível encontrar estudos no contexto abordado, podendo assim encontrar uma visão ampla dos fenômenos estudados.

Para o desenvolvimento desta pesquisa foram utilizadas referências bibliográficas em alguns livros e principalmente em artigos contidos nos sites: Google acadêmico, BVS - Biblioteca Virtual-Saúde e SciELO – Scientific Electronic Library Online. Foram selecionados artigos que se enquadram nos seguintes critérios de inclusão: Publicações do ano de 1975 a 2014 publicados em português e/ou inglês, em sites de domínio público com conteúdo gratuito contendo assuntos que contribuem para desenvolvimento da pesquisa. Os descritores de busca utilizados foram: Etilismo, alcoolismo, psicologia do trânsito e acidentes de trânsito.

RESULTADOS E DISCUSSÃO

Dentre as publicações pesquisadas, os resultados foram subdivididos em três categorias: *O consumo de álcool e suas especificidades*, *Os acidentes de trânsito na sociedade e a Atuação da Psicologia do trânsito*; visando sistematizar o conteúdo, facilitando assim a melhor compreensão do leitor.

O consumo de álcool e suas especificidades

Atualmente o consumo de álcool apresenta conotação diferenciada das demais drogas, posto que o seu consumo possui caráter lícito, de baixo custo e um disposto acesso gerando aceitação social, impedindo o seu enfrentamento. O uso é estimulado pela indústria do álcool, dificultando o seu entendimento como problema de saúde pública. Toma o primeiro lugar mundial no quesito consumo em relação às substâncias psicoativas.⁶

Conforme Oliveira et al.⁷ os índices pesquisados, embora já preocupantes, há ainda uma grande possibilidade de serem maiores, pois sabe-se que em grande parte dos casos de intoxicação a pessoa não é levada ao hospital. Esta população estudada geralmente restringe-se a intoxicações agudas pronunciadas, manifestando alterações do comportamento, tentativas de suicídio ou com sinais e sintomas mais graves. Nesse sentido os autores acima citados afirmam que ações públicas sobre o controle do consumo é de extrema relevância e deve ser implementada.

Costa et al.⁸ constataram em seu estudo que o consumo moderado do álcool é causador de proteção para mortalidade em diversas causas, principalmente por minimizar doenças

cardiovasculares, porém o consumo abusivo proporciona diversas consequências negativas para a saúde, ampliando o índice de morbidade, que resulta em morte ou limitação funcional, tais como: cirrose, alguns tipos de câncer, acidente vascular encefálico, violência, transtornos mentais, entre outros. A Organização Mundial de Saúde (OMS) aponta que o índice de mortalidade e as limitações funcionais devido ao excesso de álcool são maiores que produzidas pelo tabagismo.

O Etilismo é também caracterizado como uma doença que afeta a saúde física, o bem-estar emocional e o comportamento do indivíduo, sendo que a dependência do álcool é caracterizada pelo uso compulsivo de bebidas alcoólicas e pela manifestação de sintomas de abstinência após a cessação do consumo. Fortalecendo a tese dos malefícios à saúde causados por esse fenômeno, Almeida Filho et al.⁹ realizaram um estudo multicêntrico em unidades hospitalares, e foi constatado que cerca de 7,6 até 9,6% das internações são resultantes do consumo de álcool.

De acordo com Dalgalarro¹⁰ o álcool gera dependência à medida que se consome e esse vínculo é definido como um estado psíquico e físico, resultante da ingestão constante de álcool, possuindo a perda do controle, que resulta sobre o bem-estar psicológico, físico, familiar e profissional. O mesmo autor refere que uma das características da dependência é a negação, o etilista crônico nega que o álcool possa ser um problema em sua vida, porém é o mesmo que abusa do álcool, que não consegue parar de beber, que é dependente, que influencia negativamente nas relações interpessoal e intrapessoal.

O álcool é uma droga forte com muitos efeitos colaterais, sendo que o índice e as circunstâncias do uso causam à expansão da intoxicação; os sintomas de intoxicação variam de acordo com cada sujeito, porém os etilistas só admitem que necessitem de suporte quando já destruíram a própria saúde, a de outro familiar ou a relação familiar ou ainda quando não acham mais soluções para as situações criadas por eles mesmos.¹¹

Ainda conforme Ravagani¹¹, os efeitos da utilização prolongada do álcool são inúmeros, sendo que dentre os problemas causados diretamente pelo álcool podem-se enfatizar doenças do fígado, coração e do sistema digestivo. Também deve levar em consideração que uso abusivo tem uma significativa probabilidade de acarretar: perda de apetite, deficiência vitamínicos, impotência sexual, e irregularidade no ciclo menstrual.

