



## VIOLÊNCIA NO TRÂNSITO X COMPORTAMENTO SEGURO: O CIDADÃO NO FOCO DAS POLÍTICAS NACIONAIS DE TRÂNSITO

Ronaldo De Lima De Vargas<sup>1</sup>  
Luciane de Freitas Mazzardo<sup>2</sup>

**RESUMO:** O presente trabalho faz uma reflexão sobre a política nacional de trânsito diante do crescente número de acidentes com vítimas; da falta de comprometimento dos condutores com as regras do trânsito e da necessidade de promover, de maneira efetiva, o comportamento seguro, já que é diária a interação nas vias, seja como pedestre, passageiro ou condutor. Assim, todos os anos milhões de brasileiros são avaliados psicologicamente para obter o direito de conduzir seus veículos, com base na legislação vigente. A avaliação psicológica se inseriu no processo de habilitação, sendo hoje uma etapa preliminar, obrigatória, eliminatória e complementar para todos os condutores e candidatos à obtenção da primeira Carteira Nacional de Habilitação e depois, a cada renovação, somente para os condutores que exercem atividade remunerada com o veículo. Este trabalho tem como objetivo verificar a necessidade de aplicação da avaliação psicológica, em caráter obrigatório e preventivo, a todos os condutores de veículos automotores. Nesse contexto, há de se considerar que muitos são os aspectos que influenciam no comportamento do condutor do veículo no trânsito, situações que podem influenciar em graves acidentes. Em virtude desta constatação, verifica-se que o psicólogo de trânsito tem muito a contribuir em todo o abrangente contexto do trânsito, no que tange a redução da violência com ênfase na proteção da vida, da liberdade e da segurança, enquanto direitos e garantias fundamentais insculpidos na Constituição Federal de 1988, assegurados a todo cidadão brasileiro. Para tanto, valeu-se o método dedutivo, com abordagem reflexiva, por meio de pesquisa bibliográfica e legislação aplicada.

**Palavras-chave:** Avaliação psicológica de motoristas; Comportamento seguro; Políticas Públicas; Violência no trânsito.

**ABSTRACT:** This work is a reflection on the national transit policy on the increasing number of accidents with victims; the lack of engagement of the drivers with the rules of traffic and the need to promote, effectively, safe behavior, as is daily interaction on the roads, either as a pedestrian, passenger or driver. Thus, every year millions of Brazilians are evaluated psychologically for the right to drive their vehicles, based on current legislation. Psychological

<sup>1</sup> Acadêmico do Curso de Direito da Faculdade Metodista de Santa Maria (FAMES). Sargento do Colégio Tiradentes da Brigada Militar de Santa Maria. E-mail: ronaldo.vargas@hotmail.com.

<sup>2</sup> Mestre em Direito pela Universidade de Santa Cruz do Sul/RS - UNISC, linha de pesquisa Políticas Públicas de Inclusão Social. Especialista em Direito Processual Civil e Graduada em Direito pela Universidade Luterana do Brasil - ULBRA. Especialista em Fundamentos da Educação e Graduada em Pedagogia pelo Centro Universitário Franciscano. Integrante do Grupo de Pesquisas certificado pelo CNPq: "Direito, Cidadania e Políticas Públicas", do Programa de Pós-graduação em Direito - Mestrado e Doutorado da UNISC. Docente do Curso de Direito na Faculdade Metodista de Santa Maria - FAMES e Faculdade de Direito de Santa Maria - FADISMA. Advogada. E-mail: luciane.mazzardo@gmail.com.

evaluation is entered in the vetting process today is a preliminary step, obligatory round and complementary to all drivers and applicants for first National Portfolio Habilitation and then every renovation only for drivers who exercise remunerated activity with the vehicle. This study aims to verify the need for application of psychological assessment in compulsory and preventive to all drivers of motor vehicles. In this context, it is considered that there are many aspects that influence the vehicle driver behavior in traffic situations that can influence in serious accidents. Because of this finding, it is verified that the traffic psychologist has much to contribute throughout the embracing traffic context, regarding the reduction of violence and protection of life as a fundamental right of citizens. Therefore, thanks to the deductive method, reflective approach, through literature and applied research legislation.

**Keywords:** Psychological evaluation of drivers; safe behavior; Public policy; Violence in traffic.

## CONSIDERAÇÕES INICIAIS

Notadamente, seja pelo crescente número de acidentes, como de vítimas da falta de comprometimento dos condutores com as regras de trânsito, os índices de violência nas vias terrestres no país soam alarmantes, o que remete à necessidade de se promover, de maneira mais efetiva, o comportamento seguro no trânsito. Não se pode esquecer que muitos são os aspectos que influenciam o comportamento do condutor do veículo no trânsito, a exemplo das perturbações emocionais e psíquicas, as consequências do estresse, o efeito do álcool e das drogas, as tendências de agressividade e suicidas, alterações do comportamento que são consideradas condições adversas, ou seja, situações que podem causar acidentes.

Este trabalho tem por objetivo averiguar se a avaliação psicológica deve ser estendida a todos os condutores de veículos automotores, considerando que o sistema vigente, Código de Trânsito Brasileiro - Lei n. 9.503 de 1997-CTB/1997, determina que, depois da obtenção da primeira Carteira Nacional de Habilitação - CNH, somente os que exercem atividade remunerada ao veículo (motoristas de ônibus, transporte de produtos perigosos, transporte de escolares, etc) devem realizar a avaliação psicológica de cinco em cinco anos, enquanto requisito de validação da CNH. Assim discorrendo, busca-se identificar se é essa uma ferramenta capaz de garantir um melhor desempenho por parte do condutor no que tange ao comportamento seguro no trânsito.

Partindo deste pressuposto e diante da catastrófica realidade que se observa nas ruas e estradas do país, questiona-se: existe ou não relevância em estender a avaliação psicológica a todos os condutores de veículos automotores, nas diferentes categorias, por ocasião da renovação da carteira nacional de habilitação?

Consoante à questão levantada no problema, estabeleceu-se uma hipótese, a qual, no decorrer da pesquisa, foi confirmada, ou seja, o acréscimo da avaliação psicológica no rol de exames obrigatórios para a renovação da Carteira Nacional de Habilitação pode contribuir para uma prevenção mais efetiva de acidentes de trânsito no território nacional.

