

**UNIP UNIVERSIDADE PAULISTA**  
**CURSO DE ESPECIALIZAÇÃO EM PSICOLOGIA DO TRÂNSITO**

**MÁRIO AUGUSTO BASTOS MAGALHÃES**

**PRINCIPAIS FATORES DE AGRESSIVIDADE NO TRÂNSITO DE SALVADOR EM  
HORÁRIO DE RUSH**

**MACEIÓ - AL**

**2014**

**MÁRIO AUGUSTO BASTOS MAGALHÃES**

**PRINCIPAIS FATORES DE AGRESSIVIDADE NO TRÂNSITO DE SALVADOR EM  
HORÁRIO DE RUSH**

Monografia apresentada à Universidade Paulista/UNIP, como parte dos requisitos necessários para a conclusão do Curso de Pós-Graduação “Lato Sensu” em Psicologia do Trânsito.

Orientador: Prof Ms. Alessio Sandro de Oliveira Silva

**MACEIÓ - AL**

**2014**

**MÁRIO AUGUSTO BASTOS MAGALHÃES**

**PRINCIPAIS FATORES DE AGRESSIVIDADE NO TRÂNSITO DE SALVADOR EM  
HORÁRIO DE RUSH**

Monografia apresentada à Universidade Paulista/UNIP, como parte dos requisitos necessários para a conclusão do Curso de Pós-Graduação “Lato Sensu” em Psicologia do Trânsito.

Aprovado em \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_

---

PROF. MS. ALESSIO SANDRO DE OLIVEIRA SILVA  
ORIENTADOR

---

PROF. DR. LIÉRCIO PINHEIRO DE ARAÚJO  
BANCA EXAMINADORA

---

PROF. ESP. FRANKLIN BARBOSA BEZERRA  
BANCA EXAMINADORA

## **DEDICATÓRIA**

Aos meus pais  
Augusto e France Magalhães

Ao querido professor Doutor  
Prof.Dr. Manoel Ferreira do Nascimento Filho

Ao meu avô  
Francisco José Bastos

## **AGRADECIMENTOS**

Agradeço A Deus, pela força espiritual para a realização desse trabalho.

Aos meus pais France e Augusto Magalhães, pelo eterno orgulho de nossa caminhada, pelo apoio, compreensão, ajuda, e, em especial, por todo carinho ao longo desse percurso.

Ao meu irmão Fábio Magalhães, pelo carinho, compreensão e pela grande ajuda.

Aos meus amigos e colegas de curso, pela cumplicidade, ajuda e amizade.

"Fez-lhe esta declaração:  
- Dar-te-ei todo esse poder  
E a sua satisfação  
Porque a mim me foi entregue  
E dou-o a quem quiser.  
Dou-te tempo de lazer  
Dou-te tempo de mulher  
Portanto, tudo o que vês  
Será teu se me adorares  
E, ainda mais, se abandonares  
O que te faz dizer não.

...  
E o operário disse: Não!  
- Loucura! - gritou o patrão - Não vês o que te dou eu?  
- Mentira! - disse o operário  
Não podes dar-me o que é meu.

E um grande silencio fez-se  
Dentro do seu coração."  
(Vinícius de Moraes)

## RESUMO

Comportamento agressivo é um explosivo clínico significativo e médico-legal. Um problema em pessoas que agem com violência no trânsito. No entanto, especialistas em neuropsiquiatria propuseram uma categoria específica para esta doença: a "síndrome orgânico agressivo:". A razão básica para propor a presente monografia, é de existir uma ligação dupla entre o comportamento violento e pós-traumático. Por um lado, a exposição à violência leva a sintomas pós-traumáticos do transtorno do estresse, e por outro lado alguns dos sintomas de estresse pós-traumático são comportamento violento e agressão. Em outras palavras, a violência cria pós-traumático, e pós-stress traumático contém violência. A frequência de comportamento violento como pano de fundo para o desenvolvimento da pós-traumático está aumentando. A exposição à violência, os ataques criminosos e terroristas, chumbo abuso sexual (especialmente na primeira infância) e físicos para ansiedade, agressividade, depressão e sintomas pós-traumáticos do transtorno do estresse.. Conclui-se que um estudo seria adequado para vigiar essa agressividade mútua, visando à segurança no trânsito.

**Palavras-chave:** Comportamento agressivo Teste AC e Avaliação Psicológica.

## ABSTRACT

Aggressive behavior is an explosive significant clinical and medico-legal. One problem with people who act violently in traffic. However, specialists in neuropsychiatry proposed a specific category for this disease: the "organic aggressive syndrome". The basic reason for proposing this monograph, there is a double bond between violent behavior and post-traumatic stress. On the one hand, exposure to violence leads to symptoms of posttraumatic stress disorder, and secondly some of the symptoms of posttraumatic stress disorder are violent behavior and aggression. In other words, violence creates post-traumatic and post-traumatic stress disorder contains violence. The frequency of violent behavior as a backdrop for the development of post traumatic stress disorder is increasing. Exposure to violence, attacks criminals and terrorists, lead sexual abuse (especially in early childhood) and physical anxiety, aggression, depression and symptoms of posttraumatic stress disorder .. It is concluded that a study would be appropriate to monitor this mutual aggression, aimed at traffic safety.

Keywords: Aggressive, Test AC and Psychological Assessment.



## **LISTA DE TABELAS**

Tabela 01 – Fatores responsáveis pela agressividade na avaliação dos participantes.....

## SUMÁRIO

<b>1 INTRODUÇÃO.....</b>	<b>11</b>
<b>2 REVISÃO BIBLIOGRÁFICA.....</b>	
2.1 A Psicologia do Trânsito .....	13
2.2 Educação para o Trânsito.....	
2.3 Testes de Avaliação para o Trânsito.....	21
<b>3 . MATERIAIS E MÉTODOS .....</b>	<b>29</b>
3.1 Ética .....	29
3.3 Universo .....	29
3.4 Sujeitos e Amostra .....	29
3.5 Instrumento de Coleta de Dados .....	29
3.6 Plano para Coleta de Dados .....	29
3.7 Plano para Análise dos Dados .....	30
<b>5-RESULTADOS E DISCUSSÃO.....</b>	<b>31</b>
<b>5 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>36</b>
<b>REFERÊNCIAS.....</b>	<b>43</b>

## 1 INTRODUÇÃO

O efeito do Estatuto Social de um frustrador sobre a tendência de eliciar o comportamento agressivo foi investigada por Doob e Gross (1968). Estes investigadores cronometraram o intervalo entre o bloqueio por um carro experimental de motoristas esperando em um semáforo e resposta dos pilotos buzina. O resultados do estudo Doob e Gross, que foram replicados por Boehner (1971), demonstraram que o estado do frustrador foi inversamente relacionado com o tempo de uma resposta agressiva.

Com o tempo, o termo agressividade passou a ter dois significados bem distintos:

- 1. um significado positivo: de força, de afirmação e de exercício do poder pessoal e de capacidade para superar obstáculos;
- 2. um significado negativo: de hostilidade, de ofensa às pessoas, de disposição para a violência e para a lesão física ou moral.
- Neste último sentido, a agressividade ainda pode ser classificada como heteroagressividade (dirigida às outras pessoas) e autoagressividade (dirigida contra si mesmo).

Como consequência, no presente experimento, foi explorado o efeito do status social de uma pessoa frustrado sobre a tendência para reagir de um modo agressivo. Assim, ao contrário Doob e Gross (1968), que variou o estado do carro experimental, variou o estado do carro bloqueado.

Como a ascensão política e social contribuiu para uma nova prática entre as pessoas e suas relações com o trânsito, não há como negar uma correlação entre o comportamento das pessoas e o trânsito em horário de rush (de maior intensidade).

A variável dependente em estudos de psicologia muito tem haver com a relação onde envolve tempo de reação. Isto é, a quantidade de tempo que decorre até que um determinado evento ocorre. A utilização de sobrevivência-técnicas de análise estatística é adequada para tais estudos. especialmente naqueles que envolvem "censurado" dados ou riscos concorrentes (um intervalo de tempo pode ser comparado por mais do que um tipo de evento). Nosso objetivo secundário no presente estudo foi demonstrar que a sobrevivência-análise metodologia pode ser útil em sócio-experimentos psicológicos no trânsito de uma grande capital, como

Salvador, com todos os ônus que fazem parte desse cerne de complicações e vicissitudes.

## **2 REVISÃO BIBLIOGRÁFICA**

### **2.1 A Psicologia do Trânsito**

Conforme Nunes (2011), o trânsito em que vemos constantemente no Brasil, tem se virado um estresse, igualmente para os condutores como para os pedestres, os condutores estão sempre antecipando um passo a mais em relação ao congestionamento e cumprimento de horários, assim desrespeitando as leis de trânsito, sendo heteroagressivos mutuamente, episódios que podemos perceber, em jornais, revistas e etc. O que acaba atrapalhando trabalhos de colaboradores do DETRAN como os agentes de trânsito, que por sua vez igualmente se estressam e terminam praticando o seu trabalho de maneira incorreta.

Segundo Ladeira (2011), a população já não consegue conviver em conformidade no trânsito, os dados de acidentes têm aumentado, por diversos aspectos, dentre eles a heteroagressividade, principalmente em cidades grandes como Salvador, no qual os condutores costumam dirigir embriagados e de forma imprudente, tornando-se assim ainda mais violentos com os transeuntes e outros motoristas. Apesar de leis rígidas como a Lei da Alcoolemia, que proíbem os motoristas de dirigir bêbados, apenas o que conhecemos é que essa lei só existe de forma fictícia em muitas cidades de Brasil, dentre elas Salvador, os números de acidentes que chegaram a óbito caiu menos do que o esperado. A agressividade no trânsito já pode-se expor como uma constante, pois os condutores não tem deferência por sua vida, consistindo assim que os condutores de Salvador não estão nem um pouco preocupados de resguardar a vida do próximo. Problemas relacionados as motocicletas também fazem parte desse conjunto de infrações percebidas na cidade, pois pela fácil mobilidade e de fácil enquadre em espaços, fazem ultrapassagem irregulares, e isso acaba potencializando os motoristas de outros tipos de transporte, terem uma reação heteroagressiva.