É importante pontuar ainda as consequências do álcool sobre o Sistema

Nervoso Central (SNC) são reconhecidas há muito tempo, porém algumas permanecem por ser elucidadas. Seus efeitos podem ocorrer em qualquer nível do neuroeixo, incluindo o encéfalo, nervos periféricos e músculos. Os agravos causados pelo uso de álcool no trânsito, podem levar a graves acidentes automobilísticos, com consequências diretas ao Sistema Nervoso Central (SNC), por meio dos traumatismos cranioencefálicos (TCE).¹²

O álcool causa alterações no Sistema Nervoso Central do ser humano que podem diversificar desde a agitação ao coma. Seus efeitos inibitórios acontecem pela sua ação antagonista ao receptor NMDA (N-Metil-D-Aspartato) de Glutamato (principal neurotransmissor excitatório) e à potencialização dos receptores GABA (principal neurotransmissor inibitório). A princípio o álcool traz uma sensação agradável, onde os consumidores têm a impressão de relaxamento e menos inibição, podendo de forma equivocada ser considerado favorável para o convívio social, porém com o aumento de sua concentração no sangue seus efeitos contrários irão diminuir a consciência, memória e sensibilidade, afetando a percepção do indivíduo, através da ação da droga sobre o Sistema Nervoso Central (SNC).^{12, 13}

Os acidentes de trânsito na sociedade

Os acidentes de trânsito, caracterizados como importantes fatores da morbimortalidade geral, são considerados atualmente como um verdadeiro problema de saúde pública em diversos países e em especial no Brasil. Avalia-se que mais de 1,2 milhão de pessoas morrem por ano no mundo e em média cerca de 50 milhões sofrem lesões, sendo que de 15 a 20% dessas lesões apresentam diversas sequelas.¹⁴

Os acidentes de trânsito têm sido alvo de grande preocupação no Brasil e no mundo, devido ao índice elevado de vítimas atingidas e pelos impactos sociais, econômicos e pessoais que provocam; em 2005, o número de óbitos em virtude de acidentes de trânsito atingiu índices consideráveis, sendo que no período de 1990 a 2005, houve avanço de 72% dos óbitos em municípios com menos de 100 mil habitantes. Ainda, no que referir-se à morbidade (feridos muitas vezes graves e com sequelas), estima-se que 400.000 mil pessoas durante o ano sofreram algum tipo de ferimento em virtude de acidentes de trânsito.¹⁵

De acordo com Morais et al.¹⁶, os acidentes de trânsito constituem um grande problema de saúde pública no Brasil, pois resultam em elevado número de mortos e feridos, nesta perspectiva as altas taxas de

morbidade e mortalidade são decorrentes da ágil urbanização e da insuficiência de infraestrutura urbana, de uma legislação enfraquecida e uma deficiente estrutura de fiscalização.

O custo econômico das lesões relacionadas aos acidentes de trânsito é muito grande, de acordo com a Organização Mundial de Saúde (OMS), cerca de 50% das vítimas fatais são jovens, com idade compreendidas entre 15 e 44 anos, o que equivale a parte mais produtiva da população do ponto de vista econômico.¹⁷

Ainda Segundo Montoro et al.¹⁷, a maior parte da responsabilidade pela segurança do trânsito recai sobre os próprios usuários das rodovias, que com suas decisões estabelecem um autêntico nível de risco. A tentativa de melhorar a segurança viária apenas por meio de técnicas organizativas ou policiais é insuficiente. A avaliação e a percepção dos que estão envolvidos ou até participam, seja como condutores ou pedestres devem ser levadas em consideração de forma prioritária.

Hoffmann e González¹⁸ afirmam que as causas emergem da complexa relação com o veículo, o ambiente (normas e sinalização), a regulação externa (fiscalização) e o comportamento do condutor (aptidão psicofísica). Diante dessa perspectiva o acidente é o produto de uma conjunção de diversos fatores. Obviamente, é válido ressaltar, que cada variável não tem a mesma importância na causa dos acidentes.

De acordo com Sallum et al.¹⁹, reconhecer as implicações nocivas advindas dos acidentes de trânsito como um importante problema social, considerado por muitos como uma "epidemia silenciosa" ou "doença devastadora da sociedade moderna, leva-nos a compreendê-los não mais como um produto do "acaso" ou uma consequência do desenvolvimento, mas sim como produto da ação humana e, portanto, controlável e evitável por ações preventivas.

