

01 a 04 de outubro de 2018

**Evento:** XXVI Seminário de Iniciação Científica

## **MOBILIDADE URBANA SOB A PERCEPÇÃO DA PSICOLOGIA<sup>1</sup>** **URBAN MOBILITY UNDER THE PERCEPTION OF PSYCHOLOGY**

**Ana Letícia Becker Tomm<sup>2</sup>, Carolina Baldissera Gross<sup>3</sup>**

<sup>1</sup> Estudo desenvolvido no Componente Curricular Modelos de Pesquisa em Psicologia, do Departamento de Humanidades e Educação da UNIJUI.

<sup>2</sup> Aluna do curso de Psicologia campus Ijuí.

<sup>3</sup> Professora do Componente Curricular Modelos de Pesquisa em Psicologia do Curso de Graduação em Psicologia da UNIJUI

### INTRODUÇÃO

Considerando a rotineira e vasta faixa de reportagens, notícias e afins a respeito de acidentes no trânsito, infrações e fatalidades, o questionamento que permanece sem resposta ano após ano é sempre o mesmo: “Como evitar tais ocorrências?”. É necessário analisar vários fatores conjuntos, uma vez que, o trânsito acontece antes de tudo em um espaço público, em uma sociedade.

A psicologia estando cada vez mais presente no cotidiano da população poderia de alguma forma contribuir para a melhoria da mobilidade urbana? O psicólogo em seus campos de atuação com todo seu conhecimento a respeito da ação humana e da subjetividade reconhece que o direito de dirigir não é apenas uma autorização legal, mas sim um fator social, um processo coletivo que demanda reeducação e conscientização.

### METODOLOGIA

O presente trabalho consiste em uma revisão bibliográfica de diversos autores, como Clair Ana Mariuza e Lucio Fernando Garcia (2010) que trataram a temática do papel do psicólogo no trânsito aplicando testes antes da obtenção da Carteira Nacional de Habilitação. Rogerio de Oliveira Silva, Rogéria Motta de Sant’ Anna e Ricardo Moretzsohn (2010) a respeito das políticas públicas do trânsito e os desafios para a psicologia. Alessandra Olivato (2010) sobre a liberdade individual e o espaço publico. Trabalho este, apresentado no componente curricular Modelos de Pesquisa em Psicologia.

### RESULTADOS E DISCUSSÃO

Ao completar a maioridade, os tão sonhados 18 anos, conquistar a Carteira Nacional de Habilitação é prioridade na vida dos jovens. Um dos papéis principais do psicólogo é, dentre as diversas atividades legais a serem realizadas no trânsito, aplicar a Avaliação Psicológica exigida pela legislação brasileira do trânsito. Essa Avaliação é aplicada a diferentes pessoas, de diferentes idades, com diferentes finalidades na obtenção da CNH e em diferentes contextos sociais. Mesmo sendo padronizados, devidamente registrados e regulamentados, os testes apresentam dados que diferem de um indivíduo a outro, mostrando se há ou não a aptidão em conduzir um veículo. Os testes psicológicos são definidos pela Resolução do Conselho Federal de Psicologia nº 002/2003 como:

[...] instrumentos de avaliação ou mensuração de características psicológicas, constituindo-se um método ou uma técnica de uso privativo do psicólogo, em decorrência do que dispõe o § 1o do Art. 13 da Lei no 4.119/62. Segundo o artigo desta lei os testes psicológicos são procedimentos

01 a 04 de outubro de 2018

**Evento:** XXVI Seminário de Iniciação Científica

sistemáticos de observação e registro de amostras de comportamentos e respostas de indivíduos com o objetivo de descrever e/ou mensurar características e processos psicológicos, compreendidos tradicionalmente nas áreas emoção/afeto, cognição/inteligência, motivação, personalidade, psicomotricidade, atenção, memória, percepção, dentre outras, nas suas mais diversas formas de expressão, segundo padrões definidos pela construção dos instrumentos.