É imprescindível que se alterne outro meio de conscientização, para que a entendimento entre motoristas e pedestres possa ser aperfeiçoada, e a heteroagressividade seja atenuada de forma unânime. Isso melhoraria no índice de

óbitos, e com confiança um trânsito conciliatório revolveria a convivência deletável (Leão e Laurenti, 2009).

. Segundo Alves Júnior (2009), a heteroagressividade no trânsito, assim pela primeira vez denominada, é o somatório do estresse físico, psicológico e social com o comando agressivo seguido de um distúrbio comportamental e de propriedade própria de cada indivíduo, capaz de agregar alguma espécie de doença mental inócua. Esses elementos estão atualizados invariavelmente em todas as desordens de trânsito e que são retratados na mídia como episódios policiais.

A expansão de tudo isso ocorre devido ao condutor perder a disposição de adaptação e defesa, partindo para o ofensiva que pode denominar-se por métodos violentos de reações como, palavrões, luta corporal, agressão com objetos localizados no local da atitude violenta ou mesmo o emprego de alguma arma de fogo, com efeitos catastróficos. Segundo os autores, estima-se que 15 % a 20 % dos condutores sejam portadores de algum distúrbio mental primário e que nunca careceriam ter sido habilitado para a condução de quaisquer veículos (LEÃO e LAURENTI, 2009). Segundo esses mesmos autores, cerca de 18% não conseguem habituar-se ao estresse incitado pelo trânsito crescendo para uma fase de preservação que culminará com as agressões verbais e gestuais.

Segundo Alves Júnior (2009), 12% dos motoristas em Salvador tem heteroagressividade no trânsito, corroborando a direção agressiva, cometendo invariáveis imprudências, dentre elas: invasão de farol (sinal) fechado, desrespeito sinalização horizontal e vertical, aproximação demasiada na traseira do veículo logo a frente, intensificando o estresse do motorista alheio, utilização desnecessária do farol alto, buzinas, etc.

Pode-se dizer que 50% dos condutores de Salvador necessitam melhor avaliação psicológica e psiquiátrica para a medição de sua heteroagressividade. Acabam por tornarem-se transigentes, repressivos e sempre com um aspecto do comportamento ofensivo. Claro que não é deletável ficar em um congestionamento no trânsito, mas demudar esse desconforto em agressividade é exceder os limites do direito e dever do próximo, do respeito, de beneficência, da amabilidade, da distinção daquele que igualmente padece das mesmas implicações do congestionamento, da fleuma (ALVES JÚNIOR, 2009)..

De acordo com Nunes (2011), os direitos dos motoristas e condutores são iguais e ambos são seres humanos. Porém, isso se modifica quando se conduz um veículo devido ao condutor ter algo mais rápido, feito de aço e que pode atingir grandes velocidades. Quando móvel, o veículo conduzido desses 50% modificam

para uma arma extremamente ameaçadora. Existem mais rígidas na escolha de tais condutores que como proferido necessita além de uma boa avaliação clínica e psicológica delineada e alguns até orientação ao psiquiatra.

O teste psicológico corrobora o suficiente, mas as necessidades de etapas maiores de alguns tipos de avaliações, como a clínica, subjetiva de um psicólogo, com objetivo de estudar impulsividade, compulsão, heteroagressividade, distúrbios comportamentais diante de circunstâncias, chegando-se a uma doença crônica em potencial (ALVES JÚNIOR, 2009).. Segundo esses mesmos autores, são motoristas imprudentes os heteroagressores do nosso meio do dia a dia. É o jovem que resolve dirigir com alta velocidade em local não permitido, que usa o veículo para mostrar uma habilidade que não condiz com a via trafegada e eventuais exibicionismos, é o que fala mal, que gesticula de maneira desarticulada, que ataca outros condutores, que da age imprudentemente e que é capaz de matar ou levar alguém, inocentemente, a óbito em meio ao trânsito tão complicado. Nem todos têm as qualidades mínimas para a condução de um veículo. Mas não distinguimos episódios de condenação, se haverem devem corresponder a 0,05%. E, necessitamos, para cooperar na diminuição dos 40.000 óbitos, 380.000 vítimas e 100.000 feridos no trânsito, de uma seleção mais apropriada com um método eficiente capaz de evitar o excesso e deslocar aqueles que já dirigem no Brasil em condições irregulares.

De acordo com Nunes (2011), não é mais aceitável que veículos automotores sejam referenciados como perigosos e como a maior causa morte entre as pessoas. O Brasil tem que seguir exemplo de outros países, onde as pessoas possam transitar de forma eficiente, diferentemente de locais como Salvador, que os motoristas conduzem automóveis como que em forma de distúrbios que os induzem a heteroagressividade, a perda da estabilização já que esses fatores são conflitantes com a direção.

De acordo com Lisboa (2005), nem todos os cidadãos que se atrevem a tirar um brevê para piloto de avião, de navio, maquinista de trem e outros meios de transporte. Da mesma forma posso afirmar que nem todos poderão estar aptos a conduzir um automóvel pelas ruas das cidades.

Precisa-se de alterações na legislação para que a especialidade de psicologia possa ter progredimento no seu procedimento normativo, aumentando as possibilidades a ponto de pesquisar detalhadamente o perfil do candidato com ampla parceria com o exame médico (MACIEL 2008). A precedência da

coletividade, em qualquer conjuntura é sempre a proteção à vida. e é indispensável vivê-la com condição, regozijo e responsabilidade.

O presente projeto que ressalta a temática Heteroagressividade no Trânsito, é resultado de uma pesquisa que averiguou as táticas didático-pedagógicas implementadas nas ruas e órgãos públicos de Salvador, que viabilizam a Educação para o Trânsito, mais exatamente nas Escolas e anais de pesquisadores localizados no perímetro urbano e nos meios acadêmicos (LISBOA, 2005).

A necessidade de uma conscientização ampla e urgente sobre a Educação para o Trânsito é visível aos olhos de todos, dada a complexidade dos problemas que surgem no dia-a-dia de todas as cidades. Hoje toda a população está envolvida, sob diferentes aspectos, com os problemas relacionados ao trânsito (MACIEL 2008).

A circunstância "acende uma luz de alerta" em analogia a assunto de cidadania, pois as analogias no trânsito abarcam importâncias e princípios fundamentais para um entendimento social proveitoso: respeito ao adjacente, sujeição às leis, a generosidade, precaução. O que se entende em nossa sociedade é a mau empregabilidade desses valores, desvendando uma sociedade em crise, assinalada pela heteroagressividade, subjetividade e desmoralização.

Segundo Lisboa(2005), a partir do revelado, e considerando que o trânsito de Salvador constitui-se em espaço e momento significativo para a pesquisa de qualquer variável do trânsito e de formação dos seres humanos torna-se proeminente averiguar e considerar como as escolas estão acercando a Educação para o Trânsito, pois a conjuntura é um problema de educação que envolve não somente os motoristas de veículos e pedestres.

As leis e procedimentos no trânsito devem ser abrangidos e assimilados pela sociedade. E a escola pode cooperar nesse processo. No mais, é na infância e na adolescência que se constata o maior consentimento de ensinamentos e de comportamento.

Esta averiguação é justificada, também, mediante a comprovação de que no Código de Trânsito Brasileiro, no Art. 76 afirma que:

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

A averiguação exceto de caráter qualitativo, e orientou-se pelo enfoque exploratório, mediante pesquisa bibliográfica e pesquisa de campo.



O procedimento utilizado para esta coleta de dados foi a aplicação de Questionário Anônimo, composto por cinco (5) questões. É necessário destacar que houve uma dificuldade muito grande quanto da aceitação dos condutores e pedestres em responder às questões propostas e até mesmo da parte diretiva em consentir, alegando que os professores estavam sobrecarregados de trabalhos e de atividades extra-classes. Houveram situações em que foi preciso retornar ao local de coleta de dados mais do que uma vez. Em contrapartida, outros responderam prontamente e da mesma forma o atendimento por parte da equipe diretiva, que foi extraordinário.

Para explanar os dados coletados nesta pesquisa, foram feitas categorizações a partir das questões sugeridas nos questionários. Iniciamos a texto apresentando elementos conceituais tanto da educação quanto da educação para o trânsito para proceder à análise dos dados da pesquisa. O que segue, expõe interpretativamente, os dados coletados.

## **2.2 Educação para o Trânsito**

Não existe uma cadência determinada para como pessoas devem educarem-se. E essa dissociação decorre que uma educação acompanha o processo da vida de uma pessoa. É preciso idealizar o trânsito ao longo da vida como uma constituição contínua de um ser humano, dos seus conhecimentos, capacidade e da sua competência de discernir e atuar. Portanto, educação engloba o lecionar e o instruir-se constitui-se num processo de desenrolar da capacidade física, mental e ética do ser humano visando a sua melhor integração subjetiva e social. Melhor dizendo, incide em transmitir leis de comportamento técnico-científico (instrução) e ético (formação do caráter que podem ser compartilhadas por todos os elementos do meio social). Neste sentido, Brandão (1993, p.7) assegura que "Ninguém escapa da educação. Em casa, na rua, na igreja ou na escola, de um modo ou de muitos todos nós envolvemos pedaços da vida com ela [...]".

A Educação no trânsito, admitindo seus erros e suas possíveis correções é, antes de qualquer coisa, um ato de dedicação e coragem, que está ligada ao diálogo, à alteração e ao debate. Os homens enquanto seres humanos vivem em invariável condicionamento, pois a cada dia adquirem novos conhecimentos, novos conhecimentos.

O processo educativo que envolve o trânsito, principalmente em cidades como Salvador, configura-se sempre que surgem formas sociais de condução e influência da experiência arriscada de ensinar e de aprender e quando se debela a

prática de um trânsito complexo torna-se algo bastante desafiador, cria situações próprias para seu aprendizado e constitui executores especializados. É quando se modelam condutores e pedestres.

Para Niskier (2001), a escola, a mídia e os especialistas do trânsito que podem ser considerados como agentes educativos para o trânsito, no sentido que ela assentam em atuação os principais meios para que sejam atingidos os métodos considerados ideais pela sociedade. Esses agentes reproduzem os exemplos, as leis, os insights da sociedade no meio do trânsito em geral.

