

REFERÊNCIAS TÉCNICAS PARA ATUAÇÃO DE PSICÓLOGAS(OS) EM POLÍTICAS PÚBLICAS DE MOBILIDADE HUMANA E TRÂNSITO



Ilustração: Hazareno Stanislaw Afonso

DISTRIBUIÇÃO
GRATUITA



Conselho
Federal de
Psicologia

Conselhos
Regionais de
Psicologia



CREPOP

Centro de Referência Técnica em Psicologia e Políticas Públicas

CONSELHO FEDERAL DE PSICOLOGIA
CONSELHOS REGIONAIS DE PSICOLOGIA

CENTRO DE REFERÊNCIAS TÉCNICAS EM
PSICOLOGIA E POLÍTICAS PÚBLICAS – CREPOP

**REFERÊNCIAS TÉCNICAS PARA ATUAÇÃO DE
PSICÓLOGAS(OS) EM POLÍTICAS PÚBLICAS DE
MOBILIDADE HUMANA E TRÂNSITO**

COMISSÃO DE ELABORAÇÃO DO DOCUMENTO

Conselheiro Federal Responsável

Fabián Javier Marin Rueda

Especialistas

Andrea dos Santos Nascimento

Fábio Henrique Vieira de Cristo e Silva

Gislene Maia de Macêdo

Juliel Modesto de Araujo

Marlene Alves da Silva

Renan da Cunha Soares Junior

Brasília, novembro de 2018

1ª edição

É permitida a reprodução desta publicação, desde que sem alterações e citada a fonte. Disponível também em: www.cfp.org.br e crepop.pol.org.br

Referências bibliográficas conforme ABNT NBR 10520,6022
6023 6024 6027 6034

Direitos para esta edição – Conselho Federal de Psicologia:
SAF/ SUL, Quadra 2, Bloco B, Ed. Via Office, térreo, sala 104,
70070-600, Brasília/DF.

(61) 2109-0100 / e-mail: ascom@cfp.org.br / www.cfp.org.br

Impresso no Brasil – novembro de 2018.

301.151 Centro de Referências Técnicas em Psicologia e Políticas Públicas.

C389r Referências técnicas para atuação de psicólogos(os) em políticas públicas de mobilidade humana e trânsito / Centro de Referências Técnicas em Psicologia e Políticas Públicas; Brasília, DF: Conselho Federal de Psicologia, 2018.

180 p.

ISBN 978-85-89208-68-0

1. Referências técnicas. 2. Psicologia social. 3. Políticas Públicas. 4. Mobilidade Humana. 5. Trânsito.
II. Título.

Sistema de Bibliotecas da Universidade São Francisco - USF

Ficha catalográfica elaborada por: Tatiana Santana Matias - CRB-08/8303

1ª edição

Projeto Gráfico – Agência Movimento

Diagramação – Agência Movimento

Revisão – Tikinet

Ilustração: Nazareno Stanislau Affonso

Coordenação / CFP

Miraci Mendes Astun – Coordenadora Geral

Cibele Tavares – Coordenadora Adjunta

Gerência de Comunicação (GCom)

Luana Spinillo – Gerente

Coordenação Nacional do Crepop / CFP

Clarissa Paranhos Guedes – Conselheira Responsável

Mateus de Castro Castelluccio – Supervisor

Larissa Correia Nunes Dantas – Assessora

Joyce Juliana Dias de Avelar - Estagiária

Integrantes das Unidades Locais do Crepop nos CRPs

Conselheiras(os)

Leovane Gregório (CRP01); Vinícius Soares de Oliveira (CRP02); Gloria Maria Machado Pimentel (CRP03); Cláudia Natividade (CRP04); Flávia Gotelip Correa Veloso (CRP04); Mônica Sampaio (CRP05); Beatriz Borges Brambilla (CRP06); Manuele Monttanari Araldi (CRP07); Maria Sezineide Cavalcante de Melo (CRP08); Mayk Diego Gomes da Glória Machado (CRP09); Valber Luiz Farias Sampaio (CRP10); Emilie Fonteles Boesmans (CRP11); Jaira Terezinha da Silva Rodrigues (CRP12); Carla de Sant'Ana Brandão Costa (colaboradora CRP13); Beatriz Flandoli (CRP14); Laeuza da Silva Farias (CRP15); Juliana Brunoro de Freitas (CRP16); Sabrina Ribeiro Cordeiro (CRP16); Adala Nayana de Sousa Mata (CRP17); Karina Franco Moshage (CRP18); Bruna Oliveira Santana (CRP19); Claudson Rodrigues de Oliveira (CRP19); Clorijava de Oliveira Santiago Júnior (CRP20); Gibson Alves dos Santos (CRP20); José Augusto Santos Ribeiro (CRP21); Raissa Bezerra Palhano (CRP22); Ricardo Furtado de Oliveira (CRP23).

Técnicas(os)

Cristina Trarbach (CRP01); Maria de Fátima dos Santos Neves (CRP02); Natani Evlin Lima Dias (CRP03); Pablo Mateus dos Santos Jacinto (CRP03); Luciana Franco (CRP04); Leiliana Sousa (CRP04); Roberta Brasilino Barbosa (CRP05) Edson Ferreira Dias Júnior (CRP06); Rafaela Demétrio Hilgert (CRP07) Regina Magna Fonseca (CRP09); Leticia Maria Soares Palheta (CRP10); Mayrá Lobato Pequeno (CRP11); Iramaia Ranai Gallerani (CRP12); Katiuska Araújo Duarte (CRP13); Mônica Rodrigues (CRP14); Liércio Pinheiro de Araújo (CRP15); Mariana Moulin Brunow Freitas (CRP16); Zilanda Pereira Lima (CRP17); Érika Aparecida de Oliveira (CRP18); Lidiane de Melo Drapala (CRP19); John Wedson dos Santos Silva (CRP21); Livia Maria Guedes de Lima Andrade (CRP22); Stéfiane Santana Da Silva (CRP23).

CONSELHO FEDERAL DE PSICOLOGIA

XVII PLENÁRIO

Gestão 2016-2019

Diretoria

Rogério Giannini – Presidente

Ana Sandra Fernandes Arcoverde Nóbrega – Vice-Presidente

Pedro Paulo Gastalho de Bicalho – Secretário

Norma Celiane Cosmo – Tesoureira

Conselheiros efetivos

Iolete Ribeiro da Silva – Secretária Região Norte

Clarissa Paranhos Guedes – Secretária Região Nordeste

Marisa Helena Alves – Secretária Região Centro-Oeste

Júnia Maria Campos Lara – Secretária Região Sudeste

Rosane Lorena Granzotto – Secretária Região Sul

Fabián Javier Marín Rueda – Conselheiro 1

Célia Zenaide da Silva – Conselheira 2

Conselheiros suplentes

Maria Márcia Badaró Bandeira – Suplente

Daniela Sacramento Zanini – Suplente

Paulo Roberto Martins Maldos – Suplente

Fabiana Itaci Corrêa de Araujo – Suplente

Jureuda Duarte Guerra – Suplente Região Norte

Andréa Esmeraldo Câmara – Suplente Região Nordeste

Regina Lúcia Sucupira Pedroza – Suplente Região Centro-Oeste

Sandra Elena Sposito – Suplente Região Sudeste

Cleia Oliveira Cunha – Suplente Região Sul

Elizabeth de Lacerda Barbosa – Conselheira Suplente 1

Paulo José Barroso de Aguiar Pessoa – Conselheiro Suplente 2



APRESENTAÇÃO

O Conselho Federal de Psicologia (CFP) apresenta à categoria e à sociedade o documento *Referências Técnicas para atuação de psicólogas(os) em políticas públicas de mobilidade humana e trânsito*, elaborado no âmbito do Centro de Referências Técnicas em Psicologia e Políticas Públicas (CREPOP). Estas Referências demarcam o posicionamento do CFP em relação ao tema, em consonância com deliberações do 9º Congresso Nacional de Psicologia (CNP) e reafirma o compromisso da categoria com os Direitos Humanos nos processos de mobilidade.

O documento demonstra as possibilidades de atuação da Psicologia no âmbito das políticas públicas de mobilidade humana e trânsito, propondo uma reflexão que localizam a centralidade das pessoas (motoristas ou não) em seus deslocamentos por seus diversos meios: à pé, por bicicletas, transportes públicos, veículos individuais e veículos de transporte de cargas.

Desse modo, cumprindo com seu caráter técnico, ético e político, as referências técnicas buscam suscitar e provocar a categoria a refletir e atuar para além do que está consolidado pelas práticas já desenvolvidas, convocando as psicólogas e psicólogos a ampliar o seu escopo de atuação no campo da mobilidade humana e trânsito, ressaltando as potencialidades da profissão na proposição de ações neste campo.

O XVII Plenário do CFP agradece à todas e todos os envolvidos na elaboração deste documento em especial aos mem-

bros da comissão *ad-hoc* responsáveis pela redação; à toda categoria que participou das etapas da pesquisa, bem como aos profissionais que fizeram contribuições ao texto à época da consulta pública.

Desejamos que esse documento seja um importante instrumento de orientação e qualificação da prática profissional e de reafirmação do compromisso ético-político da Psicologia. Que possa auxiliar profissionais e estudantes na aproximação com o campo da mobilidade humana e trânsito, pensando essa área em uma perspectiva ampliada e crítica, demarcando, assim, a atuação da Psicologia em prol da sociedade, entendendo a mobilidade como um direito de cidadania.

Rogério Giannini

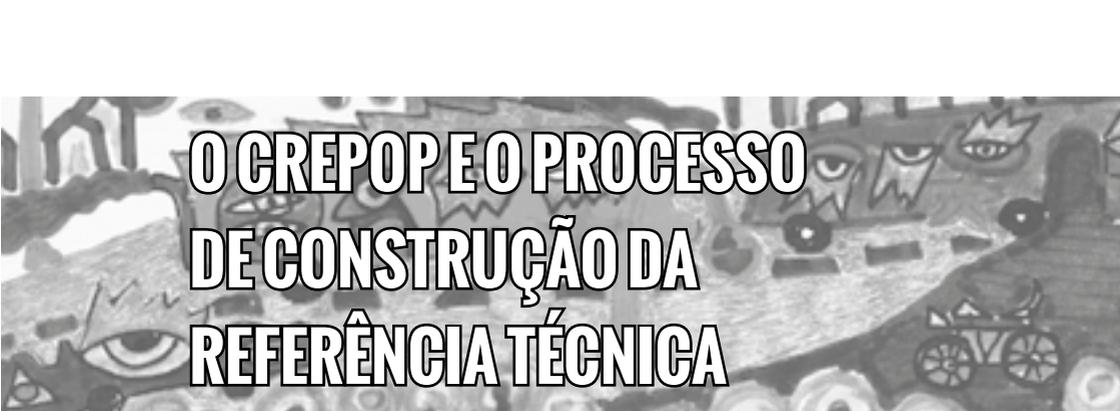
Conselheiro-Presidente

Conselho Federal de Psicologia



Sumário

APRESENTAÇÃO.....	7
O CREPOP E O PROCESSO DE CONSTRUÇÃO DA REFERÊNCIA TÉCNICA.....	11
INTRODUÇÃO	
Psicologia, mobilidade humana e trânsito: relações e possibilidades	15
EIXO 1	
Dimensão ético-política na relação entre Psicologia, mobilidade humana e trânsito	29
EIXO 2	
Marcos regulatórios e dimensão histórica: consolidação da Psicologia na área e os limites que processa.....	57
EIXO 3	
Psicologia, mobilidade humana e trânsito: dimensão técnica	107
3.1 - Avaliação Psicológica no processo de habilitação de condutores.....	109
3.2 - Educação para o trânsito	127
3.3 - Atividades docentes	144
CONSIDERAÇÕES FINAIS	153
REFERÊNCIAS.....	155



O CREPOP E O PROCESSO DE CONSTRUÇÃO DA REFERÊNCIA TÉCNICA

O Centro de Referências Técnicas em Psicologia e Políticas Públicas (Crepop) é uma ferramenta do Sistema Conselhos de Psicologia que tem como objetivo produzir referências técnicas para a atuação da Psicologia nas políticas públicas, mapeando as psicólogas e psicólogos em atuação e as práticas desenvolvidas, fomentando iniciativas, a nível local e nacional, que provoquem a discussão e o fortalecimento do lugar da Psicologia nesses espaços.