O estudo possui três itens, sendo que o primeiro traz um apanhado das políticas nacionais de trânsito e os desafios com relação a (in)segurança, indo ao encontro do que dispõe CTB/1997, no que se refere à segurança no trânsito enquanto direito de todos e dever prioritário do Estado. A segunda parte da pesquisa tece considerações sobre os fatores humanos na prevenção de acidentes, avançando para o enfoque legislativo. Por fim, o terceiro item trata da importância da avaliação psicológica e a ampliação de tal prática, indistintamente, a todos os condutores, enquanto ferramenta capaz de garantir um melhor desempenho por parte do condutor do veículo, no que tange ao comportamento seguro no trânsito.

Trata-se de um assunto circulante no meio social por abordar um tema de extrema atualidade e pertinência, eis que o cidadão precisa se locomover na via pública e os problemas decorrentes da falta de segurança no trânsito atingem direta e indiretamente o indivíduo, a família e suas peculiaridades e, por consequência, a sociedade brasileira como um todo, daí a necessidade e a justificativa de abrir uma reflexão sobre o tema “Violência no trânsito, comportamento seguro e avaliação psicológica”, sob o enfoque do CTB/1997.

Tendo em vista o quadro de grande complexidade do trânsito no país vislumbra-se a pertinência desse debate, pontos propositalmente levantados para que se possa analisar como é possível garantir a segurança no trânsito sem uma periódica e preventiva avaliação psicológica quanto ao grau de comprometimento dos condutores de veículos automotores, dando ênfase à proteção da vida, da liberdade e da segurança, enquanto direitos e garantias fundamentais insculpidos na Constituição Federal de 1988, assegurados a todo

cidadão brasileiro.

O método dedutivo, com a abordagem reflexiva, propiciou a base metodológica do presente estudo, diante do pressuposto que o desequilíbrio psíquico, causado pela alteração da emoção, em razão de conflitos pessoais ou provocados por drogas lícitas ou ilícitas, age diretamente como agente causador de acidentes de trânsito, entende-se que todos os motoristas, independente de exercer a profissão remunerada ou não, devem anualmente expor-se a exames de ordem psicológica. A pesquisa valeu-se, ainda, da revisão bibliográfica, tendo como técnica de pesquisa a documentação indireta, utilizando como fontes a doutrina, artigos, revistas, dados estatísticos dispostos em *sites* oficiais, além da legislação pertinente ao tema.

## **1 O SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO E O DESAFIO DA (IN)SEGURANÇA**

Com objetivo de garantir a coordenação, administração e normatização do Sistema Nacional de Trânsito, foi instituído o vigente Código de Trânsito Brasileiro -CTB/1997 - regido pela Lei nº 9.503/1997 que, em seu artigo 5º, estabelece as ações que devem ser priorizadas por parte dos órgãos e entidades pertencentes ao referido sistema, qual seja a “defesa da vida, nela incluída a preservação da saúde e do meio-ambiente” (BRASIL, 1997).

Desta forma, tudo o que se pensar sobre trânsito, quanto ao indivíduo, ao veículo, ao exame ou as vias públicas, será executado ou dirigido por um órgão do Sistema Nacional de Trânsito (SNT), em qualquer de seus quatro níveis: União, Estado, Distrito Federal e Municípios.

É relevante, para o conhecimento do trânsito, o estudo e a divulgação do sistema que o rege, seus órgãos, suas competências, atribuições, normas e estrutura, proporcionando assim, saber a sistemática não só das atuações, mas de outros assuntos relacionados ao trânsito, tais como o ensino e a publicação de normas atinentes à defesa da vida e da segurança dos cidadãos, direitos fundamentais positivados no artigo 5º da Constituição Federal de 1988 (GOMES, 2015).

Desta forma, conforme estabelece o CTB/1997, de maneira expressa em seu art. 1º, § 2º, o Sistema Nacional de Trânsito, por intermédio dos órgãos e

entidades que o compõem, tem o dever de adotar medidas capazes de garantir a vida e a segurança no trânsito, enquanto direitos fundamentais de todo cidadão.

Tais preceitos são reforçados na Resolução nº 514, de 18 de dezembro de 2014, que ordena os fins da Política Nacional de Trânsito, cujos instrumentos legais, constituem o marco referencial para o estudo, organização, execução e controle das ações de trânsito em todo território nacional, pautados em cinco objetivos, a saber: promoção da melhoria da segurança viária; aprimoramento da educação para a cidadania no trânsito; melhoria das condições de mobilidade urbana e viária, além da acessibilidade e qualidade ambiental; fortalecimento do Sistema Nacional de Trânsito e incrementar o planejamento e a gestão do trânsito (GOMES, 2015).

Esse panorama normativo decorre da premente necessidade de prevenir a violência e o excessivo número de acidentes de trânsito e, conseqüentemente, de vítimas, quadro que se apresenta como um dos maiores problemas da sociedade contemporânea. Diretamente em um espaço de circulação coletiva, de convivência social e ocupação pública, vislumbra-se um cenário assustador de insegurança, provocada, na maior parte das vezes, pelo comportamento inadequado dos usuários da via pública. (LIMEIRA; DONATO, 2013).

Ainda, segundo Limeira e Donato (2013), diante disso surge a obrigação de o Estado em estabelecer a garantia do direito de ir e vir de maneira segura, defendendo a vida. A Constituição Federal de 1988 assegura, portanto, a vida, como bem mais precioso à pessoa humana, merece lugar de importância entre os direitos a serem protegidos, tanto pela Declaração Universal dos Direitos Humanos, bem como por todas as leis, em qualquer parte do mundo.

Já em seu artigo 1º, § 1º, O CTB/1997 define trânsito como a utilização das vias por pessoas, veículo e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga e descarga. Assim, o conceito da lei atinge todas as formas de locomoção (a pé, por veículos ou animais), não importando o tipo de via e como é utilizada.

Alguns estudiosos do tema conceituam trânsito como “o movimento e a circulação de pessoas em busca da satisfação de algum desejo, da sobrevivência, do lazer” (LIMEIRA; DONATO, 2013, p. 300). Desta maneira relaciona-se aos deslocamentos diários de todas as pessoas no espaço público com os mais diferentes objetivos e de várias formas, o que é muito mais

complexo do que pode representar o seu conceito mais simples, o estabelecido na norma. Ao afirmar-se o direito de ir e vir, somado a ocupação do espaço público e a convivência social nesse mesmo espaço, tem-se o fundamental para entender a dimensão do significado da palavra trânsito. Logo, tais acepções acerca de trânsito remetem à percepção de liberdade.

A ansiedade, o dia a dia, juntamente ao desrespeito, acabam prejudicando o próprio condutor. Conforme os dados do Ministério da Saúde, 117 pessoas morrem por dia no País, quase cinco mortes por hora, vítimas de acidentes nas ruas e estradas. O Brasil ocupa o quarto lugar entre os países recordistas em acidentes de trânsito, atrás da China, Índia e Rússia. (ABRACICLO, 2013) <sup>3</sup>.