O papel do psicólogo é mais complexo do que somente aplicar os testes e definir se há aptidão ou não. Os resultados devem ainda ser analisados levando em conta a idade do candidato, sua realidade social, contexto em que está inserido e qual veículo busca poder dirigir, seja pessoal ou a trabalho. Após os testes e perguntas, com o resultado sendo apto, o candidato parte então para as próximas fases antes de poder dirigir legalmente pelas ruas. As aulas teóricas, o popularmente conhecido por "simulador", as aulas práticas, uma prova e pronto, CNH em mãos. CLAIR ANA MARIUZA (2010), LUCIO FERNANDO GARCIA (2010).

No entanto, essas etapas pouco preparam o condutor para uma rotina em um trânsito, seja ele calmo ou conturbado. O psicólogo apenas aplicando testes não consegue prever todos os futuros movimentos do indivíduo, saber andar para frente não basta, a famigerada direção defensiva que deveria ser muito bem ensinada nas aulas - porém não é- se torna um fator importante como precaução de acidentes. Uma vez que o motorista consegue pensar não só nos seus próprios movimentos, mas também nos possíveis movimentos dos condutores à sua volta, acaba criando uma noção de espaço e de coletividade. ALESSANDRA OLIVATO (2010)

Sabendo que se está inserido em um espaço público, com diversos tipos de veículos, com pedestres, motoristas experientes ou recém-habilitados, a consciência acusa sobre as noções de respeito ao próximo, e se isso realmente acontecesse o número de fatalidades no trânsito diminuiria consideravelmente.

O fato é que, vivemos em tempos de realização em vida, a hora de viver e aproveitar é agora, quanto mais bens acumular, mais poder, maiores realizações. A compra do carro próprio não fica para trás com a cultura instalada atualmente sobre a glorificação do veículo particular e não do coletivo. Na escolha do carro ideal para ocupar esse cargo íntimo o dono já busca o melhor modelo que está ao seu alcance, o mais potente, mais bonito, que terá maior destaque. Uma questão de se sobressair aos demais, de deter maior poder em todos os quesitos possíveis, inclusive no trânsito.

A ideia inicial - e que realmente fixa na mentalidade do motorista mesmo que inconscientemente-, é de que o carro é uma extensão de sua casa, sendo assim, um espaço privado e de conforto próprio. Nas ruas, o coletivo não é visto, o erro é apenas do outro condutor e a falha própria é passível de justificativa, o famoso "jeitinho brasileiro" de buscar a impunidade.

ALESSANDRA OLIVATO (2010)

O que acontece quando apenas o erro alheio é visto, é uma real indignação, a revolta por ter seus direitos de ir e vir de algum modo atrapalhado por outra pessoa, mas sem levar em consideração os próprios deveres. Desencadeando mais um condutor igualmente agressivo, pois "se o outro faz, isso me irrita e eu também acabo fazendo". Mais uma vez, o espaço coletivo não é considerado, porque se fosse visto e levado a sério cada um faria sua parte e então -torna a dizer -a mobilidade urbana teria condições melhores.

As mortes no trânsito, em sua grande maioria são por culpa comportamental do homem e não por

01 a 04 de outubro de 2018

**Evento:** XXVI Seminário de Iniciação Científica

condições do meio ou do veículo, e são mais frequentes na juventude, fase da vida onde se tem mais pressa de viver e fazer agora, sem paciência para esperar o depois. A pior parte dessa realidade, é que os acidentes orientados como fator externo do veículo - dirigir alcoolizado, passar o sinal vermelho ou exceder o limite de velocidade - colocam em risco indivíduos que sequer tem algum tipo de relação com o infrator.

As medidas são criadas, as leis entram em vigor, mudam algumas estatísticas por um tempo, porém não se eternizam. O famoso jeitinho brasileiro já citado aqui volta a atuar, o motorista acaba acostumando com o trabalho de conscientização realizado e com o pensamento de que “isso não vai acontecer comigo”, torna a cometer infrações.

Os indivíduos que formam o trânsito, não só motoristas, mas pedestres também, não possuem clara a ideia de que nesse espaço coletivo, vidas se cruzam a todo o momento, vidas que podem voltar a se cruzar no dia seguinte, ou outras que nunca mais farão o mesmo trajeto. Vidas que estão passando por momentos difíceis ou vidas que acabaram de descobrir novas vidas, e que justamente essa singularidade, essa subjetividade que afeta tanto o comportamento do motorista no trânsito, deve ser respeitada. Os minutos a mais parado no semáforo, ou aguardar o veículo da frente andar, não são mais importantes que a própria existência, e também não são tão preciosos a ponto de arriscar a vida de pessoas que estão em volta.