A produção de informações sobre os acidentes de trânsito, para estudos de segurança viária é de extrema importância para auxiliar as tomadas de decisões e melhorias na segurança pública. Adicionalmente, esses dados podem ser usados por outros setores, bem como educação e fiscalização do transporte, servindo de alicerce para minimização do risco de acidentes.²⁰

Sabe-se que os acidentes de trânsito estão espalhados em todo o mundo, visto que é um grande problema de saúde pública e estão entre as maiores causas de morbimortalidade. Conforme dados apontados pela Organização Mundial de Saúde (OMS) a cada ano, perto de 1,2 milhões de pessoas morrem vítima de acidentes nas estradas, sendo que a maior parte pertence aos países de terceiro mundo e a

associação entre álcool e a direção é um dos fatores básicos que potencializam os acidentes.²¹

A Organização Mundial de Saúde em 2004 instituiu uma Aliança Integral para a Segurança no Trânsito e, na sua publicação "*Relatório Mundial para a Prevenção de Acidentes nas Estradas*", distinguiu as medidas que geraram a queda nos índices de acidentes nos países industrializados. Entre elas estão: a obrigatoriedade do uso de equipamentos (cinto de segurança e capacete), atentos no transporte de crianças, observação de limites de velocidade e, por fim, imposição de limites à concentração de álcool permitida no sangue dos motoristas.²²

Na análise de Laranjeira²³, poucos pesquisadores no Brasil realizam estudos comparativos relacionados à temática, porém existem evidências apontando que a prática de dirigir sob efeito de álcool acontece em índices muito superiores em relação a outros países com maior tradição no monitoramento desta conduta.

Laranjeira e Romano²⁴ pontuam que especialistas brasileiros já alertavam sobre os riscos da relação entre álcool e direção, e sugeriam, entre outras, a diminuição dos limites da concentração alcoólica permitida no sangue dos motoristas.

Diante disso, a mudança na legislação veio somente em 20 de junho de 2008, quando foi divulgada a Lei 11.705 que modificou o Código de Trânsito Brasileiro e constituiu o que foi divulgado como tolerância zero, quanto o exercício de dirigir sob efeito de álcool foi considerado legalmente passível a punição rígida por parte das autoridades.²⁵

Ravagani¹¹ em seu estudo afirma que as pessoas são diferentes na maneira como reagem após o consumo de bebida alcoólica; segundo o autor, isso ocorre devido ao fato da permanência do álcool no organismo variar de acordo com cada indivíduo, sendo que fatores como gênero, a ingestão recente de alimento antes do consumo e a frequência com que ocorre o consumo de bebidas alcoólicas são determinantes nesse aspecto.

Campos et al.²⁶ afirmam que quando se trata do uso do bafômetro a maioria dos condutores é a favor da medida preventiva de acidentes de trânsito e afirma que o risco de dirigir alcoolizado é uma infração grave. Porém cerca de 30% dos condutores recusaram o teste do bafômetro. Os autores ainda afirmam que é bem provável que o fato de estarem sob efeito do álcool e a presença de policiais militares nas imediações possam ter contribuído para o índice de recusa.

A determinação, na legislação de trânsito, de restrição ao teor de álcool admitido no sangue dos motoristas – medida aplicada em todo o mundo – é eficaz na prevenção da associação

entre álcool e direção, porém, não deve ser a única medida a ser tomada. Nesse sentido a Organização Mundial de Saúde aponta que medidas como: o monitoramento através de pesquisa, a sucessiva fiscalização pelas autoridades de trânsito, a rápida aplicação das medidas punitivas, restrições maiores para motoristas novatos e a instalação de sistemas de bloqueio da ignição dos veículos em caso de bafômetro positivo, podem aumentar a eficácia da legislação visando propiciar nos motoristas o sentimento de que ao ser apanhado dirigindo sob efeito de álcool, sua punição virá de forma rápida, não só no aspecto pecuniário, mas também no penal.^{23, 27}

A atuação da psicologia do trânsito

O trânsito é caracterizado por um conjunto de deslocamentos de pessoas e veículos nas vias públicas, inserido em um sistema convencional de normas, que tem por fim garantir a integridade de seus participantes.⁴

Segundo Rozestraten²⁸, a Psicologia do Trânsito surgiu como consequência de diversas pesquisas e inúmeros institutos, laboratórios e centros de pesquisa nas últimas duas décadas. Pode ser definida por o estudo científico do comportamento dos participantes do trânsito, entendendo-se por trânsito o conjunto de deslocamentos dentro de um sistema regulamentado.