A sociedade e seu modo de entender o trânsito, portanto, é idealizado como um lugar de defeitos e de desrespeitos e não como um espaço onde as pessoas possam ir e vim. Limita-se a transmitir um ambiente hostil o trânsito; devendo tornar-se o local onde são elaborados os meios para desenvolver atitudes e valores e adquirir competências para reverter isso. Para Martins (2004, p.33), "a educação para o trânsito se processa por meio de razões e motivos. Um motivo é o efeito da descoberta de um valor. Há, pois uma estreita relação entre motivos e valores e entre valores e educação."

Portanto, a escola desempenha um papel fundamental no processo de concepção de condutores e pessoas aptas para viverem em uma sociedade. E nessa conjuntura entendemos a educação para o trânsito.

No meio dos múltiplos acontecimentos que causam intranquilidade aos cidadãos, os acidentes de trânsito que vitimam as pessoas, envolvendo não só os condutores, mas ao mesmo tempo, os pedestres, vêm destacando-se. Trata-se de uma dificuldade inquietante, cuja solução é desafiadora, por envolver muitos meios de resolução social e jurídica.

O trânsito é caracterizado pela relação da sociedade de circulação, num conjunto assentado. O trânsito é a utilização das vias por pedestres, veículos e animais. Transitar é um imperativo de todo ser humano e ser vivo. Todos, portanto, são usufrutuários do trânsito, independente do papel que encontrem-se cumprindo.

O meio que envolve a heteroagressividade e o trânsito são o mais importante assunto de conexão dos diversos grupos, segmentos e pessoas de um meio social. É um código extraordinariamente complexo, do qual todos estamos sujeitos diariamente: para deslocarmos-nos, como pedestres, passageiros e condutores, para expedirmos as mercadorias que produzimos; para recebermos os produtos e matérias-primas que consumimos.

Nossa forma de comportar-se no trânsito é regida por um conjunto de normas que antecipam métodos do comportamento e ações corretas, bem como

contravenções, multas repreensivas e a responsabilização civil e criminal por nossos métodos no trânsito, especialmente quando colocamos em risco a segurança e a vida, de nós mesmos e dos demais indivíduos da sociedade.

O atual Código de Trânsito Brasileiro, que entrou em pujança em janeiro de 1998, é muito mais austero que o anterior, pois a nova lei prima pelo rigor na atenção de penalidades. Se a importância da infração ultrapassar os perímetros da periculosidade aceita pela lei, o autor da infração replicará por crime culposo. No mais, os abusos individuais dos direitos das demais pessoas, como o de apresentar um trânsito bom, estavam tomando proporções assombrosas, refletidas em indicadores estatísticos de acidentes e mortes no trânsito brasileiro. No mais, infelizmente, é que é no trânsito que as pessoas aliviam suas frustrações e dificuldades sociais.

O cidadão, buscando encurtar distâncias tem negligenciado os limites conferidos através dos padrões estabelecidos pela legislação (de trânsito) e, portanto, corroborado ser deseducado no trânsito, através da anarquia, afrontações, expressões de superioridade, heteroagressividade e violência. Isto transcender da "particularidade de o ser humano possuir vários tipos de comportamento, ou seja, maneira de agir adquirida na vida social, que o distingue das outras espécies animais." (MARTINS, 2007, p.18).

Mas, é imprescindível conhecer e obedecer às leis de trânsito, desempenhando a cidadania e acatando uns aos outros, o que se pode conseguir por método da educação, pois segundo Ferreira (1995, p. 22):

O estado delibera a formação do cidadão como um dos fins da educação, cominando os estabelecimento de ensino, públicas e privadas, o direito de dotar à juventude de condições mínimas necessárias para o exercício consciencioso da cidadania. Portanto, deixa a cargo dessas instituições a tarefa de comunicar informação aos jovens e desenvolver neles hábitos e atitudes, de método de viabilizar o desígnio da sociedade.

No meio social de Salvador, o trânsito vem se tornando um ambiente de resistência, hostilidade e heteroagressividade, que culmina no índice expressivo de mortalidade, e as fundamentais vítimas do trânsito são os jovens. No ano de 2010 de 15 a 29 anos representaram 32,7% das vítimas fatais. (ALDÉ, 2007).

O mais perturbador é que quase todos os jovens que estão perecendo no trânsito passaram pela escola nos últimos dez anos (ou ainda são estudantes), mas sua constituição não congregou elementos de segurança, consideração e vigilância com a própria saúde e a de outros condutores e pedestres.

Para Martins (2007, p.19), "é preciso humanizar a realidade do trânsito, corrigindo os erros com campanhas educativas bem conduzidas e direcionadas pelos diversos meios de comunicação, valendo-se de estratégias diversificadas." Mas, o que se abrange é que as ações na área de educação para o trânsito ainda são restritas, precisas. As empreitadas vinculadas à área, são conduzidas timidamente, com baixo impacto alcançando uma pequena parcela da sociedade.

A educação para o trânsito é guardar a vida, impedir acidentes, desempenhar a cidadania, no qual consideração, amabilidade, colaboração, dependência recíproca e generosidade constituem os eixos determinantes da modificação dos meios do comportamento do homem nas principais vias de Salvador.

Isso leva a uma reflexão de que essa tarefa não é fácil. Pois, para modificar um meio que envolve pessoas, ou seja, a sociedade, é importante a informação, conscientização e o anseio de cada criança, adolescente, adulto ou idoso. É imprescindível que os pais, professores, empresários e as próprias autoridades entendam que estilos de condução corretos no trânsito podem salvar vidas. No mais, as alterações passam pela perspectiva do querer, pela opção. Neste significado Martins (2007, p.83) ressalta que:

É indispensável ter noção de que o cidadão que necessita sempre de reeducação, a se principiar nos bancos escolares, já nas primeiras séries, sendo reciclado sempre. Não pode se limitar à situação escolar. Ela precisa movimentar as crianças, os familiares, a sociedade, o estado e o país, tanto em relação à instrução dos pedestres quanto à dos condutores, dos policiais e dos advogados, dos especialistas de trânsito e de juízes, para que a ação de cada um seja sempre de configuração positiva.

Sendo assim, o que pode ser acrescido são atividades educativas de trânsito transversalmente de situações reais, expressiva e contextualizadas, que acionam a aptidão do aluno, dando ao professor a oportunidade de perceber o quanto ele já aprendeu e o quanto soube lidar com um tema tão complexo quanto o trânsito.

O que envolve a Educação para o Trânsito pode ser cogitada de forma interdisciplinar envolvendo todas as áreas do conhecimento, pois conforme Martins (2007, p.93):

Discussões que envolvem o trânsito são, antes de qualquer coisa, falar sobre meios viáveis à locomoção humana, caminhos que conduzem as pessoas, que delineam histórias dos ambientes, que interligam espaços e que transportam opulências. Isso aconselha que falar sobre trânsito é falar sobre a vida e o avanço.

O trânsito, contudo, mostra-se cada vez mais complexo, oferecendo novas e desafiantes problemáticas para aqueles que têm a tarefa de estudá-lo ou entendê-lo com o objetivo de indicar soluções. Empreitada esta que se torna um desafio, segundo Martins (2006, p.54), "uma vez que, da mesma forma que a educação, o trânsito caminha da super-especialização para a busca da generalização." Para entender o trânsito, é necessário compreender fenômenos de ordem social, psicológica, educacional, e até mesmo política e econômica.

O mote de questões que o trânsito envolve como crescimento demográfico populacional, migração da população para os grandes centros urbanos, as formas do comportamento social e individual, cidadania, ética, convívio, ensino-aprendizagem, instrução de crianças, jovens e adultos, entre outros, promover uma abordagem de forma interdisciplinar, na qual cada matéria colabora com a notícia já lançada e se alia às outras para a produção de novas noções. E a partir dos afazeres entre as diversas áreas da informação, produzirão propostas que acatem melhor as aspirações da população, que está cada vez mais inquieta com questões pautadas ao trânsito, comprometendo a qualidade de vida.

Uma das formas e métodos de educar para o trânsito e para a vida, de forma a edificar gerações de porvindouros condutores de veículos e pedestres mais precisos de sua cidadania e do valor do ser humano, é através da educação, que acarretará começar nas escolas em níveis pré-escolar, fundamental e médio. Assim, é imprescindível um trabalho coletivo, com a conhecimento de toda a sociedade, em prol da constituição de um trânsito mais garantido, humano e solidário.

### **2.3 Testes de Avaliação para o Trânsito**

Uma das questões propostas referiu-se à importância de trabalhar a temática Educação para o Trânsito na escola. Neste sentido todos os professores participantes da pesquisa, afirmaram ser importante, pois é uma forma de conscientizar os alunos dos perigos que existem no trânsito, quando não são tomados cuidados necessários. Afirmou um dos sujeitos da pesquisa

Eu acho importante trabalhar a temática Educação para o Trânsito na escola para que a comunidade escolar (alunos, professores, pais...) estejam conscientes e alertas quanto aos perigos para a vida, se não houverem os cuidados necessários em relação ao trânsito.

Outro professor ainda afirma que "é importante trabalhar esta temática na escola para conscientizar desde cedo as crianças, nossos futuros motoristas".

É indubitável que a conscientização das pessoas é de enorme importância; mas não basta, é preciso que além de conscientes sejam pessoas críticas e que atuem na sociedade como cidadãos que tenham clareza de seus direitos, como também, de seus deveres. Por isso, entendemos que a educação deva primar pela formação e construção de valores morais e éticos, no intuito de promover e valorizar a vida.

Conforme um dos professores, a importância está relacionada com a situação de que o ser humano está sempre em formação e afirmou: "porque é um lugar onde o conhecimento atinge uma época do ser humano em formação". E a escola é um espaço promissor para adquirir-se conhecimentos novos e que ao mesmo tempo nunca são prontos e acabados, isto é, estão sempre em constantes transformações.

Outro argumento para que a referida temática seja trabalhada nas escolas, são os fortes laços que existem entre a escola e a comunidade em torno da escola. Um professor ressaltou que "todo conhecimento adquirido na escola, com certeza é repassado para os demais membros da família, como também aos vizinhos e, às vezes, levado ao conhecimento da comunidade a que pertence."