Desde 2004, a Organização Mundial da Saúde (OMS) vem alertando para a expansão acelerada das mortes no trânsito no mundo, especialmente nos países mais pobres e em desenvolvimento das Américas, da África e da Ásia. Nesses continentes, a violência no trânsito assumiu características de uma epidemia e se tornou um dos principais problemas de saúde pública da atualidade. Estima-se que, até 2030, os acidentes de trânsito, consistirão a quinta maior causa de morte no planeta, ultrapassando diversas outras causas de violência e doenças, tais como malária, tuberculose, diabetes e HIV/AIDS. O alerta é global, mas tem como alvo um grupo específico de países, que concentra 48% das mortes no mundo: China, Índia, Rússia, Brasil, Turquia, Camboja, Quênia, Egito, Vietnã e México. (AICT, 2015).

Na primeira década do século XXI, essa situação foi marcada pelo crescimento contínuo da violência nas ruas e estradas. Entre 2000 e 2012, quase 500 mil brasileiros perderam a vida em colisões e atropelamentos e muitos milhões com ferimentos moderados ou graves, entre os quais aqueles

---

<sup>3</sup> As ações de conscientização sobre a harmonia no trânsito, compostas por atitudes educativas e de mobilização da sociedade civil são grandes aliadas à segurança e ao bem estar nas ruas e estradas. Perante a essa realidade, em setembro de 2012, durante a Semana Nacional de Trânsito, foi lançada a campanha do Pacto Nacional pela Redução de Acidentes. Chamada de "Pare, Pense, Mude", a tarefa está enquadrada na aliança firmada com a Organização das Nações Unidas (ONU) que lidera um movimento global pela segurança no trânsito, que instituiu a "Década Mundial de Ação pela Segurança no Trânsito", a fim de somar esforços para conter e reverter a tendência crescente de mortes e ferimentos graves em acidentes no trânsito, tendo como meta, até 2020, a redução em até 50% das mortes no trânsito ocasionadas pela violência. É um desafio de governos, países, estados e cidades, mas não apenas, é também um desafio das sociedades civis, das famílias, escolas e de cada indivíduo pela conquista de ruas mais seguras, cidades mais sustentáveis e uma vida melhor e mais saudável. (ABRACICLO, 2013).

com sequelas e incapacitações físicas irreversíveis. Ao longo dos últimos anos, um número crescente de brasileiros morreu e se feriu no trânsito, ao mesmo tempo em que se transformam em um dos maiores produtores e consumidores de veículos automotores do mundo. (BIAVATI, 2015).

O grande número de veículos nas ruas das cidades contribuiu para maiores riscos e maior vulnerabilidade das pessoas mais frágeis no trânsito: os pedestres, os ciclistas e também os motociclistas. A vida cotidiana foi motorizada, mas não foram preparados ambientes mais seguros, tampouco os usuários estão mais protegidos e conscientes.

A violência no trânsito no Brasil é uma triste realidade que permeia a vida de famílias de todas as classes de renda e níveis de escolaridade, estando todos igualmente sujeitos aos mesmos riscos. Há um período da vida em que os riscos da mobilidade se tornam crescentes e especialmente perversos, um longo período que coincide com os anos escolares da educação básica da juventude. (BIAVATI, 2015).

Os riscos e a alta exposição de crianças e adolescentes à violência no trânsito têm duas características marcantes durante o período escolar:

Entre 5 e 14 anos de idade, os atropelamentos são responsáveis por aproximadamente 40% do total de mortes no trânsito, seguidos pela situação ainda vulnerável dos passageiros de automóveis (seja pelo não uso de assentos especiais ou do cinto de segurança ou pelo uso incorreto desses mecanismos), condição em que morrem 25% das crianças nessa faixa etária vítimas do trânsito no Brasil; Entre 15 e 19 anos, os atropelamentos se tornam muito menos comuns (representando 12,2% de mortes no trânsito), a vulnerabilidade da condição de passageiro de automóveis (muitas vezes devido ao não uso do cinto de segurança no banco traseiro) ainda se mantém importante (19,3% das mortes), mas uma nova condição de alto risco se consolida: 38,8% dos adolescentes nessa faixa etária vítimas da violência no trânsito morreram como carona (ou piloto) de motocicleta (BIAVATI, 2015).

Na medida em que conquistam mais autonomia e independência na circulação, parte fundamental de seu desenvolvimento psicossocial e de sua condição de participantes ativos da vida comunitária, as crianças e adolescentes encontram riscos de saúde cada vez mais complexos decorrentes da violência no trânsito. Milhares de jovens não sobrevivem a esses riscos. Escapam dessa contabilidade anual, porém, a incomensurável ruptura dos núcleos familiares, o impacto humano e emocional dos policiais e dos bombeiros que resgatam os

corpos no asfalto; a ausência do melhor amigo e do aluno na sala de aula. Quantas são, afinal, as vítimas das vítimas? A violência irradia muitos efeitos como ondas que repercutem uma profunda lacuna social (AICT, 2015).

Neste sentido, o tema da violência no trânsito consubstancia, sob todos os ângulos, a necessidade ética e política de uma aliança entre as instituições nacionais, num esforço natural de integração de recursos humanos, intelectuais e materiais entre o Sistema Nacional de Trânsito e demais setores do Estado e todas as formas legítimas de organização da sociedade civil (AICT, 2015).

É preciso apoiar a implantação da educação para o trânsito nas escolas brasileiras, desde os primeiros anos de escolarização, visando oferecer as crianças e adolescentes as competências para um gradual exercício do autocuidado no trânsito, para que possam lidar inteligentemente com os riscos da mobilidade. Neste sentido, para que a educação para o trânsito aconteça de verdade na escola, é necessário que os professores estejam preparados para orientar seus alunos sobre essa temática, coadunando-se a ideia da Década Mundial de Ação pela Segurança no Trânsito, que definem o papel essencial dos educadores e gestores, dos sistemas de educação pública e privada, e na conquista de um trânsito mais justo e mais seguro (AICT. 2015).

Alinhada com a meta global da Organização das Nações Unidas - ONU, o Sistema Nacional de Trânsito, em resposta à sua responsabilidade pela promoção da saúde, lançou o “Projeto Trânsito na Escola”, voltado aos alunos e professores do Ensino Fundamental, com vistas à formação de cidadãos competentes para o autocuidado na mobilidade. Um dos principais objetivos deste projeto é contribuir para a conscientização da população brasileira sobre a importância do trânsito seguro, alinhando o processo educacional às ações globais e locais de promoção de saúde e de segurança no trânsito. (BIAVATI, 2015).