A Psicologia do Trânsito é composta por um conjunto de articulações com outras áreas de conhecimento, tais como legislações de trânsito, saúde pública, engenharia de trânsito, mas focando no comportamento humano. Diante disso, etimologicamente, constata-se que a palavra trânsito é originada do latim *transitu*; “[...] ato ou efeito de caminhar; marcha; movimento, circulação de pessoas ou de veículos”.²⁹

No que se refere aos estudos feitos pela Psicologia do Trânsito acerca do acidente, este pode ser analisado como o aspecto inicial, por se entender que é comportamento do ser humano o responsável pelos acidentes de trânsito se tornando assim indispensável novos estudos abordando a temática da interação via/veículo/ambiente/pessoas.³

Em um sentido mais amplo, a psicologia do trânsito estuda todos os comportamentos voltados com o trânsito, desde o pedestre até os Poderes Legislativos que elaboram as leis de trânsito. Num sentido mais específico estuda efetivamente os participantes do trânsito (pedestre, ciclistas, motociclistas, etc). Os seres humanos estão envolvidos com o trânsito em todos os níveis de idade, quando pequenos são empurrados pelos carrinhos de bebê ou presos nas cadeirinhas dos carros. Em seguida a fase

da bicicleta, skate, depois vem à motocicleta para depois passarem a ser motoristas. Além dos diversos níveis de idades, existem as etapas de profissionalização, motoristas que obtiveram a carteira recente e outro que dirige há muitos anos, e os vários tipos de veículos conduzidos, caminhões, carros, motos. E ainda há vários tipos de personalidades de condutores.³⁰

Em sua análise sobre a psicologia do trânsito, Carmo³ considera que a mesma estuda os acidentes de trânsito por meio da análise comportamental. Para que isso ocorra, apoia-se na edificação de sentidos do que é o ser humano na relação consigo mesmo e com o trânsito. Essa área de conhecimento acaba por estabelecer conceitos como o de comportamento perigoso, que passa a ser entendido não como uma evidência, porém como uma prática que gera um conjunto de sentidos: quem é perigoso, sob que condições se tornam perigosos, como se quantifica o grau de periculosidade e assim sucessivamente.

Essas práticas discursivas que forjam aspectos relativos aos comportamentos e deslocamentos no que diz respeito ao grau de periculosidade associam materialidades ao período longo das organizações sociais e culturais, registradas por modificações de cunho social com relação aos processos de crescimento urbano. Nesse contexto, a Psicologia do Trânsito assume o papel de estudar esses comportamentos com o enfoque no trânsito e de suas especificidades.³

Outro fator característico apontado por Zimmermann³⁰ é que apesar da psicologia do trânsito ser tão abrangente, a mesma é estudada há pouco tempo e sofre com relação ao número reduzido de profissionais na área, devido a alguns aspectos, tais como: a psicologia do trânsito é identificada com psicotécnico nos DETRANS; não possui um bom rendimento e criatividade; não há no Brasil cargo para psicólogo do Trânsito nos órgãos do governo, visto que existem lugares onde os mesmos podem desenvolver seus trabalhos como em empresas de grande porte que possuem diversos motoristas, nos departamentos ou companhias de engenharia de trânsito (DNIT, IPR, DNER), e nos Departamentos de Psicologia das Universidades Brasileiras.

A psicologia do trânsito deu-se início aproximadamente em 1920, e, em 1962, foi considerada um importante marco para a área devido à criação de uma lei federal que virou obrigatória a utilização de exame psicotécnico por todos que requisitassem a carteira de motorista. A partir de então, a avaliação psicológica no contexto do trânsito tem sido centro de discussão devido à necessidade de examinar os procedimentos e instrumentos que

vêm sendo aplicados para avaliação de candidatos à carteira de habilitação.³¹

A partir de então, duas importantes transformações ocorreram com relação à capacitação do profissional para atuar na área: as avaliações passaram a ser aplicadas somente por psicólogos que possuíssem curso de capacitação específico para a função de perito examinador de trânsito com carga horária mínima de 120 horas/aula e agora, a exigência de título de especialista/especialização em Psicologia do Trânsito estabelecido pelo Conselho Federal de Psicologia. Essas modificações têm feito com que essa área venha se firmar, cada vez mais, como uma especialização da Psicologia.³²

A avaliação psicológica no contexto do trânsito é um método técnico-científico de coleta de dados, estudos e interpretação de informações acerca dos fenômenos psicológicos dos indivíduos. É um processo de conhecimento de uma pessoa de maneira científica e especializada. Entre os instrumentos psicológicos usados para a avaliação psicológica encontram-se os testes, entrevistas, questionários e observações. Para os candidatos a Carteira Nacional de Habilitação (CNH) a entrevista individual e os testes psicológicos são imprescindíveis para a realização da avaliação psicológica.³³

Na avaliação psicológica de trânsito, as investigações dos elementos psicológicos, ou seja, das aptidões gerais, bem como das especificidades do indivíduo, são de extrema importância, pois proporcionam indicadores para a tomada de decisões no que diz respeito às condições desse indivíduo estar apto ou inapto para dirigir. Essa comprovação nos reporta à necessidade de uma preocupação, dos profissionais de psicologia, em atuar de maneira preventiva e preditiva no processo de avaliação psicológica, procurando interferir para que os motoristas não se exponham a situações de perigo a si e aos outros.³⁴

Apesar da psicologia do trânsito ser reconhecida socialmente, sérias discussões têm acontecido com relação aos métodos de avaliação, o que vêm sendo aplicados nesse processo e da função do psicólogo no desenvolvimento, aperfeiçoamento e seleção de motoristas. De acordo com apontamentos de Gouveia et al.³², as discussões referem-se principalmente à validade dos testes psicológicos e à capacidade do psicólogo em avaliar o perfil do futuro motorista.