Como produtos de suas ações, o Crepop tem como uma de suas finalidades oferecer à categoria documentos que norteiem o fazer profissional nos serviços, programas e políticas, demarcando também o papel ético e político deste fazer. Deste modo, as produções convocam a categoria a (re)pensar e (re)inventar suas práticas, assegurando seu compromisso ético-político, estimulando uma atuação centrada no social, preocupada com as demandas do povo brasileiro, direcionando seu fazer para a transformação de vidas.

Este documento é mais um produto oriundo de uma investigação da prática profissional conduzida pelos Crepops presentes nos Conselhos Regionais de Psicologia (CRPs). Trata-se das “Referências Técnicas para Atuação de Psicólogas(os) em

Políticas Públicas de Mobilidade Humana e Trânsito”, campo muito caro à categoria e que muito diz da constituição da Psicologia como ciência e profissão no Brasil.

O campo da Mobilidade e Trânsito surge como tema para pesquisa do Crepop em 2007, no VI Congresso Nacional de Psicologia (VI CNP), que apontou para o Sistema Conselhos a necessidade de maior qualificação e orientação para a prática nos serviços de trânsito, especialmente aqueles voltados para concessão da Carteira Nacional de Habilitação (CNH).

A pesquisa foi realizada em 2009 e contou com a utilização dos seguintes instrumentos: questionário disponibilizado online (etapa quantitativa), reuniões específicas, grupos fechados, entrevistas e questionários (etapa qualitativa). A coleta de dados ocorreu em todos os CRPs, com cada um deles conduzido a investigação em seu território de abrangência.

O questionário online foi respondido por 221 pessoas. Nas etapas qualitativas foi registrada a participação de cerca de 275 pessoas, entre psicólogas e psicólogos, outras categorias profissionais atuantes no campo e gestores. É necessário destacar a predominância entre os profissionais de Psicologia respondentes da pesquisa na atuação com a avaliação psicológica para a obtenção de CNH (76,7%).

A comissão responsável pela elaboração do documento foi formada em 2012 para trabalhar na construção da Referência Técnica, e em 2013 o texto ficou disponível para consulta pública. Em 2017, o Conselho Federal de Psicologia (CFP) retoma os trabalhos dessa referência junto à comissão.

Este novo momento marca a retomada dos trabalhos no documento de referência e um novo desafio para este grupo, que precisava dialogar com o que historicamente os dados de oito anos atrás anunciavam, em contraponto com as mudanças dos marcos das políticas de mobilidade e trânsito no Brasil de hoje. Nessa nova fase, portanto, a comissão buscou atualizar os marcos legais da política pública, evidenciando o campo de atuação da Psicologia no momento atual.

Essa Referência Técnica demarca, mais uma vez, o compromisso do Sistema Conselhos de Psicologia com a atuação nas políticas públicas, cumprindo com o papel de orientar e qualificar a atuação da Psicologia nesses espaços, contribuindo, assim, com o fortalecimento das políticas públicas como instrumento essencial para garantia de direitos e enfrentamento das injustiças.

INTRODUÇÃO

Psicologia, mobilidade humana e trânsito: relações e possibilidades

*Poderia ter acontecido.
Teve que acontecer.
Aconteceu antes. Depois. Mais perto. Mais longe.
Aconteceu, mas não com você.
Você foi salvo pois foi o primeiro.
Você foi salvo pois foi o último.
Porque estava sozinho. Com outros. Na direita.
Na esquerda.
Porque chovia. Por causa da sombra.
Por causa do sol.
Você teve sorte, havia uma floresta.
Você teve sorte, não havia árvores.
Você teve sorte, um trilho, um gancho, uma
trave, um freio,
um batente, uma curva, um milímetro, um instante.
Você teve sorte, o camelo passou pelo olho da
agulha.
Em consequência, porque, no entanto, porém.
O que teria acontecido se uma mão, um pé,
a um passo, por um fio
de uma coincidência.
Então você está aí? A salvo, por enquanto, das
tormentas em curso?
Um só buraco na rede e você escapou?
Fiquei mudo de surpresa.
Escuta,
como seu coração dispara em mim.
(Wisława Szymborska, “Por um acaso”)*

Mobilidade nossa de cada dia

Sim, a vida passa como uma sucessão de acasos e de conexões, como sugere o poema da epígrafe, e isso pode nos fazer acreditar que, por um instante, um lapso de segundo, o que nos anima agora pode desanimar a seguir, num piscar de olhos, por uma sucessão de acontecimentos inexplicáveis. A linha tênue entre estar ou não. Ressonância intrínseca entre cada ser. Teia ininterrupta de afetos e afetações, nosso movimento cotidiano tece vidas e modos de viver. Mobilidade como atributo humano contém uma visão ampla da diversidade de tons implicados em nossas escolhas de movimento. Desse lugar se descortinam a dinâmica operacional de trânsito, transporte, vias, sinalizações, legislação – estruturas que estabelecem controle e plataformas econômicas que, por vezes, se sobrepõem à complexa e paradoxal tessitura de mobilidades (no plural).

Diante de nós, cenários rurais, urbanos, de mobilidades densas, com cerca de 195 países no mundo, uma população estimada de 7,6 bilhões de pessoas (UN, 2017), mais de 1 bilhão de carros, outras tantas bicicletas, motocicletas, aviões, trens, ônibus, embarcações e outras formas de deslocamento que viabilizam nosso cotidiano de idas e vindas. Por dizer respeito a todos nós, mobilidade está longe de ser um assunto restrito a alguns técnicos. Ela tem proporções amplas, uma vez que atravessa nossas vidas e os espaços que ocupamos (ou não). Complexa, requer análises e ações nas quais diversas áreas, como a geografia humana, a sociologia urbana, o urbanismo, a antropologia urbana, a Psicologia (e suas múltiplas abordagens), a economia, a

história e a política passam a compor uma rede de saberes entrelaçados e compelidos a pensar conjuntamente no que as mobilidades contribuem ou não à nossa forma de interagir com os espaços, com os outros e conosco, e pensar, ainda, que formas são essas e seus significados. Isso implica compreender o volume e a proporção de movimentos, as demandas e as necessidades sociais, assim como as implicações políticas e econômicas das escolhas de investimento e prioridades de modais de transporte. E, para além disso, ou no centro disso, estamos nós, significantes do movimento, criadores e criaturas do revés cotidiano do deslocar. Enigma em movimento, escapamos a cada avaliação, a cada enquadramento, a cada nova Lei. Escapamos de nós, sobretudo quando estampamos relatórios estatísticos e compomos dados muitas vezes alarmantes e ao mesmo tempo imprecisos.

Foi um desafio delimitar os temas abordados nesta publicação, justamente por saber que a escolha dos referenciais são também um recorte sobre os processos embutidos e expressivos na mobilidade. Entendemos que tudo está inserido no tema. Os movimentos dos pensamentos, a respiração, movimentos do corpo, escolhas de deslocamento, modos de se deslocar, tempo, espaço, velocidade – tudo compõe mobilidades. Se pensarmos os movimentos migratórios humanos e suas implicações, o movimento cotidiano, desde o percurso mais curto ao mais longo, está aí a mobilidade. Como sinaliza um dos versos da música “Movimiento”, do compositor Jorge Drexler (2017):

Somos una especie en viaje
No tenemos pertenencias, sino equipaje

Vamos con el polen en el viento
Estamos vivos por que estamos en movimiento

Como pólen ao vento, nesta publicação oferecemos um recorte possível sobre esse rico campo de experiências, estudo, pesquisa e atuação, nos quais a Psicologia brasileira pode perpassar e criar novos modos de olhar, intervir e viver as mobilidades de nosso tempo.

Algumas evidências

A intenção do Centro de Referência Técnica em Psicologia e Políticas Públicas (Crepop) é construir um caderno de *Referências técnicas para a prática de profissionais de psicologia em Políticas de mobilidade humana e trânsito*, que expresse e dialogue com a diversidade de fazeres e pontue dimensões amplas e possíveis de inserção da Psicologia nesse campo. Por outro lado, podemos observar que as práticas psicológicas na seara da mobilidade e do trânsito devem irmanar-se com o desejo de uma atuação que coloque o ser humano como prioridade, em vez de formas específicas e não raro excludentes de transporte, conforme se observa a partir do enfoque no automóvel que, por consequência, mantém a prática do psicólogo entrelaçada majoritariamente às práticas de avaliação psicológica para obtenção da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) e, em menor escala, por exemplo, às ações vinculadas ao campo da educação para o trânsito e ao planejamento urbano. Nesse sentido, dada a riqueza de saberes e de experiências que a Psicologia pode

reunir, sua participação no campo de mobilidade humana e trânsito é vasta, e o espaço ainda não foi realmente reconhecido e ocupado pela Psicologia – espaço esse também de criação de outros modos de contribuição, num processo de constante construção.

É o que aponta a investigação *Atuação de profissionais de Psicologia em políticas públicas de mobilidade urbana, transporte e trânsito*, realizada em 2009 pelo Crepop/CFP, sobre as práticas das psicólogas e psicólogos no campo em destaque, cujos dados quantitativos e qualitativos foram sistematizados e analisados pelo Centro de Estudos em Administração Pública e Governo da Fundação Getúlio Vargas (CEAPG/FGV). No relatório de pesquisa, os dados evidenciam que as práticas psicológicas estão bem demarcadas na aplicação dos testes psicológicos para obtenção da CNH, orientações em entrevistas devolutivas, atividades educacionais em órgãos de trânsito municipal ou estadual e algumas poucas intervenções pontuais em áreas específicas de planejamento urbano e em projetos vinculados à área da saúde. O maior grau de conhecimento relatado pelos entrevistados sobre a legislação ou documentos relevantes às práticas profissionais, nesse campo, também são relativos à avaliação psicológica para obtenção da CNH. Da legislação e dos documentos listados na pesquisa, referentes mais especificamente à mobilidade urbana, a maioria das pessoas responderam não ter pleno conhecimento a respeito. Os poucos documentos de referência sobre mobilidade urbana no Brasil são também pouco conhecidos pelas psicólogas e psicólogos que atuam na área. A pesquisa confirmou o que o Sistema Conselhos de Psicologia já havia mapeado nos eventos e nos levantamentos anteriores, apresentados em mais detalhes nos três

eixos desta Referência Técnica. Segue uma síntese da pesquisa, conforme publicada pelo Crepop (2009, p. 6):

- 84,9% dos respondentes são do sexo feminino.
- 60,1% são adultos com mais de 35 anos de idade.
- 60,4% trabalham como psicólogos a mais de 5 anos.
- 55,7% possuem pós-graduação, sendo que destes 87% são especialistas.
- Foram classificadas 12 áreas de especialização no questionário, sendo que a especialização em Psicologia do trânsito teve 18% de representatividade, enquanto a de RH e gestão de pessoas 20%.
- O maior número de respondentes atua na região Sudeste (62,2%). Entretanto, dentre os outros 23 estados, o Rio Grande do Sul apresentou uma participação de 10,4%;
- 54,6% atuam em políticas de Mobilidade Urbana, Transporte e Trânsito há mais de 5 anos.
- 66,3% dos respondentes trabalham em organizações privadas e 31% em organizações públicas. Quanto ao vínculo contratual, 38,7% são contratados como temporários.
- As áreas estratégicas de atuação conjunta desta política representam 26,3% para Gestão de Trânsito e 21% para Educação.
- As atividades mais desenvolvidas estão voltadas para exame de avaliação psicológica para CNH, com 76,7% das respostas.
- Apenas 13,6 % dos respondentes desenvolvem atividades docentes.
- 38% dos respondentes não sabem avaliar se há ou não convergência nos modos de atuação dos psicólogos nesta área.
- 66% consideram que sua atuação está ligada à Política Nacional de Mobilidade e Trânsito.