Nesse viés, percebe-se a importância do fator humano na prevenção de acidentes, seja pelo preparo e conscientização da população desde a tenra idade, quanto pela gestão do trânsito, com a adoção e execução de medidas que visem um trânsito mais seguro, conforme se discorre a seguir.



## **2 CONSIDERAÇÕES SOBRE A AVALIAÇÃO PSICOLÓGICA E O ENFOQUE LEGISLATIVO: O fator humano na prevenção de comportamentos que possam resultar na ocorrência de acidentes**

A avaliação psicológica surgiu a partir do aumento no número de acidentes de automóveis registrados em 1910, nos Estados Unidos, enquanto consequência do desenvolvimento dos meios de transporte. Esse quadro gerava na população um sentimento de grande insegurança e indignação, apontando a necessidade de se estabelecer métodos de triagem quanto aos novos condutores. Foi a partir deste problema e desta necessidade que as companhias de seguro e as empresas de ônibus passaram a selecionar os motoristas que tivessem um comportamento prudente, e também o marco inicial do processo de educação dos pedestres, ainda não acostumados à realidade dos automóveis (SILVA, 2010).

Somente no ano de 1922, Hugo Munsterberg, psicólogo da Universidade de Harvard, preestabeleceu os métodos psicotécnicos de seleção de condutores, determinando, desta forma, como aptidão fundamental no chofer, a capacidade de decisão com rapidez para poder contornar o fluxo dos transeuntes e de outros veículos que cruzavam na mesma rua, além da responsabilidade social e equilíbrio emocional. Foi o primeiro psicólogo a sujeitar os condutores dos bondes de Nova York a uma bateria de testes de habilidades e inteligência, tornando a avaliação psicológica uma exigência para a condução de veículos que, com o passar do tempo, foi aperfeiçoado, principalmente com os estudos de Emílio Mira, na Espanha. (SILVA, 2010)

No Brasil, a avaliação no trânsito teve início com o trabalho do engenheiro Roberto Mange, na seleção e orientação de funcionários da Estrada de Ferro Sorocabana, na cidade de São Paulo, em 1913. Outrossim, foi na década de 1950 que teve início a área da psicologia do trânsito no Rio de Janeiro, com a contratação de psicólogos pelo Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN), cuja finalidade era estudar o comportamento dos condutores e as causas envolvidas nas ocorrências de acidentes. No ano de 1951, por meio da fundação Getúlio Vargas, inaugurou-se a avaliação psicológica com os condutores que eram responsabilizados pelos acidentes em que se envolviam com maior gravidade e reiteradas vezes, realizada por meio de entrevistas,

testes de personalidade e provas de aptidão, avaliando a inteligência e atenção. Apenas em 1953 essas avaliações foram consideradas obrigatórias para os candidatos à profissão de motorista (SILVA, 2010).

Entretanto, a profissão de psicólogo foi regulamentada somente no ano de 1962, com a Resolução 353/62 do Código Nacional de Trânsito, situando-se como importante marco para a área devido à criação de uma lei federal que tornava obrigatória a realização de exame psicotécnico por todas as pessoas que requisitassem a carteira de motorista (HOFFMAN; CRUZ, 2003).

Na atualidade, a avaliação psicológica traz, comprovadamente, inúmeros benefícios à comunidade em diversas áreas como a do trânsito e a de recursos humanos nas empresas. De acordo com a Associação Nacional de Psicologia do Trânsito, em todo o Brasil, os exames psicológicos, anteriormente chamados de psicotécnicos, realizados a cada ano, evitam que cerca de 250 mil candidatos, inaptos para a condução de veículos, sejam colocados nas ruas e estradas brasileiras. (PINHEIRO, 1973). Para ilustrar a importância da avaliação psicológica, o autor reforça:

Munsterberg considerou a psicotécnica como a ciência de aplicação prática da Psicologia a serviço dos problemas da cultura. A psicotécnica nos proporciona, através de processos adequados, os meios de atingirmos os fins que possuem certo valor. Os princípios em que se baseiam os psicotécnicos encontram-se, na imensa variedade das diferenças das aptidões humanas; quanto à inteligência, aos sentimentos, às paixões e condutas individuais. Devido à influência do meio, é fácil prever a multiplicidade das diferenças físicas, intelectuais e morais, ou seja, as diferenças psíquicas do indivíduo [...] Aptidão, segundo Claparède, é a disposição, quer natural, inata ou adquirida, para executar uma ação, um trabalho (dirigir) e reagir de um modo definido. O que o psicotécnico busca é encontrar, entre milhares de choferes os mais capazes. (PINHEIRO. 1973, p. 209).

Rozestraten e Dotta atribuem à avaliação psicológica profunda e relevante importância, afirmando que:

Uma seleção aprimorada deve, portanto, detectar os traços de personalidade que constituem altos riscos para dirigir e excluir os portadores de baixo nível de consciência de perigo na utilização da via pública.[...] uma porcentagem elevada de acidentes tem componentes com nítidas tendências suicidas. Todos os anos milhares de pessoas morrem dirigindo, outras se suicidam através do automóvel. Quanto maior for a perturbação emocional, maior será sua irresponsabilidade. O álcool e o veículo têm a propriedade de revelar a verdadeira personalidade dos condutores (ROZESTRATEN; DOTTA, 1996, p. 94).

Dessa forma, evidencia-se que é de responsabilidade da avaliação psicológica detectar, mediante testes projetivos de personalidade, entrevistas e técnicas comportamentais, as perturbações, as tendências e o comportamento do condutor. Isso reforça a opinião de que os testes deveriam passar por uma reavaliação, mas jamais deixarem de ser aplicados a todos condutores, indiferente de exercerem atividade remunerada ou não ao veículo. A reavaliação serviria para manter a validade, a fidedignidade e a homogeneidade dos mesmos.

Avançando em suas reflexões, Rozestraten e Dotta (1996) afirmavam a importância de que os psicólogos enveredassem pelo caminho do comportamento, deixando de lado os testes de labirintos e atenção concentrada, eis que não se prestariam a medir as necessárias habilidades para a desenvoltura no trânsito. A partir desses questionamentos, chamaram a atenção para o comportamento e estudo dos processos mentais, os quais possuem forte ligação com a ação de conduzir um veículo, questionando a validade dos testes, alertando que estariam ultrapassados, pois o trânsito evoluiu, cresceu, enquanto os testes permaneceram os mesmos.