Estudos sobre o alcance da avaliação psicológica na perspectiva da análise das ações de motoristas que infringem a legislação de trânsito

são desafios para os psicólogos, porém é válido destacar que as informações explicativas sobre os fenômenos psicológicos advindos do processo de avaliação psicológica no trânsito tendem a contribuir para intervenções desses profissionais, servindo ainda como meio de aprimoramento dos instrumentos utilizados para coleta de dados.^{35, 36}

Segundo a Resolução CFP nº 07/2003, "os resultados das avaliações devem analisar e levar em consideração os condicionantes históricos e sociais e seus efeitos no psiquismo, com o objetivo de servirem como instrumentos para atuar não somente sobre o indivíduo, mas na transformação desses condicionantes que operam desde a formulação da demanda até a conclusão do processo de avaliação psicológica. Compete enfatizar que os resultados das avaliações psicológicas têm um significativo impacto para as pessoas, os grupos e a sociedade."³⁷

A avaliação psicológica é um processo extenso que inclui a integração de informações procedente de inúmeras fontes, tais como: testes, entrevistas, observações, análise de documentos. A testagem psicológica, entretanto, pode ser considerada uma etapa da avaliação psicológica, que implica a utilização de teste(s) psicológico(s) de diversos tipos.³⁶

O processo de avaliação psicológica demonstra passos importantes para que seja possível atingir os resultados esperados, conforme apresentado na Figura 1.

Para Machado³⁸, o psicólogo que deseja trabalhar com avaliações deverá ter em mente, as dimensões técnicas relacionais, éticas, legais, profissionais e sociais diretamente implicadas. Se todas estas percepções estiverem ligadas e se inter-relacionarem, é possível que se percebam incalculáveis cuidados e preocupações que os profissionais devem possuir, impreterivelmente, o respeito e o sigilo com a vida daquele que procura o psicólogo para se submeter a um processo de Avaliação Psicológica.

Em se tratando de avaliação psicológica para o trânsito percebe-se a necessidade da entrevista para qualificar a análise do teste, porque a mesma permitirá perceber as condições físicas e psíquicas do candidato ou examinando, bem como, se está sob o efeito de medicação que venha interferir no seu desempenho, se possui problemas oftalmológicos; se está bem alimentado e descansado. Verificar também se o candidato não está passando por algum problema situacional ou qualquer outro fator existencial que possa alterar o seu comportamento.^{33, 36}

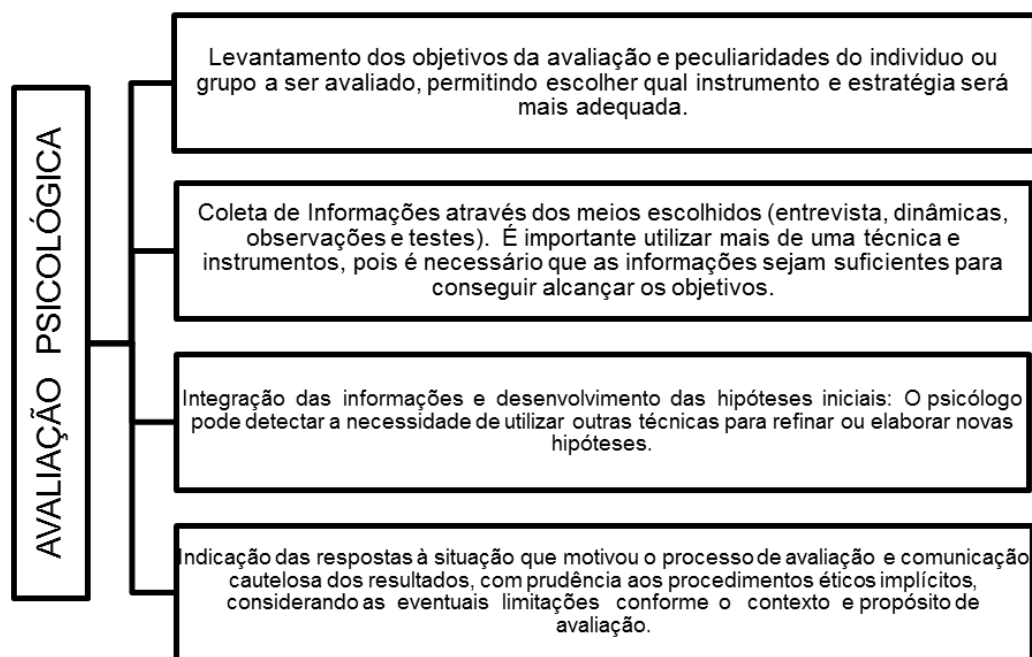


Figura 1 Passos para realização da Avaliação Psicológica. Elaboração dos autores.