No entanto, alguns professores afirmaram que é importante trabalhar essa temática para que as crianças aprendam a parte mais normativa do trânsito, como sinais de trânsito, como usar a faixa de segurança. Nas palavras de um dos professores:

É importante, pois é através da orientação para a Educação para o Trânsito na Escola que o aluno aprende como deve se comportar na rua, na faixa de segurança, sinalizadora, observar o que deve ser feito e o que não deve no trânsito (respeitar a sinalização).

É inegável a necessidade do cumprimento destas normas, mas é preciso formar o educando na perspectiva da cidadania, socializando valores de justiça, respeito e solidariedade.

Alguns professores argumentaram sobre a importância da referida temática como forma de salvarmos vidas, pois às vezes as falhas são como que uma arma fatal no trânsito. Questionado se é importante trabalhar Educação para o Trânsito nas escolas afirma: "sim, quanto mais conhecimento sobre o trânsito, as pessoas ficam conscientizadas de que é bom saber as regras, sinais, pois qualquer falha torna-se uma arma fatal."

Assim sendo, o trabalho da escola pode ser muito significativo, para que aconteçam o menos possível de falhas em nossa sociedade, ao promover juntamente a conscientização dos alunos, a informação sobre as leis e reforçando princípios e valores de convivência cidadã. Afirmou determinado professor:

Vivemos em uma sociedade em desenvolvimento e as pessoas devem estar conscientes e informadas da importância do trânsito e a necessidade de conhecer e respeitar as leis de trânsito para segurança de todos.

Outro, ainda revelou que:

Se trabalharmos desde a infância a respeito do trânsito e, principalmente, a vida, conseguiremos tornar o indivíduo mais consciente de suas responsabilidades, tanto agora, enquanto criança, quanto no futuro, quando este for adulto.

Desta forma, é de extrema importância a conscientização de todos para que o respeito, a honestidade, a dignidade, a solidariedade enfim, a vivência de valores éticos possam contribuir na superação de quadros de sinistralidade no trânsito.

## **O TRABALHO COM A EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO NA ESCOLA**

Neste aspecto o que foi possível identificar é que nenhuma escola possui um trabalho contínuo e sistemático na efetivação da Educação para o Trânsito.

Alguns professores afirmaram que trabalham a temática Educação para o Trânsito com palestras, vídeos, jogos e textos, e aulas sobre leis e normas de trânsito. Nas palavras de um professor: "com palestras, vídeos, passeios, jornais e noticiários do dia-a-dia, através do diálogo na sala de aula."

Outros afirmaram que "cada professor trabalha em sala de aula o tema conforme o nível dos alunos" e, também, "conforme as necessidades individuais de cada turma." Neste sentido, observa-se que não existe um trabalho contínuo e sistemático nas escolas, o que é uma pena, pois estamos todos os dias envolvidos com o trânsito. Conforme um professor participante da pesquisa:

Procuramos trabalhar os cuidados que a criança deve ter no trânsito para prevenir acidentes, bem como o melhor comportamento dos motoristas, pois, assim, a criança poderá levar isso para seus pais e/ou adultos com os quais convive.

Contudo, foi constatado que existem algumas escolas que vão um pouco mais além e trabalham com as crianças através de projetos com outras instituições. Um dos professores afirmou que trabalha "através de projetos como, a Semana do

Trânsito, juntamente com instituições municipais como SMEC, Brigada Militar." Apesar de não ser um projeto contínuo, fica evidente que, de certa forma, a escola procura trabalhar da melhor maneira possível, propondo atividades com outros órgãos e não trabalhando isoladamente. Outro professor ainda ressaltou que a escola trabalha, também, através de projetos, professores do CAT geralmente trabalham integrando conteúdos iniciando com meios de transportes, cuidados no trânsito e sinalização. Algumas vezes (outroa) o comandante da Brigada Militar ou Corpo de Bombeiros vem à escola dar palestras e orientar os alunos.

No entanto o Detran (2007, p.03) ressaltta que:

Não é mais aceitável que continuemos restringindo o trabalho com o tema trânsito apenas as regras de circulação e ao ensino da sinalização, quando temos ao nosso alcance uma infinidade de propostas que podem instrumentalizar uma mudança duradoura. A educação para o trânsito apresenta poucos resultados se for realizada somente durante a Semana Nacional de Trânsito ou ainda em decorrência de algum acidente nas proximidades da escola. O trânsito é um tema rico, com inúmeras possibilidades a serem exploradas, e pode contribuir para uma melhor compreensão do nosso cotidiano, nossos hábitos e atitudes, assim como estimular discussões de ordem sócio-política.

Os registros atestam que, no contexto escolar, está carecendo de programas sistemáticos, continuados e de políticas públicas eficazes em relação à operacionalização da educação para o trânsito no âmbito escolar.

## **PLANEJAMENTO OU AÇÕES INTEGRADAS COM ÓRGÃOS PÚBLICOSNA PERSPECTIVA DA EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO**

A análise dos dados coletados comprovou a hipótese de que poucas escolas possuem algum planejamento ou ações integradas com órgãos públicos, no que diz respeito a educação para o trânsito. Dos quinze (15) questionários respondidos, onze (11) deles revelam que as escolas não possuem planejamento ou ações integradas com órgãos públicos.

Os demais, questionários revelam a existência de algum tipo de planejamento ou ações integradas com órgãos públicos, pois entre os quatro (4) restantes, três (3) deles revelam que as escolas são auxiliadas pela Brigada Militar. Afirmou um dos participantes: "através de palestras, filmes e aulas sobre sinais de trânsito, com o militar que ajuda e controla o trânsito na entrada e saída dos alunos".



Contudo, um dos sujeitos participantes revelou a existência de vínculo com órgãos públicos afirmando que "sempre que é possível vem o pessoal do DETRAN, das auto-escolas, a Brigada Militar, fazem palestras, passam vídeo, distribuem folderes, livrinhos com atividades que após são trabalhados em aula." Mesmo assim, nota-se que não é um trabalho contínuo e sistemático, pois acontecem em um período de tempo muito curto, provavelmente, na Semana do Trânsito.

A problemática do trânsito no contexto da sociedade atual, urge a sua discussão e conscientização pois, apresenta-se, inegavelmente, como forma de desqualificação da vida. Registra o Código de Trânsito Brasileiro, em seu parágrafo 2º, do artigo 1º:

O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito.

Porém, o que foi possível constatar é que existem poucas escolas que possuem ações integradas com órgãos públicos, que não há estrutura governamental para assegurar este direito e, muito menos, dispositivos de controle efetivos que permitam a existência de um trânsito em condições seguras, talvez isto ocorra pela limitação ao cumprimento da lei, nos diferentes contextos sociais.

No entanto, acredita-se que um dos principais recursos e/possibilidades para assegurar o direito a um trânsito seguro é a construção de um processo pedagógico de valorização da vida, que possibilite aos indivíduos e grupos, a consciência de seu agir, nas diferentes situações vividas nos espaços públicos.

## **ESTRATÉGIAS DIDÁTICOS METODOLÓGICAS ADOTADAS PELA ESCOLA NA EFETIVAÇÃO DA EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO**

No que diz respeito às estratégias didáticos metodológicas, a maioria das escolas trabalham com os alunos a partir de vídeos, palestras, livros, filmes e cartazes. Outros alegaram que não possuem estratégias para trabalhar com os alunos.

Um professor afirmou que trabalha com os alunos a partir de "livros didáticos, filmes, jornais, revistas e o grupo de professores, juntamente com a direção". Outro utiliza-se da observação (ruas, sinais de trânsito), diálogos com os alunos em sala de aula, como estratégias para trabalhar a temática Educação para o Trânsito.

Porém, isto não basta, para tornarmos nossos alunos conscientes e críticos, afim de que atuem na sociedade de forma humana e responsável.

Conforme um dos sujeitos da pesquisa "são desenvolvidas aulas eventuais, no momento que trabalhamos meios de transportes, semana do trânsito". Mais uma vez fica claro de que não existe um trabalho contínuo e sistemático sobre a temática em questão, isto é, a educação para o trânsito.

É notório que a maioria das pessoas da sociedade tende a associar o termo trânsito à imagem do automóvel. Ou ainda, associá-lo às placas de sinalização, aos agentes de fiscalização, enfim, aos aspectos mais técnicos, legais e menos humanas. Acontece, também, de pensarmos nas tragédias, nas perdas resultantes do trânsito, diariamente noticiadas pelos veículos de comunicação.

Desta forma e, devido à dinâmica das relações pré-estabelecidas entre os participantes do trânsito em seus diferentes papéis, fica evidente que quem possui um veículo, ou está dentro de um, sente-se em maior vantagem, direito e poder. Reserva-se ao pedestre o espaço que sobrar, cabendo a ele, submeter-se a isso por ser o participante mais frágil nesta esfera. Conforme DETRAN (2007, p.01),

A redução do indivíduo frente ao grande destaque dado ao veículo pode causar conflitos. Contudo este não é o único fator capaz de produzir embates. As pessoas são diferentes, têm personalidades únicas e necessidades individuais, e as relações no espaço coletivo são reflexo desta diversidade. Se, o que sobressai neste ambiente são as relações de poder, o exercício de respeito ao outro fica prejudicado pois, na prática, o individual toma o lugar do coletivo.

Neste sentido, é preciso rever as abordagens reducionistas que relaciona a temática trânsito ao veículo condutor, tratando apenas de conteúdos técnicos, e buscar estabelecer relações com aspectos pedagógicos.

Segundo a Lei nº 9394/96, LDB, no seu artigo 1º:

A educação abrange os processos formativos que se desenvolvem na vida familiar, na convivência humana, no trabalho, nas instituições de ensino e pesquisa, nos movimentos sociais e organizações da sociedade civil e nas manifestações culturais.

O contexto da atual realidade brasileira, com uma profunda divisão social e uma injusta distribuição de renda, tem dificultado o desenvolvimento de um processo democrático que oportunize a inclusão do homem numa sociedade na qual os valores de respeito, solidariedade, dignidade e honestidade estejam presentes. Tais dificuldades, porém, não podem se tornar elementos impeditivos de ações que

oportunizem a formação de um homem consciente, crítico, com valores morais éticos, movido por atitudes, hábitos e habilidades que possam vir a transformar essa realidade.