Embora essa pesquisa tenha como tema *políticas de mobilidade urbana, trânsito e transporte*, numa concepção de políticas públicas construídas coletivamente e que possuam meios de controle social com participação da sociedade civil, na área

de mobilidade urbana, trânsito e transporte, de fato só havia o Conselho das Cidades (Concidades), que ao longo dos anos tem recebido restrições quanto à sua atuação, fruto do descaso do Governo Federal com o Ministério das Cidades. As demais formas de organização – Conselho Nacional de Trânsito (Contran), Câmaras Temáticas, Conselhos Estaduais de Trânsito e afins – são composições do Sistema Nacional de Trânsito (SNT), certamente políticas, mas não necessariamente, públicas¹. Isso abre margem para que questões de interesse público também sejam misturadas a interesses diversos, que envolvem, por exemplo, relações contratuais de prestação de serviços, uma vez que é ampla a terceirização. Estamos diante de um cenário que, há anos, se configura com acirradas tensões entre público e privado, limitando ou impedindo, por consequência, que os espaços públicos sejam preservados como princípio de bem viver.

1 O *Sistema Nacional de Trânsito (SNT)* é o conjunto de órgãos e entidades da União, dos estados, do Distrito Federal e dos municípios que tem por finalidade o exercício das atividades de planejamento, administração, normatização, pesquisa, registro e licenciamento de veículos, formação, habilitação e reciclagem de condutores, educação, engenharia, operação do sistema viário, policiamento, fiscalização, julgamento de infrações e de recursos e aplicação de penalidades.

O *Conselho Nacional de Trânsito (Contran)* é o coordenador do SNT e órgão máximo normativo e consultivo.

As *Câmaras Temáticas* (cinco atualmente) são órgãos técnicos vinculados ao Contran, sendo integradas por especialistas e têm como objetivo estudar e oferecer sugestões e embasamento técnico sobre assuntos específicos para decisões daquele colegiado. Atualmente, o CFP possui um representante na câmara temática de “Saúde e Meio Ambiente no Trânsito”, que trata, dentre outros assuntos, daqueles relativos à avaliação psicológica no processo de habilitação de motoristas. O CFP já teve representação na câmara temática de “Educação para o Trânsito, Formação e Habilitação de Condutores” e a está pleiteando novamente em 2018. Os integrantes são indicados pelo CFP para participar de um processo seletivo organizado pelo Contran.

Conselhos Estaduais de Trânsito (Cetran) e o *Conselho de Trânsito do Distrito Federal (Contrandife)*, órgãos normativos, consultivos e coordenadores.

Outro ponto de destaque é a expressiva e majoritária sustentação da área em foco por meio de instâncias legais e aparatos normativos (leis, resoluções, portarias e afins). Esse modo de delineamento da área coloca profissionais dos mais diversos campos do saber condicionados à dinâmica normativa (veja os Eixos 2 e 3). Portanto, os modos de organização que o Sistema Nacional de Trânsito (SNT) disponibiliza transformam as questões de cuidado com a vida mais sob a égide legal, reduzindo e dificultando as possibilidades de ampliar e criar modos de ação que, em alguns casos, relativizam e podem inclusive romper (desde que considerados úteis à sociedade) com aspectos normativos estabelecidos.

Psicologia, mobilidade humana e trânsito: por onde ir?

A análise detida do assunto expõe a fragilidade e a consequente necessidade de maiores esforços da Psicologia, aliada a outros saberes e práticas, para zelar pela efetivação dos direitos e das políticas de mobilidade urgentes para o país (veja o Eixo 1). Nesse sentido, a presente Referência Técnica revela a ênfase da atuação de profissionais de Psicologia em um campo de prestação de serviço público que ainda não se configura como política pública – por não se produzir em instâncias democráticas de controle social. Estamos em construção, em movimento e aspiramos ações de governo que promovam o uso do espaço público para além de suas dimensões de infraestrutura, engenharia, fiscalização e educação.

Nessa perspectiva, esta Referência Técnica, que aborda a prática profissional, se propõe uma publicação provocativa à própria Psicologia e se une às muitas outras ações do Sistema Conselhos de Psicologia que, desde 1998, têm oferecido mais efetivamente diferentes visões e formas de cuidar desse campo de atuação da Psicologia no contexto da mobilidade, e que ainda encontra inúmeros obstáculos à sua plena atuação. Obstáculos que, se olharmos bem de perto, na verdade são pistas que sinalizam a inevitável necessidade de “olharmos dentro dos olhos” de nossos fazeres, de “olharmos dentro de nosso coração” e descobrir quem somos, isto é, de acessar o que nos move quando oferecemos o nosso trabalho ao mundo, o que nos faz movimento na área de atuação que escolhemos estar. Essas indagações nos fortalecem e abrem espaço para rever rotas, reconfigurar nossos fazeres, redirecionar o foco de nosso trabalho e reorientar nosso amor ao mundo, com liberdade. Pelas palavras de Paulo Leminski (1991):

isso de querer ser
exatamente aquilo
que a gente é
ainda vai
nos levar além

Pelos eixos

A rota escolhida para esta Referência Técnica não foi das mais fáceis. Desde 2011 – entre relatórios de pesquisa, reuniões de comissão, análise e compreensão sobre o tema, mudanças de

gestão e políticas do CFP –, a Referência Técnica para Mobilidade Humana e Trânsito atravessou espaços de complexidade com uma lucidez inabalável: a necessidade de acolher e contribuir para o aperfeiçoamento das práticas históricas da Psicologia do trânsito e, simultaneamente, ampliar a visão e as ações da Psicologia em sua relação com a “mobilidade humana”. Esse termo, “mobilidade humana”, tal qual concebemos neste documento, conforme será explicado no Eixo I, expressa um posicionamento que assume a necessidade de melhorar as condições da vida humana concernentes à mobilidade e estimular a participação das pessoas nas dinâmicas dos espaços públicos. A compreensão de mobilidade adotada abrange diversas formas de locomoção (i.e., como nos deslocamos) e como estamos nesse deslocamento.

Atribuição difícilima, uma vez que, desde meados da década de 1990, o CFP realizou vários diálogos, eventos, publicações e ações, apresentando olhares amplos sobre o tema. Reunir tudo isso numa única publicação sempre requer delicadeza, pois trata-se de uma cartografia sujeita ao viés subjetivo de quem escreve e de quem lê. A Referência Técnica, então, se desdobrou em três eixos:

1. *Dimensão ético-política na relação entre Psicologia, mobilidade humana e trânsito*

Num passeio amplo, oferecemos análises éticas e políticas dos pontos de tensão mais acirrados da relação entre Psicologia, mobilidade humana e trânsito, acrescentando dados, conceitos e sinalização da necessidade de transformar o fazer da Psicologia.

2. Marcos regulatórios e dimensão histórica: consolidação da Psicologia na área e os limites que processa

Dada a forte impressão dos aspectos normativos presentes no fazer da Psicologia do trânsito rodoviário, apresentamos um olhar histórico sobre trânsito e a adaptação de parcela da Psicologia às exigências legais nessa área de atuação.

3. Psicologia, mobilidade humana e trânsito: dimensão técnica

Nos diferentes âmbitos de saberes e fazeres da Psicologia, reunimos especificamente três conjuntos de (possibilidades de) atuação da Psicologia do trânsito, incluindo a avaliação psicológica, a educação para o trânsito e a atividade docente na relação com mobilidade humana e trânsito.

Seguimos, nesta Referência, diretrizes da Assembleia de Políticas, da Administração e das Finanças (Aparf), deliberações do Congresso Nacional de Psicologia (CNP), deliberações de plenárias do CFP, proposições de colegas da Psicologia de Trânsito nos muitos encontros, seminários, congressos, produções e experiências acadêmicas e o olhar depurado da comissão responsável por dar sentido a esse percurso. A publicação, portanto, é fruto de escuta da diversidade de concepções, ideias e vivências. E, como lembrança atual do percurso histórico da Psicologia e sua relação com mobilidade humana e trânsito, resgatamos

as deliberações do 9º Congresso Nacional de Psicologia (CNP)², realizado em junho de 2016 (veja a Tabela 1), que sintoniza com os eixos desta Referência Técnica e expande seus horizontes a todas as pessoas interessadas e comprometidas com a vida em seu sentido mais amplo.

Tabela 1 – Deliberações do 9º CNP

EIXOS	DELIBERAÇÕES
Eixo 2 – Contribuições éticas, políticas e técnicas do processo democrático e de garantia de direitos 2.6 Democracia – Acesso a direitos	Que o Sistema Conselhos de Psicologia defenda o estado democrático de direito [...]: f) Problematizando as questões de mobilidade e trânsito seguro nos espaços terrestre, marítimo e aéreo, garantindo o direito à vida e a cidadania.
Eixo 3 – Ampliação e qualificação do exercício profissional no Estado de garantia de direitos 3.2 Trânsito	1) Que o Sistema Conselhos de Psicologia estreite as relações junto ao Contran – Conselho Nacional de Trânsito, garantindo o exercício profissional do(a) psicólogo(a) e recomenda ao Contran – Conselho Nacional de Trânsito que respeite os valores estabelecidos na tabela da Fenapsi – Federação Nacional dos(as) Psicólogos(as) quanto à cobrança da avaliação psicológica dos(as) candidatos(as) à Carteira Nacional de Habilitação a fim de fomentar melhores condições de trabalho aos(as) psicólogos(as) do trânsito, contribuindo para fazer cumprir o Código de Ética e Código de Trânsito.

2 O CNP é a instância máxima de decisão do Sistema Conselhos de Psicologia, sendo o momento onde a categoria, coletivamente, por meio de representações, realiza o planejamento para a profissão, definindo as diretrizes que devem nortear a atuação do sistema para o triênio subsequente. Conheça o Caderno de Deliberações do 9º CNP, disponível em: <<https://bit.ly/2OYIy1h>>. Acesso em: 29 out. 2018.

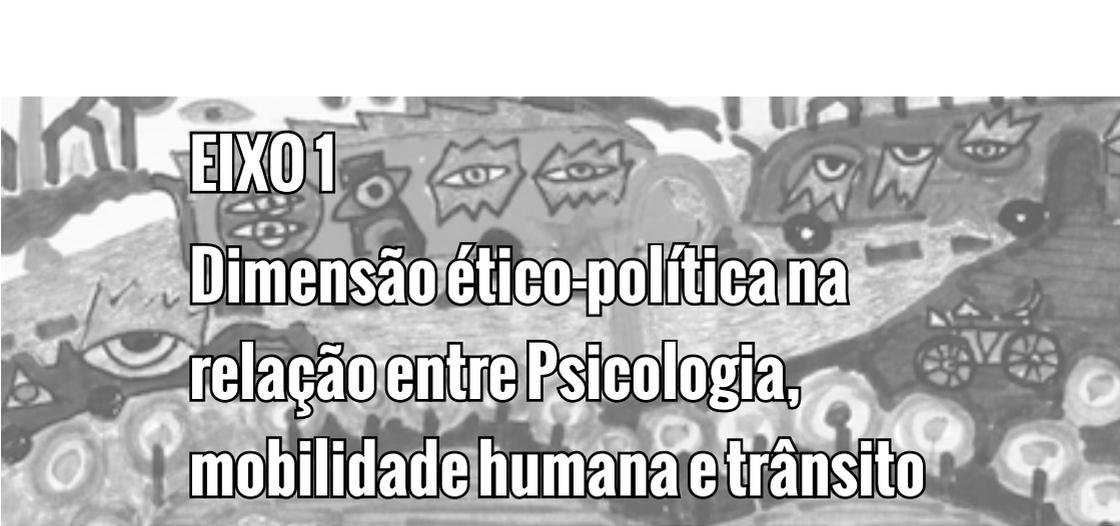
<p>Eixo 3 – Ampliação e qualificação do exercício profissional no Estado de garantia de direitos</p> <p>3.2 Trânsito</p>	<p>2) Atualizar a Resolução CFP nº 009/2011, que altera a Resolução CFP nº 007/2009, publicada no DOU, Seção 1, do dia 31 de julho de 2009, que trata de procedimentos referentes à avaliação psicológica no contexto do trânsito.</p>
	<p>3) Promover discussões referentes à Psicologia do Trânsito, mobilidade urbana, humana e acessibilidade, ampliando o campo de atuação dos(as) psicólogos(as) na área do trânsito para além da avaliação psicológica, bem como fomentar a discussão do Sistema Conselhos de Psicologia relativa ao uso dos espaços urbanos e sistemas de deslocamento.</p>
	<p>4) Recomendar ao Contran – Conselho Nacional de Trânsito que haja a obrigatoriedade da avaliação psicológica para a renovação da CNH – Carteira Nacional de Habilitação em todas as categorias, independente de exercerem atividades remuneradas ou não. Incluir a atuação de psicólogos(as) do trânsito no processo de formação e qualificação de condutores, conforme sua especificidade.</p>
	<p>5) Que o Sistema Conselhos de Psicologia faça mediação junto ao Denatran – Departamento Nacional de Trânsito³ e Contran – Conselho Nacional de Trânsito para garantir a participação dos(as) psicólogos(as) do trânsito na definição de matérias éticas e técnicas da atuação deste profissional nos Detrans – Departamentos Estaduais de Trânsito⁴.</p>

3 É o órgão máximo executivo de trânsito da União.