Os documentos escritos decorrentes de avaliação psicológica tais como todo o material de fundamentação, deverão ser guardados pelo prazo mínimo de cinco anos, sendo responsáveis por eles tanto o profissional psicólogo quanto a instituição em que aconteceu a avaliação psicológica. Esse prazo poderá ser estendido nos casos previstos em lei, por determinação judicial, ou ainda em casos específicos em que seja necessária a manutenção da guarda por maior tempo.³⁷

Rozestraten⁴ separa os objetos de intervenção dos psicólogos que estão inseridos no trânsito como atuantes em duas categorias: uma denominada como *stricto sensu* que quer dizer sobre os comportamentos dos usuários do trânsito, bem como os pedestres, motoristas, motociclistas, ciclistas, e a outra categoria nomeada como *lato sensu* que está relacionado a comportamentos mais extenso e cujas consequências estão intimamente ligadas ao trânsito, bem como a construção de estradas e veículos, criação de leis e sua fiscalização. Segundo o autor é possível compreender que a atuação do psicólogo nesse contexto pode ser mais vasta do que apenas indicar se encontra apto ou não para dirigir, tendo em vista que o objeto de intervenção não está relacionado apenas com o indivíduo que dirige.

Diante disso, a capacidade de intervenção por parte do psicólogo amplia-se também a outras atividades, como por exemplo, no contexto da educação e reeducação para o trânsito, ou em programas de segurança viária devido o fato de que estas atividades

pressupõem um processo de transformação de condutas complexas, fato esse que não se prende somente ao treinamento e ao controle punitivo.³⁹

Outro fator importante que é necessário ser considerado é a amplitude do trânsito, pois não se limita apenas no tráfego terrestre, o trânsito vai, além disso, e engloba o deslocamento humano por meios terrestres, aquáticos e aéreos, onde o psicólogo deveria atuar em todos esses contextos, pois em cada um desses meios possui características próprias, indo além do diagnóstico e tratamento clínico de fobias, nesse sentido, o psicólogo deve atirar-se aos vários setores de trabalho, ainda que não suficientes como é o caso do trânsito, e assim instituir as demandas para sua intervenção, ampliando mais e diversificando espaços para trabalhos²

A ampliação da oferta de cursos de especialização poderá ter outros desdobramentos. Um deles é que, em vez de continuar preparando os psicólogos para serem apenas peritos em trânsito, terá a chance de formar os profissionais para atuar nos múltiplos problemas do trânsito; caso contrário, continuará adotando a mesma forma anterior de formação de psicólogos peritos, porém submetidos a um novo rótulo, o de especialista. A perspectiva de preparar consultores pode abrir portas para outros mercados, tendo em vista que inúmeros órgãos de trânsito e transporte demandam conhecimentos e intervenções criativas para diminuir seus problemas.⁴⁰

No que diz respeito à psicologia do trânsito os profissionais devem estudar bastante, revelando assim mais uma possibilidade ainda pouco percebida pelo psicólogo, ou seja, a pesquisa nesse âmbito. Esta atividade, pesquisa psicológica no trânsito, talvez seja uma das mais importantes para consolidar a atuação do profissional psicólogo nesse âmbito, exatamente por ser ela que dá maior suporte a todas as outras. Um modelo de estudo que poderia ser utilizado e ajudaria para sanar diversas dúvidas, ajudando a fortalecer a participação dos psicólogos na sociedade, seria constatar como ocorre a aplicação dos conhecimentos, advindos da psicologia no trânsito e com relação à prevenção e minimização de acidentes.²

CONCLUSÃO

O etilismo hoje é considerado, um dos problemas básicos de saúde pública mundial; No Brasil, seus problemas superam o âmbito individual, afetando diversas repercussões sociais. Seu uso está associado à maioria dos acidentes de trânsito no Brasil e no mundo. O seu abuso causa problemas no âmbito familiar e profissional, debilidades no organismo, preconceito, acarretando ao isolamento e maior consumo de drogas.