Uma estratégia possível para tratar deste tema tão complexo, segundo o DETRAN (2007, p.02) seria o trabalho a partir do que a mídia produz e apresenta,

[...] A mídia, através de suas produções, diz muito a respeito de nós, do nosso tempo. As produções publicitárias, em formas de campanhas, muitas vezes entram em choque com as regras básicas da segurança e da cidadania no trânsito. Por isso a importância de trabalharmos com estes produtos, desconstruí-los e analisá-los.

Dentre os professores participantes, um deles ressaltou algo muito importante utilizado como estratégia para a efetivação da Educação para o Trânsito:

Procuramos partir das experiências trazidas pelas crianças para teorizar qual seria o comportamento adequado em cada situação. Além disso, realizamos observações (dirigidas) no centro da cidade e na frente da escola, bem como atividades lúdicas e de compreensão sobre os elementos trabalhados.

Enfim, cabe ao professor construir alternativas e estratégias que suprem as dificuldades e interesses dos educandos e da comunidade escolar, frente a realidade de cada escola. Porém, que visem a emancipação do cidadão, aquela que o faça pensar e se preocupar, buscando um sentido para sua existência e para a vida em sociedade e não a que, simplesmente, o torna passivo.

Diante de tantas dificuldades encontradas, desde o início da pesquisa, seja por falta de material e, também, pela resistência de professores em responder o questionário, dificultando em muito a pesquisa de campo, pois não foram todas as escolas que participaram, algumas nem se quer quiseram ouvir os argumentos sobre a relevância da pesquisa e seus objetivos, concluímos e seus objetivos, concluiu satisfatoriamente, não somente por termos alcançado os objetivos, mas pelo conhecimento produzido.

Em relação à Educação para o Trânsito na Educação Formal Escolar a investigação comprova que faltam estratégias permanentes nas escolas para a efetivação da Educação para o Trânsito. A temática é trabalhada de forma isolada, (focado principalmente nas normas), bem como durante um período muito curto, exemplo a Semana do Trânsito. Não existe um trabalho contínuo e sistemático.

Portanto, ao trazer para seu interior um tema com enorme relevância social, a escola não apenas estreitará seu vínculo com a comunidade, como também abrirá espaço para a qualificação da vida. Além disso, falar sobre o modo como

locomovemo-nos pode estimular o debate a respeito da convivência social, das condutas sociais frente às diferenças, das formas de inclusão e exclusão construídas diariamente, enfim, pode tornar o ambiente escolar cada vez mais aberto ao trabalho com temáticas que mobilizem a sociedade.

Neste sentido, é relevante investir em projetos e ações educativas que levem as pessoas a buscar melhores condições de vida, mudando o seu comportamento no trânsito, mudança esta que significa salvarmos vidas e ajudarmos que tantos outros possam aproveitá-la sem limitações impostas pelo mau comportamento do cidadão.

A tarefa, portanto, é Educar para um trânsito mais civilizado e mais seguro. Como ressalta Martins (2007, p.106),

Tornar o trânsito mais humano requer motivação na perspectiva educativa que refletirá na motivação da escola, da família e de todo o espaço do trânsito, estendendo a interdisciplinaridade a muito além da alfabetização e do Ensino Fundamental e Médio, ou seja, na dimensão do ser humano de forma totalitária, atingindo-o no que ele tem de mais importante: cidadania, ética e respeito, que são elementos organizadores de uma instituição social.

Os dados coletados e analisados neste trabalho sustentam a necessidade de educar para o trânsito e para a vida, de modo a construir gerações de futuros condutores de veículos e pedestres mais conscientes de sua cidadania e do valor do ser humano, uma vez que as escolas, até o momento, não incluem em seu conteúdo de estudos o tema Educação para o Trânsito de modo contínuo e sistemático.

### **3 . MATERIAIS E MÉTODOS**

#### **3.1 Ética**

Toda a pesquisa foi desenvolvida de acordo com a Resolução N° 196/96, do Conselho Nacional de Saúde (CNS) - Ministério da Saúde (MS), que aborda as pesquisas envolvendo seres humanos, na qual incorpora, sob a percepção do indivíduo e das coletividades, os quatro referenciais básicos da Bioética: autonomia, não maleficência, beneficência e justiça, entre outros, onde a participação dos entrevistados foi de forma voluntária e todos concordaram em assinar o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE).

#### **3.2- Tipo de Pesquisa**

Trata-se de um estudo de caráter descritivo-exploratório com abordagem teórica-qualitativa.

#### **3.3 – Universo**

Foi usado como universo da pesquisa a cidade de Salvador/BA.

#### **3.4 – Sujeitos da Amostra**

A pesquisa foi realizada com uma amostra de 25 participantes.

#### **3.5 – Instrumentos de Coleta de Dados**

A pesquisa foi realizada através de um questionário semi estruturado, contendo perguntas objetivas acerca do tema.

#### **3.6 – Plano para Coleta dos Dados**

As informações foram coletadas através da aplicação do questionário, deixando esclarecido o anonimato do sujeito e o desígnio de desistir de participar da pesquisa

### **3.7 – Plano para a Análise dos Dados**

A análise de dados aconteceu mediante demonstração dos resultados em tabela, com auxílio da planilha EXCEL, e, principalmente, de análise textual.

#### 4. RESULTADOS E DISCUSSÃO

Dos fatores apontados como responsáveis pela agressividade no trânsito sugeridos no questionário, estão na tabela a seguir, a pontuação obtida por fator na percepção dos condutores de veículos automotores.

Tabela 1. Fatores responsáveis pela agressividade na avaliação dos participantes

Fatores	Número de respostas	%
Nervosismo	71	16,47
Estresse	61	14,15
Motoristas desatentos	51	11,83
Desejo de demonstrar habilidade com o veículo	49	11,37
Educação	40	9,28
Horários de trabalho	35	8,12
Cansaço	31	7,19
Trânsito lento	31	7,19
Problemas com a família	16	3,71
Problemas financeiros	14	3,25
Problemas amorosos	11	2,55
Influência amigos	10	2,32
Outros *	10	2,32
Influência família	1	0,23
Total	431	100

\*Alcool, problemas saúde, falta conhecimento leis, irresponsabilidade, negligência, desrespeito com o pedestre, pessoas que dirigem mal.

Sobre os fatores responsáveis pela agressividade no trânsito, observa-se que o mais apontado é o nervosismo, caracterizado como uma falta de tolerância, pressa, seguido do estresse que grande parte da população sofre em virtude de uma série de fatores que o desencadeiam. Importante salientar que o item motoristas desatentos foi o 3º mais pontuado, comprovando o que facilmente se observa no trânsito: os motoristas tendem a não ligar a seta para fazer manobras, trancar os cruzamentos, estacionar em locais proibidos e, portanto, atrapalham. O desejo de demonstrar habilidade com o veículo, 4º item mais pontuado, ocorre principalmente entre os mais jovens. Com suas máquinas (carros) potentes que segundo Bassani (apud DOTTA, 2000, p. 9) assume a inteligência, a alma, a sensibilidade e o comportamento de quem o conduz, gostam de mostrar suas habilidades.

Pode-se verificar que quanto maior a idade maior a responsabilidade e a prudência dos condutores, que ao longo de suas vidas constatarem que o veículo é

um meio de locomoção e não um meio para demonstrar o que se é ou o que se quer ser. A busca por emoção, adrenalina presente nos mais jovens do sexo masculino, não deixa muitas vezes conduzir um veículo sem que se façam manobras que satisfaçam esse desejo. Tillmann e Hobbs referem (ROZESTRATEN 1988, apud HOFFMANN, CRUZ e ALCHIERI, 2003, p. 140): a personalidade não muda quando nos sentamos diante do volante do carro. O que pode acontecer é que certos traços que normalmente são controlados na nossa convivência com os outros, comecem a se manifestar mais abertamente: o desejo de ser o melhor, ser mais corajoso, querer mostrar que se é capaz de arriscar sem incorrer em acidentes, etc. Normalmente pode-se dizer que o homem dirige assim como vive. Onde um destes autores trabalha em cursos teóricos de formação de candidatos à 1ª habilitação, e tem percebido que inicialmente a grande maioria vê o trânsito de maneira semelhante, o trânsito feito por veículos. Conforme o apontamento de algumas variáveis e o relacionamento com cada candidato à habilitação, os futuros motoristas parecem absorver de maneiras diferenciadas e no final do curso alguns já conseguem ver o trânsito de uma maneira mais humana, o trânsito feito por pessoas e para pessoas. Outros, porém, parecem não mudar sua opinião o que me leva a crer que a sua cultura e a sua história de vida os levaram a pensar assim, ficando evidente que é necessário uma educação voltada ao trânsito, na formação do indivíduo ao longo de toda a vida.

Opiniões entre homens e mulheres se assemelham em determinados aspectos, por exemplo, quando se questiona quais os itens que você observaria ao comprar um veículo. Quase todos, homens e mulheres, respondem: potência, estética, preço e muito raramente alguém responde segurança, mostrando que vem de uma cultura de valorização da máquina.

Sobre os comportamentos agressivos no trânsito, percebe-se com a pesquisa uma nítida diferença entre os sexos, estando a agressividade no trânsito expressada por atos muito mais presentes no sexo masculino. Pelo questionário aplicado observou-se que o homem tende a ultrapassar em locais proibidos com muito mais frequência que a mulher, tende a se vingar de determinadas atitudes, dirige alcoolizado, ultrapassa os limites de velocidades estabelecidos, buzina quando o motorista da frente se atrapalha ou demora, fala que só podia ser mulher ao volante e discute mais por encostadas que deram no seu veículo. Enquanto a mulher apresenta agressividade com menos frequência e nestas situações, a agressividade



apresentada é mais na fala, por gestos, buzina e se irrita com os motoristas desatentos. A mulher respeita muito mais os limites de velocidades estabelecidos pela sinalização do que o homem, por isso se envolve menos em acidentes. Embora o homem apresenta agressividade e atitudes comportamentais que socialmente não são aceitas ele se considera um bom motorista.