4 É o órgão máximo executivo de trânsito do estado, sendo que cada estado tem seu próprio Detran.

<p>3.8 Avaliação Psicológica</p>	<p>5) Que o Sistema Conselhos de Psicologia faça gestão junto aos órgãos de trânsito, Detrans – Departamentos Estaduais de Trânsito, Denatran – Departamento Nacional de Trânsito e Contran – Conselho Nacional de Trânsito, para garantir a obrigatoriedade da realização da avaliação psicológica em todos os serviços, tais como: obtenção de CNH – Carteira Nacional de Habilitação, renovação de exames, mudança de categoria, alteração de dados e reabilitação, mesmo sem o uso da atividade remunerada, conforme o Projeto de Lei do Senado Federal nº 98/2015, que altera a redação dos artigos 147 e 148 da Lei nº 9.503 de 23/1997.</p>
	<p>7) Que a autarquia faça gestão junto ao Contran – Conselho Nacional de Trânsito e Detrans – Departamentos Estaduais de Trânsito para que seja determinado o valor da avaliação psicológica para CNH – Carteira Nacional de Habilitação, de acordo com a tabela de honorários de Psicologia.</p>

Fonte: Elaborada pela comissão ad hoc.



EIXO 1

Dimensão ético-política na relação entre Psicologia, mobilidade humana e trânsito

Partir!

Nunca voltarei.

Nunca voltarei porque nunca se volta.

O lugar a que se volta é sempre outro,

A gare a que se volta é outra.

Já não está a mesma gente, nem a mesma luz,

nem a mesma filosofia.

(Álvaro de Campos, “Là-bas, je ne sais où”)

Rastros e evidências

Nesta Referência Técnica adotamos o termo “mobilidade humana” como um campo de fenômenos de interesse à Psicologia que inclui aspectos relativos ao “trânsito” e ao “transporte” e, ao mesmo tempo, às especificidades do que tange à Psicologia como foco de estudos, pesquisa e ação, indicando que buscamos considerar um cenário amplo. Não sem motivo, reunir as diferentes perspectivas nesse campo nos trouxe dificuldades inerentes à aspiração de ampliar a visão da Psicologia em seu diálogo com a mobilidade humana e, respeitosamente, cuidar da práxis

em curso na Psicologia do trânsito. Iniciaremos apresentando dados estatísticos atuais e, em seguida, uma análise sucinta de pontos relevantes sobre os dados e os problemas relacionados ao tema da mobilidade humana, que escolhemos enfocar.

Quantos veículos automotores circulam em nosso país? Esse valor seria “pouco” ou “muito”? A Tabela 2 mostra o quantitativo dessa frota, com dados comparativos de 2010 a 2017. Trata-se de um estudo feito pela Empresômetro e pelo Instituto Brasileiro de Desenvolvimento e Tributação (IBDT, 2018), e que portanto traz dados e análises do ponto de vista da indústria automotiva.

Tabela 2 – *Comparativo da frota efetiva circulante de automóveis e motocicletas/ciclomotores (2010-2017)*

Ano	Total	Automóveis	%	Motocicleta/ Ciclomotor	%	Ônibus/ Micro-ônibus	%
2010	48.465.559	30.826.816	63,6	11.116.478	22,9	297.462	0,61
2017	65.835.673	41.249.207	62,7	15.151.273	23	376.482	0,57

Fonte: Relatório Frota Brasileira de Veículos em Circulação, publicado em março de 2018 pelo IBDT/Empresômetro. Tabela elaborada pela comissão ad hoc do CFP.

Segundo o levantamento feito pelo IBDT/Empresômetro (2018, p. 3):

O crescimento anual de veículos no Brasil vem caindo desde 2011, quando mais de 4 milhões de veículos foram acrescentados à frota em relação a 2010, resultando num incremento de 8,32%. Em 2017 somente 889,6 mil veículos aumentaram a frota circulante, com um crescimento de 1,37%. Se não houver imediata *mudança nas políticas*

para renovação da frota, haverá redução na quantidade de veículos em circulação. (grifo nosso)

Podemos observar que, na *perspectiva empresarial*, houve um crescimento menor da frota nacional desde 2011, o que foi recebido com preocupação. Pedem, inclusive, mudança nas políticas de renovação da frota sob o risco de redução do número de veículos circulando. No entanto, se considerarmos os dados de 2010 e 2017 deste mesmo relatório, na verdade houve um aumento de 35,8% do número de automóveis e 36,3% de motocicletas/ciclomotores na frota nacional. Em relação à frota circulante de ônibus/micro-ônibus, modais mais democráticos e sustentáveis, houve um aumento menor, de 26,56% de 2010 a 2017. Isso nos leva a considerar que o transporte coletivo, embora possua alguma representatividade no Brasil, ainda é proporcionalmente pequeno em relação à frota nacional circulante e ao tamanho da população.

A indústria automotiva no Brasil, que movimenta cerca de 200 bilhões de reais por ano no setor de veículos novos, sustenta-se prioritariamente pela venda de automóveis, como destaca o Anuário 2017 da Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores (Fenabrave). Entre 2013 e 2016 houve uma queda nas vendas, mas em 2017 a venda de automóveis cresceu 9,4%. No setor de vendas de motocicletas, houve um decréscimo de 14,7%. Por outro lado, entre 2009 e 2015 o Brasil ocupou entre o 4º e o 5º lugar no ranking mundial de vendas de automóveis e comerciais leves. Em 2017, o país ocupou a 9ª posição. Uma grande quantidade de recursos financeiros movimentada por esse setor, no entanto, é também desigual quanto ao que fica

em solo brasileiro. Boa parte dos lucros retorna para as matrizes das montadoras. O país, então, concede benefícios fiscais para a indústria automotiva e fica com o ônus do impacto gerado pela quantidade de veículos circulando (acidentes, infraestrutura, impactos ambientais e afins) e também com a incumbência de administrar, fiscalizar e contornar os problemas decorrentes do modelo de deslocamento adotado.

Os dados evidenciam que a frota de veículos no Brasil é majoritariamente de automóveis, seguidos de motocicletas e, com índice bem menor, de ônibus (Tabela 3). Mas, se considerarmos como as pessoas se deslocam no dia a dia, identificaremos que a maior parte das viagens, para ampla parcela de brasileiros, não são feitas por esses modos de transporte. Para ilustrar esse argumento, vejamos os dados do Sistema de Informações da Mobilidade Urbana (2016) da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), em seu Relatório Comparativo 2003-2014 (Tabela 3).

O maior número de viagens por habitantes por dia, tanto em 2003 (39,2%) quanto em 2014 (36,6%), foi feito a pé. Apesar de haver mais automóveis do que qualquer outro tipo de veículo na frota nacional (conforme Tabela 2), a maior parte das viagens foi feita a pé e por transporte coletivo (29,4% em 2003 e 28% em 2014), sobretudo ônibus municipal (22,2% em 2003 e 19,5% em 2014).

Tabela 3 – Índice de mobilidade (viagens por habitante por dia)

Sistema	2003	%	2014	%
1. Ônibus Municipal	0,34	22,2	0,32	19,5
2. Ônibus Metropolitano	0,07	4,6	0,08	4,9
3. Trilho	0,04	2,6	0,06	3,6

Transporte Coletivo – total (itens de 1 a 3 do sistema)	0,46	29,4	0,46	28,0
4. Automóveis	0,41	26,8	0,44	26,8
5. Motocicleta	0,03	2,0	0,07	4,3
Transporte Individual – total (itens 4 e 5 do sistema)	0,44	28,8	0,51	31,1
6. Bicicleta	0,04	2,6	0,07	4,3
7. Pé	0,60	39,2	0,60	36,6
Transporte Não Motorizado – total (itens 6 e 7 do sistema)	0,63	41,8	0,66	40,9
TOTAL	1,53	100	1,64	100

Fonte: ANTP. Dados compilados e sintetizados pela comissão ad hoc do CFP.

Em 2014, no entanto, o número de viagens por motocicletas duplicou (4,3%) em relação a 2003 (2%). Isso gerou um aumento no número de viagens por transporte individual motorizado (31,1%) em 2014, suplantando o número de viagens por transporte coletivo (28%). Ainda assim, em 2014, as viagens por transporte coletivo e não motorizado (a pé e de bicicleta) somam juntas 68,9%, mais que o dobro de viagens por transporte motorizado (automóveis e motocicletas).

Dessa análise, é possível evidenciar o equívoco e a desproporcionalidade no montante de investimento destinado a sustentar uma estrutura que prioriza visivelmente o transporte individual motorizado, mesmo quando a maioria das viagens é

feita por outros modais. No entanto, as calçadas e o sistema de transporte público, tanto municipal como metropolitano, apresentam inúmeros dissabores para a população que os utiliza, sem contar a precariedade das estradas e rodovias que conectam o país com transporte terrestre de pessoas e mercadorias. Estradas essas que, pelo pagamento das taxas anuais dos transportes motorizados (IPVA e afins), deveriam receber manutenção contínua para o tráfego seguro. Conforme a pesquisa mais recente da Confederação Nacional do Transporte (CNT), que avalia continuamente a qualidade das rodovias brasileiras em relação ao pavimento, à sinalização e à geometria da via, resultando numa classificação do estado geral (CNT, SEST, & SENAT, 2017, p. 64), a conclusão foi que:

Da extensão total avaliada, 61,8% apresentaram algum tipo de deficiência (33,6% em estado Regular, 20,1% Ruim e 8,1% Péssimo) no Pavimento, na Sinalização ou na Geometria da Via, o que afeta diretamente o desempenho operacional e a segurança dos usuários.

Ocorre também a concessão da administração de rodovias para empresas privadas, que também têm se mostrada falhas e negligentes em relação ao serviço oferecido. De todo modo, com os recursos arrecadados pelas taxas pagas pelos veículos, não haveria sequer a necessidade da concessão. Tais alinhavos aumentam a conta a ser paga pela população, que não acessa dignamente os serviços que em tese sustenta.

Em outro relatório da ANTP (2010, p. 3), sobre o custo dos deslocamentos, podemos quantificar melhor o quanto o uso dos transportes individuais motorizados onera o espaço público, assim como as pessoas.

Observa-se inicialmente que o automóvel é a tecnologia que consome mais espaço e energia por passageiro transportado, estando em segundo lugar nos itens emissão de poluentes e custo de acidentes. Observa-se também que o uso da motocicleta implica em consumos de espaço viário e de energia (por passageiro transportado) muito maiores do que o uso do ônibus. Seu uso implica, também, em valores extremamente mais elevados quando se trata de emissão de poluentes e custo de acidentes (neste último caso, refletindo uma realidade verificada em grande quantidade de países no mundo). Em consequência, pode ser verificado que o uso do ônibus – o veículo de transporte coletivo mais universal no Brasil e em todo o mundo – implica nos menores consumos e impactos dentre as tecnologias analisadas.