Em qual parte da história o trânsito que foi criado para melhoria e facilidade na vida da sociedade, se tornou esse caos cada vez maior? O homem se tornou autor da própria ruína? Obviamente, testes psicológicos feitos antes de o candidato entrar em contato com o fluxo de outros veículos, mesmo que eficazes não são o suficiente.

O profissional da psicologia se faz presente no antes, no agora e no depois do trânsito. Atua aplicando testes avaliando futuros comportamentos em determinadas situações, atua na conscientização todos os dias para um trânsito mais seguro, e atua terapeuticamente quando a conscientização não surtiu efeito, aparando na dor e no sofrimento, dando atenção aos que ficaram com sequelas físicas ou emocionais e reconstruindo vidas. Porém, o psicólogo -assim como nenhum outro profissional- é capaz de prever futuras fatalidades, muito menos de mudar toda uma cultura errônea já instalada.

No entanto, quando esses profissionais que sozinhos não dão conta de salvar tanta gente se unem em prol de investir na vida- ao invés da morte-, alguns resultados surgem. É melhor prevenir do que remediar, não é mesmo? Toda mudança, seja grande ou pequena, começa pela educação. Se tudo que deveria ser de praxe, não é praticado, é hora de uma reeducação, de conscientizar novamente a população sobre deveres que justamente são cobrados para poupar vidas e danos futuros. Os psicólogos já tem papel fundamental na área socioeducativa com pedestres, ciclistas, condutores em geral e demais usuários da via, já desenvolvem também trabalhos educativos com instrutores dos CFC e outros inúmeros projetos em escolas e sociedade, porém o gasto maior ainda é em tentar recuperar danos após o acidente já ter acontecido, ao invés de ser investido em educar para não que não aconteça.

#### CONSIDERAÇÕES FINAIS

O trânsito cada vez mais caótico gera custos e inúmeros danos - físicos e psicológicos - em cada acidente ocorrido. Os testes realizados por profissionais da psicologia que antecedem a obtenção da tão sonhada CNH já não são suficientes e a noção de direção defensiva pouco é lembrada. O

01 a 04 de outubro de 2018

**Evento:** XXVI Seminário de Iniciação Científica

coletivo não é considerado e então, os erros são cometidos sem o mínimo de consciência, motoristas agem como se não houvesse uma sociedade utilizando o mesmo trânsito e o veículo se torna uma arma que mata e fere muita gente a cada minuto.

A psicologia em conjunto com demais áreas atua em prol de uma reeducação no trânsito, a fim de prevenir futuros acidentes e fatalidades, encontrando como maior obstáculo o fácil esquecimento da conscientização, o descumprimento de leis e a desordem por muitos motivos que sempre são justificados pelos motoristas infratores. No entanto, todo trabalho já realizado ainda parece pouco, toda a sociedade precisa optar pela mudança e então juntos construir um trânsito mais seguro, com o único objetivo de facilitar a vida de todos.

**PALAVRAS-CHAVE**

Conscientização - coletividade - trânsito

**KEYWORDS:**

Awareness - collectivity - transit

**REFERÊNCIAS**

Conselho Regional de Psicologia do Rio Grande do Sul. Trânsito e Mobilidade Humana: Psicologia, Educação e Cidadania. 1ª ed. Porto Alegre, 2010

Conselho Federal de Psicologia. Psicologia e mobilidade: o espaço público como direito de todos. 1ª ed. Brasília-DF, 2010

CONSELHO REGIONAL DE PSICOLOGIA 9ª REGIÃO GO. Áreas de atuação do (a) psicólogo (a). Goiânia - GO, 02 fev. 2015. Disponível em: <http://www.crp09.org.br/portal/orientacao-e-fiscalizacao/orientacao-por-temas/areas-de-atuacao-do-a-psicologo-a>. Acesso em: 10 jun. 2018.