Os condutores com grau de escolaridade mais elevado tendem a ver o trânsito como mais violento. Quanto menos escolaridade, mais os condutores de veículos automotores se consideram bons motoristas. Isso pode ser devido à falta de conhecimento, formar a abertura que a educação proporciona de ver coisas novas, diferentes, de conhecer outras culturas e principalmente de conhecer outras pessoas e outros trabalhos. Para ser bom motorista precisa muito mais que saber colocar o veículo em movimento - o bom motorista é um conjunto, respeita as regras, é educado, sabe usar o veículo com segurança e respeito, sabe usar corretamente os equipamentos do veículo, e procuram alternativas no trânsito, caminhos diferentes sempre que houver possibilidades, entende que todos no trânsito têm seus problemas, seus horários por isso não dirige agressivamente, conhece e pratica a direção defensiva.

Uma das questões propostas referiu-se à importância de trabalhar a temática Educação para o Trânsito na escola. Neste sentido todos os condutores participantes da pesquisa, afirmaram ser importante, pois é uma forma de conscientizar os alunos dos perigos que existem no trânsito, quando não são tomados cuidados necessários. É importante trabalhar a temática Educação para o Trânsito na escola para que a comunidade escolar (alunos, professores, pais...) estejam conscientes e alertas quanto aos perigos para a vida, se não houverem os cuidados necessários em relação ao trânsito. Outro professor ainda afirma que "é importante trabalhar esta temática na escola para conscientizar desde cedo as crianças, nossos futuros motoristas". É indubitável que a conscientização das pessoas é de enorme importância; mas não basta, é preciso que além de conscientes sejam pessoas críticas e que atuem na sociedade como cidadãos que tenham clareza de seus direitos, como também, de seus deveres. Por isso, entendemos que a educação deva primar pela formação e construção de valores morais e éticos, no intuito de promover e valorizar a vida. Verificou-se que a importância está relacionada com a situação de que o ser humano está sempre em formação. E a escola é um espaço promissor para adquirir-se conhecimentos novos

e que ao mesmo tempo nunca são prontos e acabados, isto é, estão sempre em constante transformações.

Outro argumento para que a referida temática seja trabalhada nas escolas, são os fortes laços que existem entre a escola e a comunidade em torno da escola. Um condutor ressaltou que "todo conhecimento adquirido na escola, com certeza é repassado para os demais membros da família, como também aos vizinhos e, às vezes, levado ao conhecimento da comunidade a que pertence.". Por outro lado, alguns condutores afirmaram que é importante trabalhar essa temática para que as crianças aprendam a parte mais normativa do trânsito, como sinais de trânsito, como usar a faixa de segurança. É importante, pois é através da orientação para a Educação para o Trânsito na Escola que o aluno aprende como deve se comportar na rua, na faixa de segurança, sinaleira, observar o que deve ser feito e o que não deve no trânsito (respeitar a sinalização).

É inegável a necessidade do cumprimento destas normas, mas é preciso formar o educando na perspectiva da cidadania, socializando valores de justiça, respeito e solidariedade.

Alguns condutores argumentaram sobre a importância da referida temática como forma de salvarmos vidas, pois às vezes as falhas são como que uma arma fatal no trânsito. Questionado se é importante trabalhar Educação para o Trânsito nas escolas afirma: "sim, quanto mais conhecimento sobre o trânsito, as pessoas ficam conscientizadas de que é bom saber as regras, sinais, pois qualquer falha torna-se uma arma fatal." Assim sendo, o trabalho da escola pode ser muito significativo, para que aconteçam o menos possível de falhas em nossa sociedade, ao promover juntamente a conscientização dos alunos, a informação sobre as leis e reforçando princípios e valores de convivência cidadã.

Verifica-se que a sociedade encontra-se em desenvolvimento e as pessoas devem estar conscientes e informadas da importância do trânsito e a necessidade de conhecer e respeitar as leis de trânsito para segurança de todos. Desta forma, é de extrema importância a conscientização de todos para que o respeito, a honestidade, a dignidade, a solidariedade enfim, a vivência de valores éticos possam contribuir na superação de quadros de sinistralidade no trânsito.

Neste aspecto nenhuma escola possui um trabalho contínuo e sistemático na efetivação da Educação para o Trânsito. Contudo, foi constatado que existem algumas escolas que vão um pouco mais além e trabalham com as crianças através de projetos com outras instituições.

Os registros atestam que, no contexto escolar, está carecendo de programas sistemáticos, continuados e de políticas públicas eficazes em relação à operacionalização da educação para o trânsito no âmbito escolar.

A análise dos dados coletados comprovou a hipótese de que poucas escolas possuem algum planejamento ou ações integradas com órgãos públicos, no que diz respeito a educação para o trânsito. Dos quinze (15) questionários respondidos, onze (11) deles revelam que as escolas não possuem planejamento ou ações integradas com órgãos públicos. Os demais, questionários revelam a existência de algum tipo de planejamento ou ações integradas com órgãos públicos, pois entre os quatro (4) restantes, três (3) deles revelam que as escolas poderiam/deveriam ser auxiliadas pelo DETRAN, os quais fazem palestras, passam vídeo, distribuem folders, livrinhos com atividades que após são trabalhados em aula." Mesmo assim, nota-se que não é um trabalho contínuo e sistemático, pois acontecem em um período de tempo muito curto, provavelmente, na Semana do Trânsito.

A problemática do trânsito no contexto da sociedade atual, urge a sua discussão e conscientização pois, apresenta-se, inegavelmente, como forma de desqualificação da vida. Registra o Código de Trânsito Brasileiro, em seu parágrafo 2º, do artigo 1º: - O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito.

Percebe-se realmente que existe uma “negociação” do espaço físico, onde o horário e o dia a dia sempre é alvo das justificativas de stress no trânsito pelas pessoas de forma coloquial, onde demandam os conflitos urbanos referentes ao horário de rush. Verifica-se as questões que envolvem a ética e a civilidade que estão sempre correlacionadas ao não cumprimento da lei e a contestação dos condutores em relação a sua práxis. Os esforços dos órgãos competentes que fiscalizam as leis se são suficientes ou não, se dão “brechas” à sempre levantar questionamentos da necessidade do cumprimento das normas de trânsito. A prática cotidiana prova que o novo modelo estrutural aqui preconizado garante a contribuição de um grupo importante na determinação do remanejamento dos quadros funcionais. No entanto, não podemos esquecer que o desenvolvimento contínuo de distintas formas de atuação nos obriga à análise dos paradigmas corporativos. Nunca é demais lembrar o peso e o significado destes problemas, uma vez que a competitividade nas transações comerciais exige a precisão e a definição do investimento em reciclagem técnica.

## 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Foram constatadas como principais causas da agressividade partindo da percepção dos condutores o nervosismo e o estresse. A imprudência e a irresponsabilidade com que alguns motoristas conduzem os seus veículos fazem com que o trânsito represente um problema de saúde pública, com falta de segurança e com agressividade e isto é perfeitamente indicado pelos motoristas. Quando um dos autores observava o trânsito num determinado momento, percebeu que um motorista aguardava na saída de uma garagem para entrar na via pública. Aguardou vários minutos, pois os motoristas que por ali passavam ignoravam a presença deste veículo, fingiam não ver para não precisar ceder a passagem. Em outra situação quando um motorista pára na faixa para um pedestre, o motorista do veículo de trás põe as mãos na cabeça e percebe-se sua raiva por ter que parar alguns segundos. Isso representa que os comportamentos desempenhados por muitos condutores é, via de regra, individualista, egocêntrico, e não voltado ao social.

Dos comportamentos agressivos no trânsito os que apresentaram maior índice de agressividade foram: discussão por causa de alguma encostada que deram no seu veículo; acelerar para passar a tempo quando o sinal fica amarelo; ultrapassar em locais proibidos, se alguém corta a frente se cobrar depois, se alguém ultrapassa em local proibido ou perigosamente acelerar para ele se apertar, falar que só podia ser mulher ao volante, dirigir alcoolizado, costumam beber antes de dirigir, ultrapassar os limites de velocidades estabelecidos, buzinar quando o motorista da frente se atrapalhar ou demorar. Esses comportamentos representam o que acontece no trânsito, os homens na maioria se consideram bons motoristas e aí não admitem respeitar as regras, ou que o álcool faça diferença na percepção dos sinais de trânsito, na observação de possíveis perigos, na demora de reação frente aos obstáculos e perigos e que a velocidade é perfeitamente controlada por eles. Isso demonstra que os comportamentos aprendidos sobre o trânsito não mudam quando nos sentamos no veículo e o que acontece é que o veículo ajuda a colocar em prática atitudes que são agressivas muitas vezes.

O abuso da ocupação do espaço público é visível, desse espaço que de direito é de todos e deve ser dividido com tolerância e bom senso. E a agressividade expressada através dessas atitudes vai desencadeando outros problemas, vai gerando, por exemplo, acidentes. Pelo questionário aplicado, a diferença de agressividade encontrada em homens e mulheres é notória, estando mais presente no sexo masculino. A mulher se apresentou muito mais cuidadosa, observado pela experiência de um dos autores: há uma tendência a se envolver muito menos em acidentes.

Embora os índices apontem uma redução no número de mortes por acidentes de trânsito no Brasil, sabe-se que na realidade não existe uma estatística geral e interligada no nosso país, e estimam-se muito mais mortes no trânsito do que realmente é apresentado nos índices. Isto se deve ao fato de somente computar-se as mortes ocorridas no local do acidente, ficando fora, por exemplo, as posteriores ao fato (hospital e em seus lares). Basta observar o trânsito, ler jornais, para verificar que esse número é bem maior. A maioria dos acidentes, ocorrem por falha humana, ou seja, uma falha na conduta, no comportamento, porém conversando com as pessoas se ouve muito “era hora de morrer”, “foi Deus que quis assim”, “estava no seu destino”, “era para acontecer”, mostrando que existe uma crença muito forte com relação as causas dos acidentes, que é normal acontecer acidentes de trânsito, e que isto depende do destino ou de causas exteriores ao homem. E assim também acontece com relação ao ato de dirigir um veículo. Todos pensam que podem conduzir um veículo, pois somente direcionam esse pensamento ao mecanismo de colocar o veículo em movimento, e esquecem que para conduzir e bem um veículo, o motorista deve estar bem mentalmente e fisicamente e qualquer falha, ocorre o acidente. Por isso, o fator humano é fundamental.