Outra pesquisa com foco na mobilidade urbana – realizada em 142 municípios e publicada em *Retratos da Sociedade Brasileira*, uma publicação da Confederação Nacional da Indústria (CNI, 2015) – concluiu que, nas capitais brasileiras, apenas 29% da população tem como principal meio utilizado no deslocamento o transporte individual motorizado. A bicicleta é utilizada por 7% das pessoas entrevistadas.

Um quarto dos brasileiros adota o ônibus como seu principal meio de locomoção para se deslo-

car para suas tarefas diárias, com trabalho e estudo. O segundo meio de locomoção mais usado diariamente é andar a pé até o seu destino, hábito de 22% da população. O automóvel da família é o meio de transporte mais usado por 19% da população, sendo o terceiro mais adotado com frequência. (p. 2)

Outro dado, à continuação nesse mesmo estudo, é sobre a relação entre renda e meios de locomoção.

Quanto menor a renda familiar dos brasileiros, maior o percentual daqueles cujo principal meio de locomoção é andar a pé e de ônibus (transporte público). Já os que possuem maior renda familiar tendem a usar como principal meio de locomoção o veículo da família (p. 3).

Adicionalmente, porém, sobre o índice de satisfação com os meios de transporte coletivo, “o percentual de brasileiros que avalia o transporte público como ótimo ou bom caiu de 39% para 24% entre 2011 e 2014, uma redução de 15 pontos percentuais” (p. 7).

Os números contidos nos recortes que fundamentam nossa argumentação até aqui quantificam o que sentimos há anos pela experiência de transitar pelas ruas e estradas brasileiras, refletindo os gastos públicos alocados em vias e configurações urbanas que reforçam a submissão do espaço público aos interesses privados, tanto quanto a saúde, a educação, a segurança e afins. Visivelmente, no Brasil como em alguns países, há uma supervalorização do

transporte individual motorizado, associando-o a melhores condições financeiras e status, enquanto o transporte público, a caminhada e a bicicleta estão associados aos que possuem menor renda.

Notoriamente uma questão de valor e hierarquia social, o uso do transporte individual motorizado é também uma forma de mercantilização e privatização do espaço público, que tem sido tratado pelo poder público, pela iniciativa privada e pela população em geral como espaço de passagem, lugar de não permanência, espaço de todos e de ninguém. Os modos escolhidos ou induzidos para trespassar espaços e lugares dizem respeito à forma como nos relacionamos com os espaços, não apenas do ponto de vista pessoal, mas sobretudo coletivo e político, uma vez que ocupados/utilizados por muitos/outros. Construimos o mundo a partir do mundo que temos como experiência e, portanto, é possível transformar a experiência de olhar e ressignificar o que construimos. Nesse sentido, a realidade é plástica e não precede de seguirmos reproduzindo modos de olhar/criar que apequenem as experiências humanas de viver e conviver.

Por isso mesmo, o que ainda vemos, os modos escolhidos/ induzidos de mobilidade, são também modos de subjetivação imbuídos em manter a sociedade em economia estável por meio do estímulo ao consumo. Nas palavras de Ludd (2004, p. 18):

Falamos de um sistema econômico e de um sistema de locomoção que matam necessariamente e sem intenção em larga escala. Falamos, que fique bem claro, de um sistema econômico capitalista e de um sistema de locomoção capitalista. Sistemas instituídos que encarnam e expressam

determinados valores, significações. Que tornam objetivo um mundo de subjetividades.

Assim, estudar a mobilidade humana, na perspectiva que aqui apresentamos, é de grande importância, uma vez que é central para o que significa ser humano. O cotidiano nos impele ao movimento constante das mais variadas formas. Com a abrangência do tema e das dificuldades inerentes de estabelecermos uma relação direta com a Psicologia, valem algumas distinções do termo, mais como cartografia de um campo de tensões do que como respostas, definições ou conceitos. Diante da ubiquidade dos estudos sobre mobilidade, isto é, de estar em tudo simultaneamente, podemos destacar que, para além dos deslocamentos, mobilidade “é uma faceta geográfica fundamental de existência e, como tal nos oferece um terreno rico, no qual narrativas – e também ideologias – podem ser, e têm sido, construídas” (CRESSWELL, 2006, p. 1).

Estamos diante, então, de uma compreensão sobre mobilidade em sua direta relação com a vida humana e suas múltiplas significações, atravessadas por ideologias e componentes arraigados em nossas subjetividades. Vale indagar, portanto, sobre o tipo de processo de subjetivação atuante e a quem ou quais interesses esse processo se presta e qual a implicação da Psicologia nesse contexto:

1. Para quem oferecemos nosso trabalho?
2. Com o que ele contribui?

3. Quais as relações do nosso trabalho com as políticas públicas de mobilidade e trânsito?

Tais questões nos colocam diante de escolhas éticas e políticas que estão acima das concepções teóricas ou abordagens psicológicas. Trata-se da identificação das matrizes ideológicas do pensamento psicológico e quais visões de mundo e de homem representam.

No que tange à mobilidade como campo de conhecimento e ação, a infusão dos pressupostos mercantilistas está fortemente enraizada e confundem-se às nossas escolhas de estilo de vida, portanto, de relações sociais, e de como os espaços evidenciam essas escolhas.

Esse tipo de dinâmica se apresenta sobre um espaço público, comum; trata-se, portanto, de uma demonstração pública. Compreendemos dessa forma que o espaço público é também o instrumento onde são sinalizados conteúdos da vida social urbana. Isso corresponde a dizer que esse espaço permanece sendo um terreno de comunicação social até mesmo quando os conteúdos das práticas traduzem uma negação do estatuto fundamental do espaço público, como um terreno normativo de convivência e de respeito social entre diferentes. (GOMES, 2002, p. 190-191)

Se observarmos os espaços urbanos, seja em cidades de pequeno, médio ou grande porte, a forma de ocupação deles é distinta tanto quanto são as relações que se estabelecem com a

cidade, com as pessoas e conosco. A cidade tem a nossa “cara”, uma vez que a teia de conexões revela também as configurações urbanas, nossos percursos e como fazemos para percorrê-los. A relação que estabelecemos entre nós mesmos e com os espaços fica expressa em suas formas físicas, portanto territoriais e geopolíticas. Há, então, um indissociável elo que nos posiciona e nos situa, dando o sentimento de pertença ou segregação. Somos constituintes da e constituídos pela realidade. No entanto, o que entendemos por realidade não é algo naturalmente dado, mas construído por todos nós, o que torna as análises mais complexas por serem diversas e entrelaçadas.

Pensar a mobilidade humana nesse contexto é concebê-la como resistência à mercantilização da vida, dos espaços e do aparelhamento sustentável voltado prioritariamente à estabilidade econômica e política das sociedades. Na contramão, o Brasil ainda titubeia em relação à Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587), que passou a vigorar em abril de 2012. Por exemplo, nesse mesmo período, o governo brasileiro reduziu o Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) para sustentar a indústria automotiva, sob o argumento de manter a economia estável. O paradoxo revela que os problemas decorrentes do uso prioritário do transporte individual motorizado (isto é, engarrafamentos, acidentes e estresse) tendem à depauperação dos espaços urbanos e humanos nas cidades brasileiras, rodovias, estradas e zonas campesinas. Aqui, a sustentabilidade econômica se sobrepõe à sustentabilidade ambiental e da vida humana. Assim, a palavra “sustentabilidade” pode vir agregada a diferentes perspectivas ideológicas, sem implicar necessariamente priorização dos mes-

mos valores ou dos mesmos públicos. Daí a adjetivação “humana” à palavra “mobilidade”, como uma forma de enfatizar que nosso olhar se dirige às melhorias de condições da vida humana no tocante à mobilidade, que possibilita diretamente a participação das pessoas nas dinâmicas dos espaços públicos.

Apesar das adversidades no trânsito, que é um termômetro da mobilidade, o cotidiano nos impele ao movimento constante das mais variadas formas. Estudiosos (BERGMANN; SAGER, 2008) falam em “hipermobilidade” como um grande campo de deslocamento de toda sorte. Ao mesmo tempo, podemos encontrar grupos e comunidades que vivem pequenos deslocamentos e poucas conexões com ambientes externos aos seus. Convém indagar, então, sobre como e por que fazemos escolhas que desqualificam o bem viver coletivo ou mesmo que aceitam passivamente o que nos vem sendo imposto como natural ao desenvolvimento urbano; além de indagar sobre a forma como nos relacionamos com os espaços de mobilidade. Essas questões são pontos de partida possíveis para pensar as atribuições da Psicologia nessa seara. Diante da abrangência do tema e das dificuldades inerentes de estabelecermos uma relação direta entre mobilidade humana e Psicologia, valem algumas distinções do termo.

Concepções sobre mobilidade

Abordar esse tema a partir da Psicologia requer, como defende Macêdo (2012, p. 1-2),

formulações conceituais sobre a relação entre mobilidade como atributo humano e as dimensões subjetivas no enlace da transitoriedade. Essa temática é um esforço teórico e epistemológico de reconhecimento de um campo de saber relevante ao mundo contemporâneo, onde o movimento, o transitório, a velocidade e o tempo volatizam as experiências humanas de viver e conviver (SENNET, 1994). *Algo* acontece com os sujeitos no movimento que é mais que o próprio movimento. É, além disso, um pacto silencioso de suas múltiplas formas de significação dos espaços, paisagens e de si mesmos. A expectativa que o movimento nos traz como possibilidade de ir para outro lugar, é a mesma de, por lá, colocar-se como um *outro* que reinventa a sua própria existência.

Justamente pela dificuldade em posicionar conceitos fechados sobre mobilidade humana e as muitas visões interdisciplinares sobre isso, é possível desenvolver um olhar da Psicologia com especificidades do seu saber e fazer. Uma vez que mobilidade tem uma certa imprecisão conceitual, pode incomodar o desejo de “águas tranquilas” entre profissionais de Psicologia. Conforme Macêdo (2010, p. 207),

Mobilidade como atributo humano desengana aos afoitos por sinônimos. O termo também está “entre”. Não é trânsito, mas faz parte dele, não é deslocamento, mas o compõe, associa-se à locomoção, mas ainda não é exatamente isso. Longe dos conceitos e de jargões panfletários ou estigmatizadores das normas, de sinônimos equivocados e de definições padronizadas, mobilidade é também evasão e pode ser vista a um só tempo como possibilidade e como ação, como desejo e reparação, como lugar e não-lugar, como itinerância e modo de subjetivação.

Estamos diante de vastas possibilidades de compreender a mobilidade humana, e não pelo viés das estruturas ou logísticas, legislação ou qualquer atributo pragmático que se proponha a gerir, administrar, fiscalizar ou avaliar. A mobilidade humana surge como um fenômeno no qual a nossa forma de viver se desenha também pelos modos de construção subjetiva de espaço, tempo, velocidade, distâncias e lugares, e também de como isso tudo se apresenta e se manifesta no (des)encontro com todos e todas que compartilham da experiência de mobilidade, desde sua dimensão mais geográfica até a íntima relação que estabelecemos (ou não) com nosso movimento interno, com nossa respiração e nosso corpo. Nesse particular de sensações, percepções, subjetivações, modos de viver, enfim, encontra-se talvez o lugar da Psicologia na relação com mobilidades (plural, novamente). Entre particularidades e pluralidades, vejamos como olham outros autores.

Amplamente discutida por Sheller (2008), a mobilidade expandida de uns parece limitar a de outros tantos, considerando o equívoco de pensar a liberdade como mobilidade irrestrita de ir a todo e qualquer lugar, a qualquer momento e quando bem entender. No entanto, de acordo com o autor, apesar dos esforços contínuos para aumentar a liberdade individual de mobilidade, essa ainda é bastante desigual e está associada a formas de poder que negam a alguns a mobilidade que outros possuem. Sheller argumenta ainda que o grau de relação entre liberdade cívica, democracia, política e mobilidade fica evidente em função do quão acessível está para uma população ou sociedade a efetiva participação no espaço público disponível ou não pela mobilidade. Aqui, fazer-se cidadão é ao mesmo tempo estar livre para

participar da esfera pública da vida e ter a mobilidade como rede de conexões e intercâmbios que facilitam essa imersão cívica no tecido social. Estar no espaço público é, a um só tempo, poder participar política e socialmente e redimensionar o convívio social em tal espaço público.