Diante da complexidade desse fenômeno e de sua repercussão na vida de muitas vítimas de acidente de trânsito, é possível verificar que a sociedade vem se mobilizando em busca de soluções para evitar sua ocorrência, seja com campanhas de conscientização ou com reformulações do código de trânsito brasileiro.

É necessário considerar a amplitude do trânsito em seus diversos aspectos, porém é notório inferir que os profissionais de psicologia não estão percebendo esse amplo campo de atuação em seu redor, que não está somente aberto, mas principalmente necessitado de intervenções de profissionais desta área.

Diante disso é necessária uma reflexão dos psicólogos no sentido de perceber que no mundo moderno não é mais possível ficar preso a um setor específico do mercado de trabalho, pois atuando dessa forma o profissional ficará sempre dependente de demandas já conhecidas, reféns das flutuações deste mercado.

REFERÊNCIAS

1. De Boni R., Benzano D., Leukefeld CF. Uso de bebidas alcoólicas em postos de gasolina

de Porto Alegre: estudo piloto. Rev. psiquiatr. Rio Gd. Sul. 2008; 30(1):65-8.

2. Silva LP, Hoffmann MN, Cruz RM. Psicologia no trânsito: Possibilidades de atuação e benefício social. In: Hoffmann MH, Cruz RM, Alchieri JC (orgs). Comportamento humano no trânsito. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003.413p.
3. Carmo TMD. Acidentes de trânsito e produção de sentidos [Dissertação]. Campo Grande: Universidade Católica Dom Bosco; 2010.
4. Rozestraten RJA. Psicologia do trânsito: conceitos e processos básicos. São Paulo: EPU; 1988.
5. Gil AC. Como elaborar projetos de pesquisa. 4ed. São Paulo: Atlas; 1991.
6. Oliveira GF, Luchesi LB. O discurso sobre álcool na Revista Brasileira de Enfermagem: 1932-2007. Rev Latino-Am Enfermagem. 2010. 18(esp):626-33.
7. Oliveira GF, Dell'agnolo CM, Ballani TSL, Carvalho MDB, Peloso SM. Consumo abusivo de álcool em mulheres. Rev Gaúcha Enferm. Porto Alegre. Junho 2012. 33(2):60-8.
8. Costa JSD, Silveira MF, Gazalle FS, Oliveira SS, Hallal PC, Menezes AMB et al. Consumo abusivo de álcool e fatores associados: estudo de base populacional. Rev. Saúde Pública. 2004. 38(2):284 -91.
9. Almeida Filho LM, Mari JJ, Jesus J, Coutinho E, França JF, Fernandes JG et al. Estudo multicêntrico de morbidade psiquiátrica em áreas urbanas brasileiras. (Brasília, São Paulo, Porto Alegre) Rev. Bras. Psiquiatr, 1992. 14:38-42.
10. Dalgalarrodo P. Psicopatologia e Semiologia dos transtornos Mentais. Porto Alegre: Artes Médicas, 2000. 271p.
11. Ravagnani NAT. O uso de álcool e a direção veicular [monografia de conclusão de curso de Especialista no em Psicologia do Trânsito]. Araras (SP): Centro Universitário de Araras; 2010.
12. Haes TM, Clé DV, Nunes TF, Roriz-Filho JS, Moriguti JC. Álcool e Sistema Nervoso Central. Rev Medicina. 2010; 43(2):153-63.
13. Costa RMR. O Álcool e seus efeitos no Sistema Nervoso. [Monografia de conclusão de curso em Biologia]. Brasília: Centro Universitário de Brasília; 2003.
14. Abreu AMM, Lima JMB, Matos LN, Pilloni SC. Uso de álcool em vítimas de acidentes de trânsito: estudo do nível de alcoolemia. Rev. Latino-am. Enfermagem. 2010; 18(spe):513-20.
15. Lima, JMB. Alcoologia: O alcoolismo na perspectiva da Saúde Pública. Rio de Janeiro