A verdade, neste caso, é tão presente, que nas próprias livrarias foram ou são vendidos livros e folhetos que contêm uma série de testes, os quais servem para o candidato a motorista treinar em casa antes de enfrentar o psicólogo. De acordo com Rozestraten e Dotta (1996), a aplicação de testes projetivos de personalidade e alguns psicotécnicos, ao serem aplicados no dia a dia pelo psicólogo do trânsito, associados à entrevista, são maneiras de revalidar os testes, de acordo com a realidade e as demandas atuais do trânsito. Assim é até hoje.

Em consonância com tais orientações, no anterior Código Nacional de Trânsito, instituído pela Lei nº 5.108, de 21 de setembro de 1966, vigorava o sistema de avaliação psicológica - então concebida como “exame psicotécnico” - em seu art. 73, exigido a “condutores de veículos de transporte coletivo e de escolares, e aos de carga, quando destinados a inflamáveis, explosivos, bem como aos de veículos com capacidade de seis ou mais toneladas [...]”. A determinação previa ainda, em seu § 3º que “Os exames psicotécnicos poderão ser estendidos, pelo Conselho Nacional de Trânsito, a todas as categorias de motoristas, à medida que as repartições de trânsito estejam aparelhadas para esse fim” (BRASIL, 1966).

A normativa foi revogada pela Lei nº 6.731, de 4 de dezembro de 1979, que modificava as disposições do Código Nacional de Trânsito, ocasião em que limitou-se a prever em seu art. 2º, que “A validade da Carteira Nacional de Habilitação expedida com base na legislação ora revogada é a referente ao exame de sanidade física e mental nela estabelecida” (BRASIL, 1979).

Com a edição do atual Código de Trânsito Brasileiro, instituído pela Lei nº 9.503/97, retomou-se a ideia da inclusão da avaliação psicológica, porém vários regramentos tiveram veto presidencial, sendo um desses o veto à exigência da avaliação psicológica para obtenção da CNH:

O artigo 147, ao tratar dos exames exigidos para a obtenção da Carteira Nacional de Habilitação, incluía, no inciso II, a avaliação psicológica, o que foi retirado, na análise presidencial, por entender que os exames físico-mentais seriam suficientes para verificação da capacitação do candidato à habilitação, acrescentando que “*países rigorosos no combate à violência no trânsito não adotam o exame psicológico para motoristas*” (ARAUJO, 2012, p.120).

Foi árduo o processo de convencimento do Poder Executivo sobre a questão, cujo entendimento era de que o processo de habilitação deveria ser limitado à realização apenas do exame médico, não fosse a reivindicação pela retomada da proposta inicial. Entretanto, o êxito não foi total, tendo em vista que o veto acabou se efetivando, ainda que de forma parcial. Assim sendo:

O artigo 147 recebeu antes mesmo de o CTB entrar em vigor, o § 3º, que incluiu a avaliação psicológica no exame de aptidão física e mental, exclusivamente para a primeira habilitação (Lei nº 9.602/98), o que foi ampliado, posteriormente, para a renovação da CNH daqueles que exercem atividade remunerada com o veículo (Lei nº 10.350/01). Em decorrência do veto ao inciso II do artigo 147, foram vetados mais oito dispositivos legais, que mencionavam a avaliação psicológica como exigência para a obtenção da CNH [...] (ARAUJO, 2012, p. 120).

Atualmente, o Senado Federal, através do Senador Davi Samuel Alcolumbre Tobelem, do partido Democrata do Amapá (DEM-AP), busca através de Projeto de Lei nº 98 de 2015, alterações aos artigos 147 e 148 do Código de Trânsito Brasileiro. Dessa maneira, os artigos em comento instituem a exigência da avaliação psicológica para todos os motoristas a partir da primeira habilitação. Esses exames poderão ser aplicados por entidades das esferas

públicas ou privadas, desde que credenciadas pelo órgão executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal (BRASIL, 2015).

A presente proposta de alteração no Código de Trânsito Brasileiro, realizado pelo Senador David Samuel Alcolumbre Tobelem se faz muito pertinente para que seja revista a atual situação do trânsito no nosso País. Segundo disposto no próprio Projeto de Lei nº 98 de 2015:

O trânsito no Brasil mata. Mata muito. Conforme pesquisa do Observatório Nacional de Segurança Viária - ONSV, publicado pela Revista VEJA, edição 2333, nº 32, de 2013, os acidentes de trânsito no Brasil matam, em um ano, tanto quanto a guerra civil na Síria nos vinte meses, a guerra do Iraque em três anos, e a guerra do Vietnã em dezesseis anos. Em 2012, matou 60.752 pessoas, constituindo-se assim, na segunda maior causa de mortes no país, à frente até de homicídios. O custo social resultante desta violência no trânsito é superior a R\$ 10 bilhões por ano (IPEA, 2003). Segundo levantamento do Instituto de Pesquisa Econômica e Aplicada - IPEA, o Brasil é um dos recordistas mundiais em acidentes de trânsito. Ocorrem em média 6,8 mortes para cada 10 mil veículos, enquanto nos Estados Unidos a média é de 1,93 e na França 2,35. O ONSV, em pesquisa mais recente, informa que o Brasil tem a quinta maior taxa de mortes no trânsito do planeta. Pelo levantamento feito com base no Datasus, do Ministério da Saúde, consideradas as estatísticas do DPVAT no mesmo período, o Brasil salta para o primeiro lugar, isto é, 31,1 mortes para cada 100 mil habitantes (BRASIL, 2015).

O referido Projeto de Lei, em sua nova redação, suprime a expressão “permissão para dirigir” com validade de um ano, entendendo-a como absolutamente desarrazoada, constituindo num entrave burocrático tanto para o DETRAN como para o motorista. É desarrazoada, vez que o candidato à habilitação, desde que aprovado nos exames realizados pelo órgão executivo de trânsito, encontra-se pronto para dirigir e, como motorista habilitado, responderá por todas as infrações que venha a cometer. O texto do projeto faz a uma ilustração, por analogia grosseira, que seria o mesmo que conceder o registro ao advogado que, aprovado no exame da Ordem, perdesse prazo processual ou causas no transcurso de um ano para, somente então, ter uma Carteira da OAB definitiva. (BRASIL, 2015).

Com base nas informações até aqui apresentadas, permanecem latentes as indagações sobre as políticas de trânsito e a efetivação de ações no sentido de minimizar os altos índices de acidentes, sendo que as respostas possíveis remetem aos problemas referentes às vias, a sinalização e as condições mecânicas dos veículos e, destacadamente, à questão do fator humano e a

necessidade de prevenção de comportamentos que possam resultar na ocorrência de acidentes.