É a respeito de cidadania, em uma perspectiva conflitante e paradoxal de constantes inovações nas respostas ao conviver, que Sheller argumenta. A mobilidade é necessária por possibilitar a sustentação de comunidades políticas, uma vez que o acesso ao espaço público viabiliza o livre encontro e a reunião de grupos e coletivos para ações políticas. Quanto mais privatizados são os espaços públicos, mais empobrecida é a liberdade cívica de mobilidade (*civic freedom of mobility*). Nessa perspectiva, se nos detivermos na logística do transporte público e o planejamento de sua expansão no Brasil, perceberemos facilmente que a rede de distribuição está intimamente relacionada ao acesso ao trabalho, à especulação imobiliária e ao comércio em torno disso. O acesso a bens e serviços, incluindo bens culturais e lazer, tende a ficar restrito a uma parcela selecionada da população, o que corrobora as análises de Sheller. Portanto, discutir mobilidade é também compreender a relação das pessoas com o espaço, considerando que a complexa teia de deslocamentos é um desenho também subjetivo dos traçados urbanos. Subjetivo, mas não menos reprodutor das lógicas mercantis, uma vez que para o poder econômico (e agora também político) somos todos consumidores.

Nessa mesma direção, Cresswell (2009, p. 25) argumenta que

A mobilidade é um emaranhado de movimento físico, de significado e de prática. Cada um destes elementos da mobilidade é, em meu entender, político. Mobilidade é também movimento social. Combina o movimento (de pessoas, de coisas, de ideias) com os significados e as narrativas que os circundam.

Nesse emaranhado, podemos desafiar a Psicologia no que ela tem a dizer e a fazer com as dimensões de mobilidade que nos atravessam e que construímos. Os já conhecidos reflexos da mobilidade contemporânea no trânsito e em nós mesmos parecem maquiara uma indagação ainda densa e pouco explorada: de que forma o movimento nos afeta? É uma pergunta particularmente endereçada à Psicologia, uma vez que esta pouco tem se debruçado sobre os modos de subjetivação engendrados nas formas de transitar ou sobre como essas formas se colocam como processos de subjetivação afinados com os modos de produção e de desqualificação humana quando, ao sermos transportados, ao invés de sujeitos, somos assujeitados e divorciados de nós mesmos, dos outros e do que nos rodeia.

Pareadas com essas indagações, ainda nebulosas para muitos saberes, conceber os significados de *mobilidade* é também estabelecer uma rede de conexões e concepções. Mesmo assim, na fusão de saberes em ebulição, a mobilidade se apresenta plural, e acima de tudo humana, em concordância com Cresswell (2009, p. 27), que pretende “desenvolver uma abordagem de mobilidade humana que considere o movimento, os significados a este associados e as práticas experienciadas de movimento”. Para ele, a tarefa consiste em identificar diferentes aspectos do movimento

presentes na mobilidade, cada um com seu papel específico no que constitui as mobilidades hierárquicas e suas políticas. Dessa forma, mobilidade se torna política e suscita seis aspectos importantes, considerando as políticas específicas para cada um deles:

1. Por que uma pessoa ou coisa se move?
2. A que velocidade?
3. A que ritmo?
4. Que caminho toma?
5. Qual a sensação ao se mover?
6. Quando e como termina?

Cresswell (2009, p. 36) continua, argumentando que

a mobilidade, tal como o lugar e o território, envolve uma política da hierarquia, da inclusão e da exclusão. Com efeito, seguindo Zygmunt Bauman, argumentaria que a mobilidade pode muito bem ser o ponto-chave da máquina de produção da diferença da nossa época. (grifo nosso)

Por isso mesmo, é necessário analisar o significado da política de mobilidade em questão e seus marcos legais, perpassados pelos compromissos ético-políticos do que podem vir a ser políticas públicas voltadas à mobilidade urbana (e humana). Pensaremos, ainda, de que forma a Psicologia brasileira pode contribuir para a melhoria das condições de mobilidade de nossos tempos e prospectar as utopias necessárias para o mundo que queremos e estamos comprometidos em construir. Na próxima

seção, continuamos nosso itinerário abordando as políticas públicas e sua relação com a mobilidade humana e o trânsito.

Política pública: para quem, para quê, para onde?

Com o que apresentamos até aqui nesta Referência Técnica, afirmar que estamos diante de políticas públicas para mobilidade humana, trânsito e transporte no Brasil nos parece ainda incipiente, sobretudo no que entendemos por políticas públicas. Compreender o que são políticas públicas implica considerar as perspectivas de Estado e seus modos de cuidado com a população. Höfling (2001, p. 31) apresenta um contorno nítido da relação entre Estado e políticas públicas:

Políticas públicas são aqui entendidas como o “Estado em ação” (Gobert, Muller, 1987); é o Estado implantando um projeto de governo, através de programas, de ações voltadas para setores específicos da sociedade.

Estado não pode ser reduzido à burocracia pública, aos organismos estatais que conceberiam e implementariam as políticas públicas. As políticas públicas são aqui compreendidas como as de responsabilidade do Estado – quanto à implementação e manutenção a partir de um processo de tomada de decisões que envolve órgãos públicos e diferentes organismos e agentes da sociedade relacionados à política implementada. Neste sentido, políticas públicas não podem ser reduzidas a políticas estatais.

Outra perspectiva possível é analisar as relações entre os marcos regulatórios que requerem conhecimentos da Psicologia no contexto do trânsito e sua capacidade de apresentar indicativos de “quem ganha o quê, por quê e que diferença faz”, conforme definição de Laswell (apud SOUZA, 2006). Importa ainda considerar o cenário social, político e econômico em que tais políticas se produzem e, a partir do texto normativo, analisar as demandas sociais que implicam ações de governo. Nesse sentido, Estado e governo se distinguem, e as políticas sociais, portanto públicas, em tese deveriam ser transversais e independentes de planos de governo.

No tocante ao modo como o Sistema Conselhos vem pautando suas ações e compreensão de políticas públicas, Moretzsohn (2010, p. 67) aponta:

podemos entender políticas públicas como um conjunto de diretrizes e referências éticas, políticas e legais, adotadas pelo Estado para responder às demandas sociais que podem ser mais ou menos explícitas, de acordo com os interesses que as move, ou fomenta. Esse processo pressupõe permanente e necessário o questionamento entre Estado e a sociedade civil, já que propostas e ações governamentais nem sempre encontram pontos coincidentes com as demandas sociais. É a partir do embate entre esses poderes distintos e quase sempre assimétricos que uma sociedade democrática constrói seu espaço de interlocução e elaboração de saídas legítimas para os mais diversos impasses colocados cotidianamente pela vida dita civilizada.

Mas como relacionar isso com mobilidade humana e trânsito? No tocante à dinâmica urbana, políticas públicas, enquanto ações de governo que produzirão efeitos específicos e influenciarão a vida dos cidadãos, conforme aponta Souza (2006), deveriam ser pensadas a partir de um sistema político republicano, que se organiza também por meio de concepções de cidade. Aqui nos apoiamos no conceito de “cidade capitalista” apresentado por Lefebvre (2016, p. 141-142) para compreender o fenômeno vivenciado nas sociedades urbanas da atualidade:

A cidade capitalista criou o centro de consumo [...]. Já é bem conhecido o duplo caráter da centralidade capitalista: lugar de consumo e consumo de lugar. Os comércios se densificaram no centro, que atrai os comércios raros, os produtos e gêneros de luxo. Esta centralidade se instala com predileção nos antigos núcleos, nos espaços apropriados no decorrer da história anterior. Pode dispensar isso tudo. Nesses lugares privilegiados, o consumidor também vem consumir o espaço; o aglomerado dos objetos nas lojas, vitrines, mostras, torna-se razão e pretexto para a reunião de pessoas; elas vêm, olham, falam, falam-se. E é o lugar do encontro, a partir da aglomeração das coisas.

A cidade da atualidade é produto da sociedade moderna, caracterizada pelo processo de industrialização. Mas outras concepções de cidade são apresentadas por Lefebvre (2016) como preexistentes ao que hoje conhecemos por cidade, por exemplo, a cidade arcaica, cujo lugar vazio – a ágora – era destinado à reunião, e a cidade medieval, onde a centralidade era a praça do mercado.

De acordo com Indovina (2002, p. 119), a cidade “representa a condição para que se possa realizar a vida urbana”. Para o autor, os elementos estruturais da cidade (praça, estradas, passeios, jardins etc.) são indispensáveis à vida urbana, assim como os “elementos privados”, tidos como símbolos do local (como parques, edifícios e comércios), e os “espaços nos quais a palavra possa ser expressa”, como um papel a ser desempenhado pelo espaço público. Esses elementos são constituintes da cidade. Os parâmetros utilizados por Indovina (2002, p. 120) para definir o espaço público incluem a propriedade, os limites de uso, o custo de acesso e os condicionamentos a seu uso, o que, por sua vez, o leva a apresentar uma “gradação dos espaços em razão da sua ‘publicidade’”. O espaço de propriedade privada, por sua vez, possui limites de uso, acesso pago e fortes condicionamentos de utilização.

No que se refere à composição dos espaços da cidade, teríamos portanto os espaços públicos e os espaços privados, cuja construção também é orientada por programas parametrizados por leis de uso do solo que têm por objetivo “ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes” (BRASIL, 1988).

Pensar os espaços públicos da cidade implica também conceber as vias públicas como um dos produtos dessa cidade industrial, já que, à medida que o carro é um objeto da industrialização que ocupa “lugar na vida cotidiana, na circulação, nos meios de transporte” (LEFEBVRE, 2016, p. 139), a “cidade industrial impõe eixos de circulação” (PAES-LUCHIARI, 2005, p. 5).

Ao discutir o caráter público dos bens tombados, Paes-Luchiari (2005, p. 10) coloca em evidência a “disputa econômica, política e simbólica entre o Estado, o setor privado e a sociedade civil”, sendo o investidor privado necessário “para alcançar em uma área transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais e a valorização ambiental”, conforme previsto no capítulo que trata das operações urbanas consorciadas do Estatuto da Cidade (BRASIL, 2001).

As reflexões de Indovina (2002) sobre a gradação dos espaços em razão da sua publicidade colocam-nos o desafio de pensar a relação entre a ocupação da via pública pela propriedade privada como um fenômeno da circulação de automóveis particulares pelas ruas, avenidas e rodovias das cidades – sendo, portanto, também a via pública uma obra não só de infraestrutura como também de serviço ao bem-estar do cidadão, da pessoa que mora e vive na cidade.

A compreensão do conceito de cidade e da relação público-privado que nela se estabelece leva-nos a compreender uma dimensão do que é “trânsito” enquanto fenômeno cuja etimologia nos remete à ideia de ocupação “transitória”, no sentido de ser mais um uso do que uma ocupação, com a finalidade de fazer circular/mover mercadorias, bens, produtos e serviços que satisfarão os desejos e as necessidades das pessoas que vivem nas cidades capitalistas.

Embora esse recorte sobre o conceito de mobilidade esteja aqui descrito e nos remeta à dimensão urbana, a nossa compreensão de mobilidade é ampla por envolver diversas formas de loco-

moção em diversas geografias e modais. Cuidamos não apenas do modo como nos deslocamos – ao tipo de recurso para deslocamento –, mas como estamos nesse deslocamento.