O homem sempre foi visto como o responsável pela proteção da sua espécie e chefe de família, porém a mulher vem ocupando mais espaço na sociedade. Isto não deixa de ser diferente no trânsito, mas o homem continua discriminando-a muito. No questionário aplicado, verificou-se que a maioria dos homens respondentes considerou a mulher uma péssima motorista, que faz “tudo errado”, que atrapalha, e observo que colocam muitos defeitos no que ela faz, na execução de ultrapassagens, na hora de estacionar, na noção de espaço. No entanto, o homem

impondo altas velocidades ou ingerindo bebidas alcoólicas diminui a capacidade de reação frente aos obstáculos, representando um risco real de se envolver em acidentes ou de provocá-los. Essas atitudes representam um péssimo motorista.

A liberdade que o veículo proporciona ao ser humano é algo que grande parte da população não sabe usufruir devidamente, que pode fazer qualquer coisa com essa máquina, e assume o comportamento de quem a conduz. Um pouco disso deve-se à própria cultura capitalista agregada a algumas facilidades que esse sistema nos proporciona. Quase tudo gira em torno do dinheiro, o entregador tem que entregar rápido, o transportador tem que chegar a tempo, e assim somam-se desculpas para a agressividade no trânsito.

O impulso de agressividade pode ser usado para atacar, provocar ou se defender, e a maneira como isso vai ser expresso, varia de pessoa para pessoa dependendo de seu estilo de vida, sua cultura, seus valores, tornando-se atos socialmente aceitos ou não. No trânsito, a individualidade impera, os condutores não gostam de dividir esse espaço que é público, e às vezes atacam e provocam conforme pudemos constatar através desta pesquisa.

A educação no trânsito no Brasil é ainda precária. Recentemente pelo novo CTB, Lei 9503/97, fez a questão educação no trânsito ser mais comentada, mais aperfeiçoada e já se trabalha na construção do ensino desde a pré-escola. Os Centros de Formação de Condutores também passaram a trabalhar na educação de trânsito. Porém, o indivíduo já vem com comportamentos em grande medida condicionados pela sua experiência de vida, sua cultura, seus valores, o que dificulta o procedimento de educação. Pelo questionário aplicado, verificou-se que mesmo com grau de escolaridade diferente as pessoas apresentaram agressividade ao volante, e em alguns casos quanto maior o grau de escolaridade, maior a agressividade. Isto nos leva a pensar que só a educação por si, não gera mudança de comportamento. Deve realmente ocorrer uma educação no trânsito ao longo da vida de cada indivíduo, pois assim vai moldando seu comportamento, vai tendo sua experiência de vida em cima dos valores adquiridos.

Lorenz (1979) diz que existe uma base inata da agressividade nos animais e nos homens, porém ela pode ser mudada. Um agravante na espécie humana é o acesso

a armas e máquinas que multiplica o seu poder ofensivo sendo a única que mata dentro da própria espécie o que nos remete a Montagu (1978), que afirma que o comportamento humano é o resultado da interação entre fatores genéticos e ambientais que somados aos seus valores, cultura, história de vida, fazem o seu comportamento no trânsito. Portanto, cada segmento da sociedade, que está ligado ao trânsito, deve fazer a sua parte, colaborando com a história de vida de cada condutor: o instrutor de trânsito, os psicólogos, as escolas, as universidades, governos, a polícia, enfim todos. Pois para se ter um trânsito melhor, não podemos ter qualquer motorista; ele deve ser bem avaliado pelos psicólogos; o instrutor de trânsito deve educar de uma maneira coerente, justa; as escolas e as universidades trabalhando de modo transversal nas suas matérias a disciplina trânsito; o governo fazendo as leis e colocando a sinalização necessária e que realmente possam ser fiscalizadas pela polícia. O exercício dessa cidadania resultará em mais responsabilidade no trânsito, mais educação, tolerância e consciência dos deveres e obrigações que cada um tem. Só assim se poderá diminuir a agressividade existente no trânsito.

No que diz respeito às estratégias didáticas metodológicas, a maioria das escolas trabalham com os alunos a partir de vídeos, palestras, livros, filmes e cartazes. Outros alegaram que não possuem estratégias para trabalhar com os alunos.

Conforme um dos sujeitos da pesquisa "são desenvolvidas aulas eventuais, no momento que trabalhamos meios de transportes, semana do trânsito". Mais uma vez fica claro de que não existe um trabalho contínuo e sistemático sobre a temática em questão, isto é, a educação para o trânsito.

É notório que a maioria das pessoas da sociedade tende a associar o termo trânsito à imagem do automóvel. Ou ainda, associá-lo às placas de sinalização, aos agentes de fiscalização, enfim, aos aspectos mais técnicos, legais e menos humanas. Acontece, também, de pensarmos nas tragédias, nas perdas resultantes do trânsito, diariamente noticiadas pelos veículos de comunicação.

Desta forma e, devido à dinâmica das relações pré-estabelecidas entre os participantes do trânsito em seus diferentes papéis, fica evidente que quem possui um veículo, ou está dentro de um, sente-se em maior vantagem, direito e poder. Reserva-se ao pedestre o espaço que sobrar, cabendo a ele, submeter-se a isso por ser o participante mais frágil nesta esfera. Conforme DETRAN (2007, p.01),

A redução do indivíduo frente ao grande destaque dado ao veículo pode causar conflitos. Contudo este não é o único fator capaz de produzir embates. As pessoas são diferentes, têm personalidades únicas e necessidades individuais, e as relações no espaço coletivo são reflexo desta diversidade. Se, o que sobressai neste ambiente são as relações de poder, o exercício de respeito ao outro fica prejudicado pois, na prática, o individual toma o lugar do coletivo.

Neste sentido, é preciso rever as abordagens reducionistas que relaciona a temática trânsito ao veículo condutor, tratando apenas de conteúdos técnicos, e buscar estabelecer relações com aspectos pedagógicos.

Segundo a Lei nº 9394/96, LDB, no seu artigo 1º:

A educação abrange os processos formativos que se desenvolvem na vida familiar, na convivência humana, no trabalho, nas instituições de ensino e pesquisa, nos movimentos sociais e organizações da sociedade civil e nas manifestações culturais.

O contexto da atual realidade brasileira, com uma profunda divisão social e uma injusta distribuição de renda, tem dificultado o desenvolvimento de um processo democrático que oportunize a inclusão do homem numa sociedade na qual os valores de respeito, solidariedade, dignidade e honestidade estejam presentes. Tais dificuldades, porém, não podem se tornar elementos impeditivos de ações que oportunizem a formação de um homem consciente, crítico, com valores morais éticos, movido por atitudes, hábitos e habilidades que possam vir a transformar essa realidade.

Uma estratégia possível para tratar deste tema tão complexo, segundo o DETRAN (2007, p.02) seria o trabalho a partir do que a mídia produz e apresenta,

[...] A mídia, através de suas produções, diz muito a respeito de nós, do nosso tempo. As produções publicitárias, em formas de campanhas, muitas vezes entram em choque com as regras básicas da segurança e da cidadania no trânsito. Por isso a importância de trabalharmos com estes produtos, desconstruí-los e analisá-los.

Dentre os professores participantes, um deles ressaltou algo muito importante utilizado como estratégia para a efetivação da Educação para o Trânsito:

Procuramos partir das experiências trazidas pelas crianças para teorizar qual seria o comportamento adequado em cada situação. Além disso, realizamos observações (dirigidas) no centro da cidade e na frente da escola, bem como atividades lúdicas e de compreensão sobre os elementos trabalhados.



Enfim, cabe ao professor construir alternativas e estratégias que suprem as dificuldades e interesses dos educandos e da comunidade escolar, frente a realidade de cada escola. Porém, que visem a emancipação do cidadão, aquela que o faça pensar e se preocupar, buscando um sentido para sua existência e para a vida em sociedade e não a que, simplesmente, o torna passivo.

Diante de tantas dificuldades encontradas, desde o início da pesquisa, seja por falta de material e, também, pela resistência em responder o questionário, dificultando em muito a pesquisa de campo, pois não foram todas as escolas que participaram, algumas nem se quer quiseram ouvir os argumentos sobre a relevância da pesquisa e seus objetivos, concluímos e seus objetivos, concluiu satisfatoriamente, não somente por termos alcançado os objetivos, mas pelo conhecimento produzido.

Em relação à Educação para o Trânsito na Educação Formal Escolar a investigação comprova que faltam estratégias permanentes nas escolas para a efetivação da Educação para o Trânsito. A temática é trabalhada de forma isolada, (focado principalmente nas normas), bem como durante um período muito curto, exemplo a Semana do Trânsito. Não existe um trabalho contínuo e sistemático.

Portanto, ao trazer para seu interior um tema com enorme relevância social, a escola não apenas estreitará seu vínculo com a comunidade, como também abrirá espaço para a qualificação da vida. Além disso, falar sobre o modo como locomovemo-nos pode estimular o debate a respeito da convivência social, das condutas sociais frente às diferenças, das formas de inclusão e exclusão construídas diariamente, enfim, pode tornar o ambiente escolar cada vez mais aberto ao trabalho com temáticas que mobilizem a sociedade.

Neste sentido, é relevante investir em projetos e ações educativas que levem as pessoas a buscar melhores condições de vida, mudando o seu comportamento no trânsito, mudança esta que significa salvarmos vidas e ajudarmos que tantos outros possam aproveitá-la sem limitações impostas pelo mau comportamento do cidadão.

A tarefa, portanto, é Educar para um trânsito mais civilizado e mais seguro. Como ressalta Martins (2007, p.106),

Tornar o trânsito mais humano requer motivação na perspectiva educativa que refletirá na motivação da escola, da família e de todo o espaço do trânsito, estendendo a interdisciplinaridade a muito além da alfabetização e do Ensino Fundamental e Médio, ou seja, na dimensão do ser humano de forma totalitária, atingindo-o no que ele tem de mais importante: cidadania, ética e respeito, que são elementos organizadores de uma instituição social.

Os dados coletados e analisados neste trabalho sustentam a necessidade de educar para o trânsito e para a vida, de modo a construir gerações de futuros condutores de veículos e pedestres mais conscientes de sua cidadania e do valor do ser humano, uma vez que as escolas, até o momento, não incluem em seu conteúdo de estudos o tema Educação para o Trânsito de modo contínuo e sistemático.