### **3 A IMPORTÂNCIA DA AVALIAÇÃO PSICOLÓGICA PERIÓDICA E PREVENTIVA DOS CONDUTORES DE VEÍCULOS**

Cumpre referir, no que tange à avaliação psicológica, que a Resolução nº 168 de 14 de dezembro de 2004, consigna no artigo 6º, § 2º, b, que será exigido tal exame na renovação da CNH, somente se o condutor exercer serviço remunerado de transporte de pessoas ou bens, normativa, que enseja o seguinte problema do trabalho: Existe ou não relevância em estender a Avaliação Psicológica a todos os condutores de veículos automotores durante a renovação da Carteira Nacional de Habilitação para as diferentes categorias?

O Código Brasileiro de Trânsito, Lei 9.503/97, em seu artigo 140, prevê que a habilitação para conduzir veículo automotor e elétrico será apurada por meio de exames que deverão ser realizados junto ao órgão ou entidade executiva do Estado ou do Distrito Federal. Tal determinação segue complementada pelo artigo 147 do mesmo diploma legal, afirmando que o candidato à habilitação deverá submeter-se a exames realizados pelo órgão executivo de trânsito, sendo esses de aptidão física e mental; ainda sobre legislação de trânsito, noções de primeiros socorros, conforme regulamentação do CONTRAN e, por fim, de direção veicular, realizado na via pública, em veículo da categoria para a qual estiver se habilitando (GOMES, 2015).

No Brasil, em 2013, morreram 54.767 pessoas em acidentes de trânsito; em 2014 foram 52.226, com uma diminuição de 5%. No Estado do Rio Grande do Sul, conforme o anuário do Departamento Estadual de Trânsito, morreram, no ano passado, em vias federais, estaduais e municipais, 2.023 pessoas. (DETRAN/RS, 2014).

Ressaltando a complexidade das discussões sobre segurança no trânsito, Tebaldi e Ferreira (2009) explicam, nos termos CTB/97, em seu art. 1º, §1º, a definição de trânsito como:

[...] a utilização das vias, por pessoas, veículos e animais, isoladas ou em grupos, conduzindo ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga e descarga.”, ressaltando ainda

que, mesmo que ocorram avanços e sofisticções tecnológicas no mundo, “o veículo não deixa de ser uma caixa metálica, que, quando passa a ser conduzido assume a inteligência, a alma, a sensibilidade e o comportamento do condutor (TEBALDI; FERREIRA, 2009, p. 17-18).

De maneira contundente, os autores referem que o veículo assume as características da personalidade de quem o conduz e, por isso, o trânsito não pode ser analisado isoladamente. Envolve tudo o que o ser humano carrega consigo, sua cultura, seus valores, seus ideais (TEBALDI; FERREIRA, 2009).

O perito-examinador psicólogo do trânsito tem a chance de, por intermédio do trabalho de avaliação psicológica junto aos motoristas profissionais, identificar as pessoas que apesar de ainda não terem se envolvido em acidentes, apresentam um alto número de multas por infrações de trânsito. Oferecer a estes condutores um espaço para a discussão dos motivos que provavelmente motivaram tais infrações seria de grande relevância, uma vez que se teria ingresso aos fatores de risco biopsicossociais que emolduraram aquelas ocorrências infracionais. A partir da identificação destes fatores de risco com o auxílio do psicólogo, o condutor tem a chance de pensar sobre como empregar em maiores cuidados com a sua própria segurança e a dos demais no trânsito (ARMÔA; PETTENGILL, 2010).

A psicologia do Trânsito em primeiro lugar serve para conhecer toda a gama de comportamentos neste tipo de situações, comportamentos individuais e sociais, contribuindo para um melhor conhecimento do homem. Em segundo lugar, os estudos dos diversos fatores perceptivos, cognitivos e de reação podem contribuir para melhorar a sinalização das rodovias e estradas, aperfeiçoando os veículos, permitindo maior visibilidade e comandos mais eficientes (ROZESTRATEN, 1981).

Como fruto disso, a psicologia do trânsito pode contribuir para diminuir a grande quantidade de acidentes nas estradas. Em terceiro lugar, ela pode dar as indicações educacionais, sugerindo recursos mais eficientes para o ensino; eis que o ato de conduzir um veículo é aparentemente simples, mas um pequeno erro pode ter consequências gravíssimas. A psicologia do trânsito oferece subsídios para garantir ao ser humano condições de maior segurança no trânsito, diminuindo os riscos de acidentes e as ameaças de perder a vida (ROZESTRATEN, 1981).

A Psicologia do Trânsito tornou-se num campo excepcionalmente singular no microcosmo da conduta humana e na circulação viária, onde psicologia experimental, psicologia social e psicologia ambiental se colidem, porque os problemas, variáveis e pautas de investigação podem englobar como, por exemplo, desde a descoberta sobre a sutileza visual mínima indispensável a um condutor até a descoberta sobre o conceito social de um veículo feito por determinado grupo (HOFFMANN, 2005).

As Resoluções do Conselho Federal de Psicologia alcançam lugar importante na prática do psicólogo de trânsito. Notadamente, a resolução CFP nº 002/2003 definiu os padrões técnicos para avaliação dos testes psicológicos em condições de emprego no Brasil e mudou a feição da avaliação psicológica no território nacional. Maior evolução que este, no entanto, é o fato de considerar que a psicologia, hoje, deixa de ser vista apenas como operadora da avaliação psicológica para habilitação de condutores de veículos automotores, passando a entender também a análise dos planejamentos urbanos, da origem, da educação de um povo (MORETZSOHN, MACEDO, 2005).

São argumentações profundas, ainda não enraizadas, para as quais precisam ser levantados e aperfeiçoados fundamentos teóricos, metodológicos e científicos. A pesquisa precisa ser encorajada, a formação, mais bem cuidada. A discussão das intervenções só será possível se houver essa unidade entre ciência e profissão. Ao pensar na correlação entre psicologia e mobilidade humana, deve-se raciocinar na busca da qualificação da intervenção das práticas psicológicas em resposta às reais necessidades da coletividade brasileira que se utiliza dos serviços (MORETZSOHN, MACEDO, 2005).

O caminho histórico da psicologia também aponta a uma atuação direcionada para a avaliação psicológica aplicada para o processo de habilitação de condutores, com o intuito de detectar características psicológicas que poderiam constatar condições prévias para a prática da atividade de dirigir veículos (HOFFMAN e CRUZ, 2003; MONTERDE I BORT, 2008; RISSER, 2004; ROZESTRATEN, 1988).