Assim, temos que considerar concepções de cidade, mobilidade, visão de mundo, humanidade, sistema normativo, uma gama de problemas sociais desencadeados e a constante atenção ao trabalho da Psicologia nesse campo de tensões. Em relação às políticas públicas de mobilidade humana e trânsito, o que temos historicamente é um sistema normativo que tenta conter e sustentar um modelo centrado no transporte individual motorizado, conforme temos argumentado e demonstrado, e que fortalece um sistema econômico que lucra com esse mesmo modelo. Nessa linha, estamos de acordo com Moretzsohn (2010, p. 70-71) ao apontar uma possível direção para a Psicologia:

Então, a Psicologia deve intervir para mapear a cidade, não por seu traçado arquitetônico, mas pelos traços desenhados pelos processos de subjetivação na contemporaneidade. Ela deve questionar a iniquidade do traçado arquitetônico na distribuição dos benefícios e tentar compreender os processos de subjetivação que compõem esse caleidoscópio da mobilidade humana. O seu compromisso é participar da construção de uma rede social em que caibam diversas formas de subjetivação, produzidas com processos históricos que promovem, silenciosamente e violentamente, o massacre da singularidade em favor de interesses dominantes, engessando as diversas possibilidades de expressão, de traçados subjetivos no espaço público, impedindo a mobilidade dos sujeitos, negando a complexidade da circulação humana. A Psicologia também é responsável por essa história e temos de pretender

produzir meios que articulem políticas públicas voltadas para a mobilidade humana, que possam reconstruir a cidade, refazer o pacto social, instituir novos valores, produzir uma arquitetura em que o ponto de maior valor seja o ser humano. Estabelecer pontes e rotas que ativem o projeto de vida de cada um, introduzir a tranquilidade e a ternura na convivência com o outro.

Lugares possíveis e imagináveis

Neste Eixo 1, tratamos da dimensão ético-política na relação entre Psicologia, mobilidade humana e trânsito. Inicialmente, abordamos dados estatísticos para problematizar o modelo atual de deslocamentos – que privilegia o transporte motorizado individual em detrimento de outros modais coletivos – e suas repercussões. Isso requer um posicionamento ético e político da Psicologia, isto é, de resistência à mercantilização da vida e dos espaços públicos, por exemplo.

Essa discussão está na base do que se entende como mobilidade e política pública. Nesse sentido, discutimos distintas concepções sobre mobilidade e sobre o que sugerimos como mobilidade “humana”. Pensar a mobilidade humana é complexo e amplo e nos impulsiona a muitas relações com saberes afins, nos coloca o desafio de pensar nas pessoas e em como ocupam os lugares de existência no mundo, tendo como fio condutor a mobilidade. Também fica evidente que a mobilidade é plural, estando, hoje em dia, definitivamente atrelada a quem ou o que possui maior grau de importância (hierarquia) como valor social

e econômico, expresso na maneira como ocupamos os espaços. Evidencia que os espaços são nossos reflexos e possui ideologias em suas formas, que também nos constitui e institui uma forma de estar no mundo e dele fazer (ou não fazer) parte.

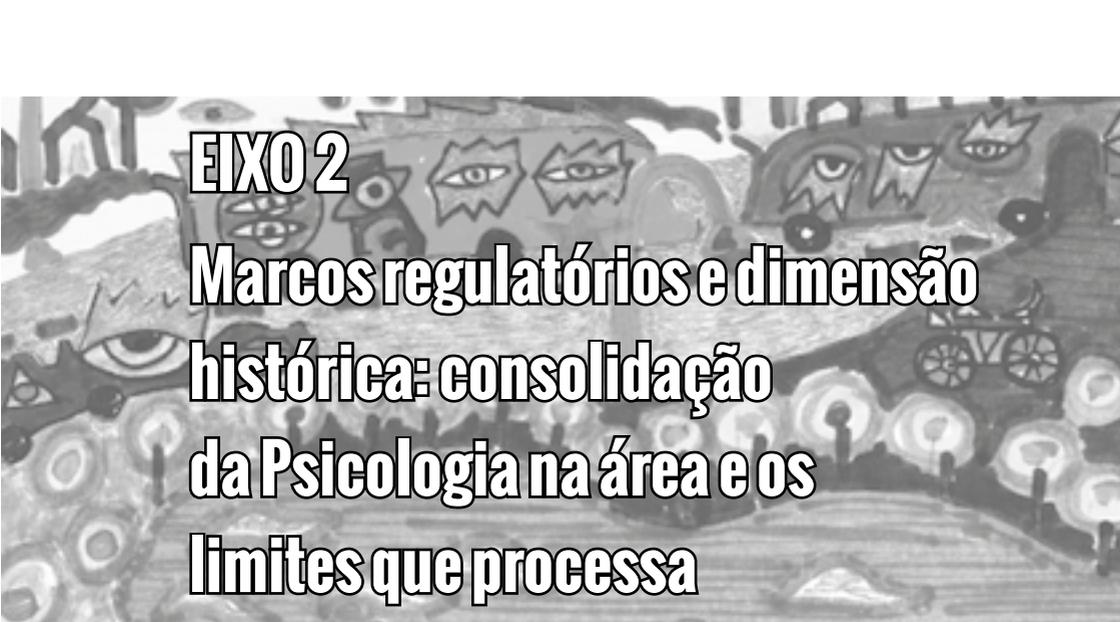
Assim, é de política que estamos falando, e o foco no indivíduo e suas potencialidades (ou limitações) de se colocar em movimento – seja conduzindo um veículo motorizado, seja andando a pé, de bicicleta, de ônibus e afins – acoberta o assujeitamento e tensões de nossas fronteiras em relação a nós mesmos, aos outros e aos espaços por onde passamos e estabelecemos relações, ou que simplesmente ignoramos. As políticas públicas como ações de governo que influenciarão a vida dos cidadãos devem ser pensadas também por meio de concepções de cidade.

O que pode a Psicologia em meio a isso? Como se posicionar eticamente diante do pacto mercantilista que hierarquiza e exclui as pessoas ao proporcionar mobilidades sem equidade? Qual o nosso compromisso ambiental, social, político e humano com as desigualdades que também desqualificam uma forma de mobilidade em detrimento de outra? Há respostas ou disposição para enfrentar os problemas de mobilidade humana? E então, conforme Moretzsohn (2010, p. 60-70), ao pensar nessas questões,

É aí que se abre um lugar para a Psicologia como invenção e como intervenção na construção de políticas públicas para mobilidade humana. Ao considerar que o campo da mobilidade contém os efeitos das relações sociais e que essas são construídas e atravessadas pelos modos de subjetivação em suas expressões singulares, a Psicologia pode tecer sua intervenção operando

como mediadora dos processos de cidadania e desvelando o véu encobridor das falácias técnicas que não consideram subjetividades na construção das políticas públicas e denunciando toda e qualquer forma de segregação social. E como podemos realizar isso? Fazendo falar no plano coletivo aquilo que escutamos em nossos trabalhos, em nossos consultórios, em nossos fazeres, e que ultrapassa as questões psíquicas, no caso a caso, e não se encontra com elementos nas políticas públicas para sua inscrição no mundo da vida. Nós psicólogos devemos ser atores nessa cena, também anunciando o saber que nos vem sobre esse sofrimento, essa humilhação social, sobre as dificuldades e as impossibilidades da mobilidade humana. Os nossos casos a casos formam um caldo de saber e temos de fazer esse caldo gerar política, temos de fazer falar o espaço público, ser voz, ser mediação, ser ponte, porque essas pessoas não têm acesso, não têm como dizer, nós temos.

No Eixo 2, apresentaremos em maior detalhe os percursos e marcos da Psicologia em sua relação com a mobilidade humana e o trânsito rodoviário. Talvez, ao reunir esse histórico, a Psicologia tenha condições de se posicionar diante do cenário complexo que se desnuda. Mas como o modelo de deslocamento baseado no transporte rodoviário se tornou hegemônico na maioria das cidades brasileiras? Descreveremos esse processo a seguir para então discutir a inserção da Psicologia nesse campo.



EIXO 2

Marcos regulatórios e dimensão histórica: consolidação da Psicologia na área e os limites que processa

O trânsito é, antes de mais nada, um campo de relacionamento social, as pessoas que atuam de forma respeitosa, solidária e consciente em sua vida, levam esta forma de se comportar para o trânsito, dirigindo de forma educada, respeitando as normas, ciente dos riscos e valorizando a própria vida e a dos outros.

(Maria Solange Félix Pereira, Dirigir não é para qualquer um)

No início do século XX, o transporte de pessoas e de mercadorias no Brasil era realizado por meio de animais, de carroças, de bondes com tração animal e de ferrovias. A primeira ferrovia em solo brasileiro foi inaugurada em 30 de abril de 1854, num trecho de 14,5 km que ligava o Porto de Mauá (SP) a Fragoso (RJ) (FENABRAVE, 2018). Quase 50 anos depois, o primeiro veículo motorizado chegou ao Brasil, em 1898, importado da Europa, configurando-se como uma das primeiras raízes que mudaria, posteriormente, nossa matriz de transporte.

O Brasil, nessa época, vivia o recém-implantado sistema político republicano, com diversos impactos socioeconômicos. São Paulo, por exemplo, organizava sua economia com base no cultivo do café, produzindo fluxos migratórios e concentração populacional em área rural. A capital que produzia e concentrava a maior riqueza no país também produziu, em 1903, o primeiro texto normativo sobre trânsito de veículos automotores, promulgado pelo primeiro prefeito da cidade, que ainda não possuía sequer uma fábrica de automóveis. A finalidade era disciplinar o trânsito cujo crescimento se iniciara e criar critérios para emitir carteiras de motorista, conforme os registros históricos da época:

Em 1903 São Paulo tinha seis carros, mas no ano seguinte assistiria ao primeiro boom do setor: a frota paulistana cresceria quase catorze vezes e explodiria em impressionantes 83 veículos. Uma verdadeira coqueluche, como se dizia na São Paulo da época, endinheirada pela exportação do café. Igualmente em 1904 foi expedida em São Paulo a primeira carta de motorista, concedendo a Menotti Falchi, proprietário da Fábrica de Chocolates Falchi, um dos ícones de consumo da época, o título de primeiro habilitado a dirigir automóveis no Brasil. (ANFAVEA, p. 96)

No âmbito nacional, a primeira legislação foi o Decreto-Lei nº 8.324/1910, que “Approva o regulamento para o serviço subvencionado de transportes por automóveis”. Nessa época, havia poucos automóveis, e seus condutores foram chamados de “motorneiros”. Conforme o artigo 21 da lei, “O motorneiro deve estar constantemente senhor da velocidade de seu vehiculo, de-

vendo diminuir a marcha ou mesmo parar o movimento, todas as vezes que o automóvel possa ser causa de acidentes” (BRASIL, 1910). Essa legislação e a anterior, de São Paulo, serão retomadas mais à frente, na seção em que tratamos de “Marcos regulatórios para avaliação psicológica de motoristas”, por suas implicações no trabalho da(o) psicóloga(o).

Em que pese o referido decreto-lei ser uma legislação nacional, até 1941 as normativas sobre trânsito foram reguladas pelos municípios (DENATRAN, 2010). A circulação de veículos nas vias necessitava de legislação mais rigorosa, que não deixasse a decisão quanto aos limites de velocidade segura para o bom senso do condutor, e assim foram editadas outras leis, sendo que a primeira delas determinava uma velocidade de 30 a 80 km/h a depender do veículo e da via (BRASIL, 1941).

Em 1925, foi criada a primeira montadora de veículos automotores do Brasil. No entanto, o primeiro marco histórico do setor se deu 31 anos depois, com o Decreto-Lei nº 39.412/1956, que contribuiu para grandes saltos na produção automobilística do país, de 30.542 unidades em 1957 para 145.584 em 1961 (ANFAVEA, 2018). Essa expansão do transporte motorizado produziu sérios problemas de segurança e saúde pública, decorrentes dos acidentes de trânsito que, na década de 1940, começaram a se transformar em preocupação nacional (ANTIPOFF, 1956). Em busca de solução, as autoridades desenvolveram e implementaram medidas para tentar barrar ou diminuir tal revés, que não tinha precedentes; afinal, esse era um problema novo para a época. As primeiras políticas públicas de segurança no trânsito começaram então a ser articuladas. Além disso, as várias

áreas do saber começaram a ser convocadas a colaborar com a árdua tarefa de evitar os acidentes, com: (1) a concepção, adoção ou implementação de normas e códigos de conduta no trânsito e sua fiscalização por meio de convênios com a polícia; (2) planejamento e intervenção junto às vias a partir da engenharia (e.g., instalação de sinalização vertical e horizontal); e (3) seleção e formação de motoristas e cidadãos para conviver no trânsito, com os assistentes sociais, médicos e, posteriormente, os psicólogos.