## REFERÊNCIAS

ALVES, Irai C. B.; ESTEVES, Cristiano. **O teste palográfico na avaliação da personalidade**. v. 1. 2. ed. São Paulo: Vetor Editora, 2009.

AMBIEL, Rodolfo A. M.; PACANARO, Silvia Verônica. Da testagem à avaliação psicológica: aspectos históricos e perspectivas futuras. In: AMBIEL, Rodolfo A. M. et al (orgs.). **Avaliação psicológica**: guia de consulta para estudantes e profissionais de psicologia. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2011. p. 11-27.

ANASTASI, A.; URBINA, S. **Testagem psicológica**. Porto Alegre: Artmed, 2000.

BRASIL **Código de trânsito brasileiro**. Lei nº. 9.503, de 23 de setembro de 1997. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L9503.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9503.htm)>. Acesso em: 18 set. 2011.

BRANDÃO, Carlos Rodrigues. **O que é educação**. São Paulo: Brasiliense, 1993.

CONSELHO FEDERAL DE PSICOLOGIA. **Caderno de Psicologia do Trânsito e Compromisso Social – CPTC**. 2000.

CONSELHO FEDERAL DE PSICOLOGIA. **Resolução CFP nº 012/00 de 20 de dezembro de 2000**. Institui o Manual para Avaliação Psicológica de candidatos à Carteira Nacional de Habilitação e condutores de veículos automotores. Disponível em: <[http://pol.org.br/legislacao/pdf/resolucao2000\\_12.pdf](http://pol.org.br/legislacao/pdf/resolucao2000_12.pdf)>. Acesso em: 25 set. 2011.

CONSELHO FEDERAL DE PSICOLOGIA. **Resolução CFP nº 002/2003**. Define e regulamenta o uso, a elaboração e a comercialização de testes psicológicos e revoga a Resolução CFP nº 025/2001. Brasília: CFP, 2003.

CONSELHO FEDERAL DE PSICOLOGIA. **Código de ética profissional do psicólogo**. XIII Plenário do Conselho Federal de Psicologia. Brasília, agosto de 2005.

CONSELHO FEDERAL DE PSICOLOGIA. **Cartilha sobre a avaliação psicológica**. Brasília, agosto de 2007.

CONSELHO FEDERAL DE PSICOLOGIA. **Resolução CFP nº 007/2009**. Revoga a Resolução CFP nº 012/2000, publicada no DOU do dia 22 de dezembro de 2000, Seção I, e institui normas e procedimentos para a avaliação psicológica no contexto do Trânsito. 2009.

CONTRAN. **Resolução nº 168, de 14 de dezembro de 2004**. Estabelece normas e procedimentos para a formação de condutores de veículos automotores e elétricos, a realização dos exames, a expedição de documentos de habilitação, os cursos de formação, especializados, de reciclagem e dá outras providências. Disponível em:

<[http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO\\_CONTRAN\\_168.pdf](http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_168.pdf)>. Acesso em: 25 set. 2011.

CONTRAN. **Resolução CONTRAN n. 267**, de 15 de fevereiro de 2008. DOU 25.02.2008. Disponível em: <[www.denatran.gov.br/download/RESOLUCAO\\_CONTRAN\\_267.pdf](http://www.denatran.gov.br/download/RESOLUCAO_CONTRAN_267.pdf)>. Acesso em: 18 set. 2011.

DETRAN-PR. **Habilitação - direção defensiva**. 2004. Disponível em: <<http://www.detran.pr.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=102>>. Acesso em: 25 set. 2011.

DETRAN-PR. **Manual para psicólogos versão 1.0**. Coordenadoria de habilitação – divisão médica e psicológica. Curitiba, 2010.

DETRAN-PR. **Ofício Circular nº 4112/2011-COOHA/DIMP**. Curitiba, 10 de junho de 2011.

FARAH, Denise. **Conversando com um psicólogo**. Detran esclarece sobre avaliação psicológica para obtenção de CNH. CRP-SP 6ª região. Disponível em: <[http://www.crp.org.br/portal/comunicacao/jornal\\_crp/162/frames/fr\\_conversando\\_psicologo.aspx](http://www.crp.org.br/portal/comunicacao/jornal_crp/162/frames/fr_conversando_psicologo.aspx)>. Acesso em: 25 set. 2011.

FERREIRE, Nilda Tevês. **Cidadania: uma questão para a educação**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1993.

FONTENELE, Sheila. **Trânsito na Escola: uma questão de cidadania**. Disponível em: [http://www.amc.fortaleza.ce.gov.br/modules/dec/art\\_trans\\_escola.pdf](http://www.amc.fortaleza.ce.gov.br/modules/dec/art_trans_escola.pdf). Acessado em: 1/11/2007.

FREIRE, Paulo. **Pedagogia da Autonomia: saberes necessários à prática educativa**. São Paulo, SP: Paz e Terra, 1996.

HOFFMANN, Maria Helena. Comportamento do condutor e fenômenos psicológicos. **Psicologia, pesquisa e trânsito**. São Paulo, v. 1, n.1, p. 17-24, jul./dez. 2005.

HOFFMANN, Maria Helena; CRUZ, Roberto Moraes; ALCHIERI, João Carlos (orgs). **Comportamento humano no trânsito**. 3. ed. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2011.

KOICKI, Cassemira Maia. **Saúde mental e trânsito**. 2008. Disponível em: <<http://psicologiaetransito.blogspot.com/>>. Acesso em: 15 set. 2011.

LAMOUNIER, Roussana; RUEDA, Fábian Javier Marin. Avaliação psicológica no trânsito: perspectiva dos motoristas. **PSIC - Revista de Psicologia da Vetor Editora**, v. 6, n. 1, p. 35-42, jan./jun. 2005. Disponível em: <<http://pepsic.bvsalud.org/pdf/psic/v6n1/v6n1a05.pdf>>. Acesso em: 18 set. 2011.

LANE, S. T. M. **O que é psicologia social?** São Paulo: Brasiliense, 1991. Coleção Primeiros passos, 39.

MARTINS, João Pedro. **A Educação de Trânsito**: campanhas educativas nas escolas. Belo Horizonte, MG: Autêntica, 2007.

MORGAN, C. T. **Introdução à psicologia**. São Paulo: Mc Graw Hill, 1977.

NISKIER, Arnaldo. **Filosofia da Educação**: uma visão crítica. São Paulo, SP: Loyola, 2001.

NORONHA, A. P. P.; FREITAS, F. A.; SARTORI, F. A.; OTTATI, F. Informações contidas nos manuais de testes de personalidade. **Psicologia em Estudo**, Maringá, v. 7, n. 1, p. 143-149, jan./jun.2002. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/%0D/pe/v7n1/v7n1a15.pdf>>. Acesso em: 25 set. 2011.

OLIVEIRA, Ivanilde Apoluceno de. **Filosofia da Educação**: reflexões e debates. Petrópolis, RJ: Vozes, 2006.

PIRES, Augusto Viana; MANERA, Carina. **Avaliação psicológica**. 2006. Disponível em: <[http://www6.ufrgs.br/e-psico/etica/temas\\_atuais/avaliacaopsicologicatexto.html](http://www6.ufrgs.br/e-psico/etica/temas_atuais/avaliacaopsicologicatexto.html)>. Acesso em: 15 set. 2011.

ROSSATO, Ricardo. **Século XX**: urbanização e cidadania. Santa Maria, RS: Palotti, 1996.

ROZESTRATEN, Reinier J. A. Psicologia do trânsito: o que é e para que serve. **Psicol. Cienc. Prof.** v.1 n.1 Brasília jan. 1981.

ROZESTRATEN, Reinier J. A. Psicologia do trânsito: conceitos e processos básicos. São Paulo: EPU, 1988.

RUEDA, Fábian Javier Marin. Atenção concentrada e memória: evidências de validade entre instrumentos no contexto da psicologia do trânsito. **Psicologia: Teoria e Prática**, v. 11, n. 2, p. 182-195. 2009. Disponível em: <<http://www3.mackenzie.br/editora/index.php/ptp/article/viewFile/1653/1217>>. Acesso em: 23 set. 2011.

SILVA, Marlene Alves da. Teste conciso de raciocínio e exame teórico-técnico sobre o trânsito: evidência de validade. 2009. Disponível em: <[http://www.saofrancisco.edu.br/itatiba/mestrado/psicologia/uploadAddress/Marlene\\_Alves\\_da\\_Silva%5B11862%5D.pdf](http://www.saofrancisco.edu.br/itatiba/mestrado/psicologia/uploadAddress/Marlene_Alves_da_Silva%5B11862%5D.pdf)>. Acesso em: 20 set. 2011.

SOUZA, Sandra Esteves. **Pequeno dicionário do estudante**: língua portuguesa. Itapevi, SP: Fênix, 1998.

TEBALDI, Elisa; FERREIRA, Vinícius R. T. Comportamentos no trânsito e causas da agressividade. **Rev. de Psicol. da UNC**, v. 2, n. 1, p. 15-22. 2009. Disponível em: <<http://www.nead.uncnet.br/2009/revistas/psicologia/3/32.pdf>>. Acesso em: 18 set. 2011.

UNIVERSIDADE Estácio de Sá. **Visão geral de testes psicológicos**. 2003. Disponível em: <[http://www.estacio.br/site/psiconsult/cursos/2003\\_1/visaogeraltestepsicologicos.pdf](http://www.estacio.br/site/psiconsult/cursos/2003_1/visaogeraltestepsicologicos.pdf)>. Acesso em: 25 set. 2011.

VASCONCELOS, E. **O que é trânsito?** 3. ed. São Paulo: Brasiliense, 1998.

VASCONCELOS, Maria Lucia Marcondes Carvalho; BRITO, Regina Helena Pires de. **Conceitos de Educação em Paulo Freire**. São Paulo: Vozes, 2006.

ZACHARIAS, Maria Lúcia Câmara. **Educação ao longo da Vida**: uma necessidade. Disponível em: <http://www.centrorefeducacional.com.br/edulovi.htm>. Acessado em: 20/08/2007.