Nesse sentido, os acidentes de trânsito devem ser e têm sido objeto de estudo da psicologia do trânsito. [...] considera “o acidente como sendo o ponto de partida para o estudo” devido o comportamento humano ser o principal responsável pelos acidentes (ROZESTRATEN, 2011).



Ainda, para Rozestraten, (2011), pessoas que passam por um período difícil na vida, por um estresse, por frustrações, envolvem-se com maior frequência em acidentes devido à probabilidade que possuem de manifestarem comportamentos perigosos na condução de seus automóveis.

O desrespeito às normas parte da falta do comprometimento pessoal de motoristas com um ambiente mais seguro, gerando risco e comprometendo a segurança do trânsito. Para Da Matta, (2010), “o condutor de veículo é imprudente, inconsequente, irresponsável, individualista, arrogante e não tem preocupação com os outros”.

Segundo Rozestraten, (2011), o carro possui diversos agregados que podem apresentar problemas. O ambiente apresenta outra série de fatores, como condições da via, o volume diário médio de veículos transitando. Ainda, fatores que dizem respeito ao próprio motorista. Para ele, o mau funcionamento de um ou outro fator levará a ocorrência de um acidente.

O veto ao exame psicotécnico obriga apenas as primeiras habilitações e aos que exercem atividade remunerada ao veículo e aos infratores contumazes. O que são mesmo os “infratores contumazes”? Pode-se dizer que todo o condutor é um infrator em potencial, uma vez que ele vem em excesso de velocidade até receber sinal de outro condutor de que há fiscalização adiante, ou reduzir a velocidade quando passa pelo posto da Polícia Rodoviária, retornando, logo a seguir, (ou ao passar), a velocidade anterior ou ao caráter imprudente que vinha cometendo no restante do percurso.

Esse aspecto de negação, hoje, está mais do que comprovado, de que a consciência do risco é quase que unânime entre os condutores abordados. Persiste um excessivo senso enganoso de autoconfiança que, no trânsito, se torna negativo e, em muitas vezes, é o responsável pelo acidente. Sobre isso, o condutor deveria e poderia ter controle, num enfoque preventivo da avaliação psicológica que, de certa forma, já está ocorrendo. Da Matta, (2010), em seu trabalho, aponta que [...] “todos concordam que os condutores de veículos irresponsáveis devem ser punidos, porém, não há ninguém que obedeça às regras de conduta e circulação no Brasil”.

Notadamente, já existiam lacunas quanto à avaliação psicológica na legislação anterior, pois a categoria “B” estava excluída, denotando assim uma incorreção, que permanece na atualidade, não sendo modificada no vigente

CTB. Ocorre que essa categoria engloba o maior número de motoristas conduzindo seus veículos diariamente, sendo estes condutores passíveis de desequilíbrios emocionais, neuroses, atitudes agressivas, mau comportamento no trânsito, sendo em muitas vezes, os responsáveis pelo maior número de acidentes no trânsito.

Assim, é notório o fato de que a avaliação psicológica exerce papel fundamental na obtenção e também a cada renovação da CNH, pois atua de forma pontual, contribuindo para uma prevenção mais efetiva de acidentes de trânsito, à medida que tem instrumentos capazes de prever a condição de saúde emocional e mental do condutor, sendo mais uma importante ferramenta a se lançar mão na incansável busca pela segurança no trânsito, constituindo ações de caráter preventivo e interdisciplinar.

## **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Por se tratar de um assunto complexo e com inúmeras nuances, o trânsito requer, constantemente, um olhar atento para as mudanças em suas regras e um entendimento singular de todos os detalhes legislativos, sendo esse, portanto, o fulcro do trabalho ora proposto. Considerando que é imprescindível que se operem mudanças no comportamento das pessoas no trânsito, estas devem compreender que o comportamento desajustado traz prejuízo para todo o sistema e que este pode ser modificado a partir de contribuições individuais.

Nesse contexto, a pesquisa proposta conduziu a uma análise interdisciplinar sobre a relevância do acréscimo da avaliação psicológica no rol de exames obrigatórios para a renovação da CNH e o quanto tal política contribui para uma efetiva prevenção de sinistros de trânsito, não só na aquisição da primeira habilitação, pois se percebe a necessidade de que seja inserida a avaliação psicológica para todos, sem exceção.

Assim sendo, é imprescindível o investimento maciço e o adequado manejo de políticas públicas, viabilizando companhas informativas, capazes de assegurar que o cidadão brasileiro se conscientize que as leis de trânsito não são imposições autoritárias, elas possuem uma vigência internacional, são propostas para dar segurança a todos aqueles que participam do trânsito, contexto em que a realização das avaliações psicológicas de maneira periódica e

preventiva tem papel preponderante, eis que avalia a evolução das reações comportamentais de todos os condutores e não apenas aqueles que a lei determina.

Constata-se, ainda, a necessidade de se conhecer melhor este personagem importante do processo do trânsito, o condutor. É necessário que o condutor tenha um conhecimento da realidade vivenciada no seu cotidiano nas vias de trânsito, como vê a si mesmo e aos outros, percebendo-se como sujeito.

Esta visão de trânsito que se arrasta numa imagem de medo denota uma grande insatisfação e angústia, sendo que a falta de perspectivas gera mais desânimo e mais angústia. Entretanto, há uma saída: são possíveis outras atitudes, e estas passam, obrigatoriamente, pela mudança de comportamento e aplicabilidade das normas com maior rigor.

Constata-se uma urgência na tomada de decisões, na articulação das políticas públicas vigentes para construir esse processo de transformação como uma atividade constante, incluindo políticas de fiscalização e (re)educação, que assegurem um trânsito mais humano, mais fluente e cooperativo, superando as perspectivas de violência-morte. Nesse passo, potencializam-se os mecanismos de prevenção, colocando-se ao lado da realidade, não dos discursos, mas da ação. O cotidiano das vias de trânsito precisa ser (re)pensado, assim como a visão que o condutor tem de si, eis que é preciso atribuir e assumir responsabilidades.

Por meio da pesquisa realizada, obteve-se uma melhor compreensão do assunto, não com a intenção de dominá-lo e sim provocar reflexões sobre um tema tão importante e, ao mesmo tempo, tão preocupante. Os psicólogos devem integrar o sistema preventivo, pois, somente eles, por meio de testes projetivos de personalidade, entrevistas, técnicas comportamentais e outros meios, como instrutores teóricos de Centro de Formação de Condutores (CFCs), conseguem detectar os distúrbios que levam o condutor à prática de delitos, muitas vezes evitáveis.