- (RJ): Med Book Editora Científica; 2007. 229p.
16. Moraes OL, Montenegro MMS, Monteiro RA, Siqueira JB, Silva MM, Lima CM. Mortalidade por acidentes de transporte terrestre no Brasil na última década: tendência e aglomerados de risco. *Ciências e Saúde Colet.* 2012 set; 17(9):2223-36.
 17. Montoro L, Carbonel E, Sanmartín J, Tortosa F (eds). *Seguridad vial: del factor humano e las nuevas tecnologías.* Madrid: Síntesis. 1995. 480p.
 18. Hoffmann MH, González LM. Acidentes de trânsito e fator humano. In: Hoffmann MH, Cruz RM., Alchieri JC. (Orgs.). *Comportamento humano no trânsito.* São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003:377-391.
 19. Sallum AMC, Koizumi MS. Natureza e gravidade das lesões em vítimas de acidente de trânsito de veículo a motor. *Rev. Esc. Enf. USP,* 1999.33(2):157-64.
 20. Cardoso GO. Sistema de cadastro, consulta e análise de acidentes de trânsito em Porto Alegre. In: *Fórum Nacional sobre Segurança no Trânsito- FONAST,* 2002.
 21. Pinski I, Laranjeira RR. O fenômeno do dirigir alcoolizado no Brasil e no mundo: revisão da literatura. *Rev. Bras. Psiquiatr;* 1998. 20(4):160-65.
 22. Peden M, Scurfield R, Sleet D, Mohan D, Hyder AA, Jarawan E, Mathers C. (eds). *World Report on Traffic Injury Prevention.* Geneva: World Health Organization (WHO); 2004.
 23. Laranjeira RR, Pinsky I, Zalesky M, Caetano R. I levantamento nacional sobre os padrões de consumo de álcool na população brasileira. Brasília: Secretaria Nacional Antidrogas (SENAD); 2007.
 24. Laranjeira RR, Romano M. Consenso brasileiro sobre Políticas Públicas do álcool. *Rev. Bras. Psiquiatr;* 2004, 26(Supl I):68-77.
 25. Brasil. Lei nº 11.705, de 20 de junho de 2008. Código de Trânsito Brasileiro. *Diário Oficial da União, Brasília (DF);* 23 set 1997. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9503.htm
 26. Campos VR, Salgado R, Rocha MC, Duailibi S, Laranjeira RR. Beber e dirigir: características de condutores com bafômetro positivo. *Rev. Psiq. Clín, São Paulo;* 2012, 39(5): 166-71.
 27. *Who Drinking and Driving: A Road Safety Manual for Decision Makers and Practitioners.* World Health Organization. Geneva: Global Road Safety Partnership; 2007.
 28. Rozestraten RJA. Psicologia do trânsito: o que é e para que serve. *Psicol. cienc. prof.* [online], 1981 [acesso em 20 set 2016]; 1(1): 141-43. Disponível em: http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1414-98931981000100006&lng=pt&tling=pt
 29. Ferreira ABH. *Novo dicionário Aurélio da língua portuguesa.* 1ª ed. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1975. 1517p.
 30. Zimmermann C. O lado oculto dos acidentes de trânsito [Monografia de conclusão de curso em Psicologia]. Campo Grande (MS): Universidade Católica Dom Bosco; 2008. 59p.
 31. Hoffman MH. Comportamento do condutor e fenômenos psicológicos. *Psicologia: pesquisa e trânsito, Belo Horizonte (MG),* 2005; 1(1): 17-24.
 32. Gouveia VV, Silva DV, Silva MPV, Andrade MWCL, Filho SBS, Costa DMF. Atitudes frente à avaliação psicológica para condutores: perspectivas de técnicos, estudantes de psicologia e usuários. *Psicol. Ciênc. Prof. Brasília,* 2002; 22(2): 50-59.
 33. Conselho Regional de Psicologia - CRP/08. Avaliação psicológica no trânsito. [Acesso em 29 de março de 2014]. Disponível em: http://www.detran.pr.gov.br/arquivos/file/habilitacao/dmp/avaliacao_psicologica_transito.pdf
 34. Lamounier R, Rueda FJM. Avaliação psicológica com o PMK no contexto do trânsito. *Psicologia: pesquisa e trânsito, Belo Horizonte (MG),* 2005; 1(1):25-32.
 35. Primi R, Nunes CHSS. Aspectos técnicos e conceituais da ficha de avaliação dos testes psicológicos. In: Conselho Federal De Psicologia. Avaliação psicológica: diretrizes na regulamentação da profissão. Brasília: CFP, 2010:101-128.
 36. Conselho Federal de Psicologia - CFP. Cartilha Sobre Avaliação Psicológica. [Acesso em 19 de novembro de 2014]. Disponível em: <http://site.cfp.org.br/wp-content/uploads/2013/05/Cartilha-Avalia%C3%A7%C3%A3o-Psicol%C3%B3gica.pdf>.
 37. Conselho Federal De Psicologia. Resolução CFP 007/2003. [Acesso em 19 de novembro de 2014]. Disponível em: http://site.cfp.org.br/wp-content/uploads/2003/06/resolucao2003_7.pdf
 38. Machado AP. *Manual de Avaliação Psicológica.* 21ª ed. Curitiba: Unificado: 2007. 110p.
 39. Branco AM. *Segurança Rodoviária.* São Paulo: Editora CLA. 1999. 109p.
 40. Silva FHVC, Günther H. Psicologia do trânsito no Brasil: de onde veio e para onde caminha? *Temas psicol. Ribeirão Preto,* 2009.17(1):163-175.