A avaliação psicológica é de extrema importância, complementa com acuidade os outros exames exigidos para a obtenção da CNH. Essa avaliação deve englobar todas as categorias e também as renovações de carteiras, pois está mais do que justificado que o trânsito é um problema social e a responsabilidade, para preveni-la, é de todos os condutores, bem como do Estado e autoridades

competentes, uma vez que o homem é sujeito de suas ações e reações, sejam elas geradas por regras sociais, psicológicas ou políticas.

Conclui-se, diante das observações apontadas e da análise dos dados, que as ações para promover a segurança no trânsito passam, necessariamente, pelas campanhas educativas/preventivas, além da relevância de uma boa gestão das políticas públicas, a partir da alteração da legislação, especialmente quanto ao parágrafo 3º do Artigo 147 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), e parágrafo 1º do artigo 4º da Resolução nº 168, que obriga parcialmente a realização de exame psicológico para os motoristas profissionais, restando, assim, ampliada a obrigatoriedade da realização de exame psicológico para todos os candidatos a primeira habilitação e a todos os motoristas, a cada renovação, indiferente da categoria e atividade que exercem.

## REFERÊNCIAS

ABRACICLO – Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e similares: Disponível em: < <https://uniaomotorcycle.wordpress.com/2010/03/18/onu-proclama-2011-2020-uma-decada-de-acao-pela-seguranca-no-transito/> > Acesso em: 28 ago. 2015.

AICT - Associação Instituto Consciência e Trânsito. Disponível em: < <http://aict.org.br/uma-decada-para-a-seguranca-no-transito-desafios-globais/> > Acesso em: 29 ago. 2015.

ARAÚJO, Julyver Modesto de. **Código de Trânsito Brasileiro**. 2.ed. São Paulo: Letras Jurídicas, 2012.

ARMÔA, Sandra Luzia Haerter; PETTENGILL, Elaine Cristina da Fonseca Costa. **A Saúde entre os Aspectos Relevantes para se ter Qualidade de Vida: a fala de motoristas de ônibus urbano de Campo Grande**. Disponível em: < <http://www.neppi.org/anais/Ciencias%20da%20Saude/Artigos/A%20SA+DE%20ENTRE%20OS%20ASPECTOS%20RELEVANTES%20PARA%20SE%20TER%20QUALIDADE%20DE%20VIDA.pdf> > Acesso em: 29 ago. 2015.

BIAVATI - Blog do Eduardo. Disponível em: < [https://biavati.wordpress.com/projeto-transito-na-escola/?blogsub=confirming#blog\\_subscription-3](https://biavati.wordpress.com/projeto-transito-na-escola/?blogsub=confirming#blog_subscription-3) > Acesso em: 28 ago. 2015.

BRASIL. **Lei 5.108, de 21 de setembro de 1966**. Institui o código nacional de trânsito. Diário Oficial da União, Brasília, v. 5, p. 10917, 22 set. 1966. Seção 1.

\_\_\_\_\_, **Lei 6.731, de 04 dezembro de 1979**. Modifica disposições da Lei nº 5108, de 21 de setembro de 1966. Diário Oficial da União, Brasília, v. 7, p. 18233, 05 set. 1979. Seção 1.

\_\_\_\_\_, **Lei 9.503, de 23 setembro de 1997**. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Diário Oficial da União, Brasília, v. 9, p. 21201, 24 set. 1997. Seção 1.

\_\_\_\_\_, **Projeto de Lei 98, de 11 março 2015**. Altera a redação dos artigos 147 e 148 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para exigir a avaliação psicológica de todos os motoristas a partir da primeira habilitação. Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, Brasília. p. 1-7.

DAMATTA, Roberto. **Fé em Deus e pé na tábua, ou, como e por que o trânsito enlouquece no Brasil**. Rio de Janeiro: Rocco, 2010.

GOMES, Ordeli Savedra. **Código de Trânsito Brasileiro comentado e legislação complementar**. 10.ed. Curitiba: Juruá, 2015.

HOFFMANN, Maria Helena; CRUZ, Roberto Moraes. e ALCHIERI, João Carlos. **Comportamento Humano no trânsito**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003.

\_\_\_\_\_, **Comportamento do condutor e fenômenos psicológicos**. Psicologia Pesquisa e Trânsito, Belo Horizonte, v.1, n.1, p. 17 - 24, dez 2005.

LIMEIRA, Marcio Luiz da Costa; DONATO, Roberto dos Santos. A Implantação de Políticas Públicas para o Trânsito Seguro. In: COSTA, Marli Marlene Moraes da; RODRIGUES, Hugo Tamir (org.). **Direito e Políticas Públicas VIII**. Curitiba: Multideia, 2013.

MONTERDE I BORT, Hector. O modelo de avaliação médico-psicológica: Desenvolvimento atual e críticas. In: BIANCHI, A. S. (org.). **Humanidade e trânsito: Desafios para um futuro sustentável**. Curitiba: Conselho Regional de Psicologia, 2008.

MORETOSH, R.; MACEDO, G. M. **Psicologia e Trânsito: compromisso social com a mobilidade humana**. Disponível em: < <http://www.pol.org.br/publicacoes/materia.cfm?Id=91&Materia=471> >. Acesso em 15 set. 2015.

PINHEIRO, Geraldo de Faria Lemos. **Anotações e Legislação Nacional de Trânsito: regulamento e leis complementares**. 2. ed., v.1. São Paulo: Saraiva, 1973.

RISSER, Ralf. **Estudos sobre a avaliação psicológica de motorista**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2004.

RIO GRANDE DO SUL. DETRAN. **Anuário Estatístico**. Disponível em: < <http://www.detrans.rs.gov.br/> > Acesso em: 11 set. 2015.

ROZESTRATEN, Reinier Johannes Antonius. Psicologia do Trânsito: O que é e para que serve. Ribeirão Preto. **Psicologia: Ciência e Profissão**, vol. 1 n. 1, 1981.

\_\_\_\_\_, **Psicologia do Trânsito: Conceitos e Processos Básicos**. São Paulo: E. P.U, 1988.

\_\_\_\_\_, e DOTTA, Ático. **Os Sinais de Trânsito e o Comportamento Seguro**. Porto Alegre: Sagra-Luzzato, 1996.

\_\_\_\_\_, Ambiente, trânsito e psicologia. In: HOFFMAN, Maria Helena; Cruz, R. M., e Alchieri, J. C. **Comportamento humano no trânsito**. São Paulo: Casa do psicólogo, 2011.

SILVA, Marlene Alves da. Psicologia do trânsito ou avaliação psicológica no contexto do trânsito. Encontro: **Revista de Psicologia, Valinhos**, vol 13, n. 19, p. 199, 2010.