Foi dessa maneira que os primeiros automóveis e caminhões começaram a transitar em nossas cidades no início do século passado, esboçando um novo modelo de deslocamento que se tornaria hegemônico, baseado no transporte rodoviário (SILVA; GÜNTHER, 2009a). Segundo os autores, o surgimento desse paradigma, isto é, de pensar os deslocamentos na cidade, não aconteceu sem razão: foi fruto de uma série de fatores econômicos, políticos e sociais atuantes. A mudança ocorreu também por opções de políticas urbanas na esfera federal e estadual, assim como por pressão das elites da época, que apoiavam a indústria automobilística do país (LAGONEGRO, 2008). Com isso, as cidades se expandiram e foram sendo “moldadas” por vias calçadas ou asfaltadas; as pessoas foram morar cada vez mais longe do trabalho; os órgãos de trânsito, por sua vez, se (re)organizaram para dar conta de gerenciar o crescente volume de veículos e de habilitações; as sinalizações viárias começaram a fazer parte das paisagens e das rotinas dos usuários do trânsito (SILVA; GÜNTHER, 2009a).

Essa breve caracterização da evolução do trânsito e dos transportes no Brasil nos oferece elementos para identificar mui-

tas demandas sociais para diversas áreas do saber. As referidas mudanças, consequências e preocupações sociais vão caracterizar um cenário propício à criação de um sistema com a finalidade de organizar o trânsito brasileiro e formar profissionais de diversas áreas capacitados para prestar a devida colaboração – dentre eles as psicólogas e psicólogos do trânsito a partir de sua perspectiva com foco em processos mentais e de seus instrumentos técnicos para quantificá-los. À(Ao) profissional da área, é importante não só conhecer, como também compreender definições de trânsito, de Psicologia do trânsito e o itinerário histórico dessa área, pois tal compreensão determina em parte a atuação profissional. Esses tópicos serão abordados a seguir.

Contextualizando a história da Psicologia do Trânsito

Existem várias definições de trânsito. Por exemplo, Arrudão (1966) define trânsito como o deslocamento de pessoas ou coisas pelas vias de circulação. Vasconcelos (1985) o define como um conjunto de todos os deslocamentos diários feitos pela via e que aparece na rua como forma de movimentação geral, tanto do pedestre como do veículo. Para o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), trânsito é a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga, em condições seguras (BRASIL, 1998). Esse mesmo documento acrescenta ainda que o trânsito em condições seguras é um direito de todos e dever dos órgãos do Sistema Nacional de Trânsito. Rozestraten (1988), por sua vez, defi-

ne trânsito como o conjunto de deslocamento de pessoas e veículos nas vias públicas que tem como objetivo assegurar a integridade de seus participantes, requerendo, para tanto, um sistema convencional de normas preestabelecidas e de conhecimentos de todos.

Essas definições deixam claro que o trânsito é uma construção social que atende às necessidades humanas de movimentar-se de um lugar para o outro. Sendo assim, a psicóloga e o psicólogo do trânsito não pode perder de vista os aspectos sociais, culturais e históricos interatuantes (veja Eixo 1 desta referência). Mesmo quando se considera, tradicionalmente, que o sistema de trânsito é composto por três elementos, isto é, homem, veículo e via, é preciso reconhecer que esses elementos precisam estar interligados e em pleno funcionamento para garantir o direito de ir e vir das pessoas (ROZESTRATEN, 1988). A psicóloga e o psicólogo do trânsito, portanto, jamais devem perder de vista a complexidade das relações, a fim de não se deter exclusivamente em um desses elementos (o homem), sob o risco de isolá-lo num vácuo social, num psicologismo infrutífero. A compreensão do que é trânsito, por sua vez, está refletida nas definições da área, do que é Psicologia do Trânsito.

O Conselho Federal de Psicologia (CFP, 2000) define Psicologia do Trânsito como um campo disciplinar que se comunica com outras subáreas da Psicologia, assim como com outros campos do saber, reconhecendo, portanto, sua referida complexidade. São apresentadas duas definições de Psicologia do Trânsito. Na primeira, o CFP toma os conceitos de Rozestraten (1988) e a define como uma área da Psicologia que investiga os comportamentos humanos e os fatores e processos internos e

externos, inconscientes e conscientes, que podem provocar ou alterar, apontando como objeto da Psicologia do Trânsito, *lato sensu*, os diversos usuários das vias, os comportamentos que corroboraram a construção de vias e veículos e aqueles indispensáveis à criação de leis e sua fiscalização. *Stricto sensu*, o objeto é o estudo do comportamento específico dos usuários das vias – pedestres, ciclistas, motociclistas e motoristas (CFP, 2000). Essa definição ajuda no sentido de tornar compreensível à psicóloga e ao psicólogo, e aos profissionais de outras áreas, um caminho que permita um possível olhar sobre o fenômeno a partir da Psicologia, buscando contribuir para responder perguntas como: o que estuda a Psicologia do Trânsito e em que aspecto do trânsito intervém? Essas definições ampliam, por exemplo, a ação da psicóloga e do psicólogo para outros participantes do trânsito, além do motorista, tradicionalmente foco das intervenções profissionais (veja as primeiras legislações que mencionamos), e sugere o estudo tanto do comportamento quanto dos processos mentais sob várias perspectivas da Psicologia.

Na segunda definição, a Psicologia do Trânsito é vista como um campo multidisciplinar que envolve um intercâmbio de saberes de diversas áreas da Psicologia e de ciências afins que, direta ou indiretamente, estudam o fenômeno do trânsito e dos transportes em sua complexidade e interface com os fenômenos biológicos e sociais (CFP, 2000). Nesse sentido, a Psicologia do Trânsito é vista como uma área de aplicação da Psicologia Ambiental e da Psicologia Social, que estudam, por meio de métodos científicos, o comportamento humano no ambiente do trânsito em todas as suas dimensões e suas correlações com os

fatores sociais, políticos, econômicos, culturais e estruturais que influenciam o sistema de funcionamento, gestão, organização e fiscalização do trânsito (CFP, 2000).

A Psicologia do Trânsito aborda as questões de maneira a respeitar o exercício pleno da cidadania, considerando os princípios de compromisso social da Psicologia, atuando em diversos contextos nos quais sejam contempladas as necessidades sociais de todos os atores que compõem o trânsito. Essa definição, por sua vez, contribui no sentido de colocar o participante do trânsito em um contexto e em um conjunto de relações e determinantes além da dinâmica dos indivíduos, isto é, o trânsito não é um produto apenas de nossas ações, mas também da interação com outras forças que estão em outros níveis de análise, isto é, sociais, políticas, econômicas etc., que a psicóloga e o psicólogo têm de considerar (ver Eixo 1 desta referência). Além disso, sugere ampliação do raio de atuação da psicóloga e do psicólogo do trânsito quando indica que aspectos caros à Psicologia influenciam na gestão, organização e fiscalização do trânsito, estimulando os profissionais a ir além de sua atividade pericial com foco no (futuro) motorista.

A Psicologia do Trânsito surgiu em 1910, em um laboratório da Universidade de Harvard, a partir do trabalho de Hugo Münsterberg, primeiro psicólogo a submeter os motoristas de bonde de Nova York a uma bateria de testes de habilidade e inteligência. Esse método de avaliação foi aperfeiçoado e utilizado por outros países como Alemanha, França e Espanha (ROZES-TRATEN, 1998). A Psicologia do Trânsito, portanto, nasce da necessidade de compreensão do fenômeno do trânsito e do en-

tendimento dos elementos que o compõe, conforme dissemos, especialmente a partir do foco nos processos mentais e de instrumentos técnicos para quantificá-los; porém, tem avançado para a ampliação dos seus horizontes, conforme pudemos caracterizar nas definições do CFP (2000) descritas acima.

O fazer psicológico no contexto do trânsito tem sido associado quase que exclusivamente à demanda por segurança viária. Inicialmente, o motorista foi, e ainda é, o principal foco de intervenção por meio da aplicação de instrumentos e técnicas psicológicas. Os comportamentos de risco do motorista, a sua propensão ou não a se envolver em acidentes, também foram alvos de estudos e intervenções (CAMPOS, 1978a, 1978b).

Para uma atuação qualificada, foi necessário, na década de 1950, que a Psicologia desenvolvesse pesquisas (e.g., VIEIRA, 1953) para fundamentar a sua prática e responder à demanda por segurança viária. Naquela época, as indagações eram: o que avaliar? Como medir? Quais os parâmetros? É o que sabíamos ou podíamos fazer à época com os conhecimentos de que dispúnhamos.

No Brasil, a Psicologia do Trânsito iniciou-se em São Paulo, em 1913, com o trabalho do engenheiro Roberto Mange na seleção e orientação de funcionários da Estrada de Ferro Sorocabana (HOFFMAN; CRUZ, 2003). Todavia, com o incentivo ao automóvel como matriz de transporte cada vez mais utilizada, e em detrimento das demais, a Psicologia logo direcionou suas atividades aos motoristas, em razão das demandas sociais. Assim, na década de 1950, no Rio de Janeiro, iniciou-se a contratação

de psicólogos pelo Departamento Estadual de Trânsito (Detran), cuja finalidade era estudar o comportamento dos condutores e as causas humanas envolvidas nas ocorrências de acidentes, sendo utilizadas provas de aptidão, personalidade e entrevista psicológica (HOFFMAN; CRUZ, 2003).

Nesse período, a Psicologia do Trânsito centrava a sua atuação no “fator humano” por meio de seleção, orientação e instrução profissional na área de transportes, e as primeiras pesquisas e publicações focavam esse tema. Em 1962, com o advento da profissão de psicólogo (Lei nº 4.119/1962), o Contran, ratificou a avaliação psicológica como uma etapa obrigatória para a obtenção da CNH.

Isto posto, descreve-se a seguir, de forma cronológica, os avanços das legislações nacionais e, após o advento da profissão de psicólogo no Brasil, notadamente sobre a avaliação em (futuros) motoristas, uma vez que foi essa a principal “porta de entrada” dos psicólogos na área, como ainda hoje é. No campo da Psicologia do Trânsito, serão abordadas as possibilidades de atuação, ações e desafios. Abordar os marcos regulatórios é fundamental, notadamente porque a pesquisa do Crepop (2009) evidencia que menos da metade das psicólogas e dos psicólogos respondentes (48,2%) disseram ter *pleno conhecimento* do CTB; 65% afirmaram ter pleno conhecimento da Resolução Contran nº 267/2008, que estava em vigor à época, e 67% tinham pleno conhecimento do *Manual de Avaliação Psicológica de Candidatos à Carteira Nacional de Habilitação e Condutores de Veículos Automotores* (Resolução CFP nº 12/2000, vigente na ocasião da pesquisa). Ressaltamos que essa situação preocupa,

considerando que esses marcos legais são os principais para toda e qualquer psicóloga e psicólogo que trabalhe na avaliação de motoristas. Ademais, quase 30% dos entrevistados, ainda que trabalhassem no campo, disseram não ter *nenhum conhecimento* a respeito dessas duas últimas normas, isto é, 27,7% e 21,2%, respectivamente.

Marcos regulatórios para avaliação psicológica de motoristas

Nesta seção, referenciamos parte importante desses marcos para a psicóloga e o psicólogo do trânsito. Partimos de uma narrativa histórica que será dividida, didaticamente, em três períodos, percorrendo datas de documentos normativos e de eventos com repercussões importantes: (1) a partir dos anos 1900 até a década de 1950; (2) da década de 1960 até a década de 1990; e (3) dos anos 2000 até os tempos atuais. Ressaltamos que muitos atores sociais (sejam instituições, grupos ou indivíduos) participaram e contribuíram, em maior ou menor grau, para os acontecimentos aqui narrados e para outros. Embora tenham sido a meta, esses acontecimentos não esgotam toda a dinâmica dos fatos históricos, devendo ser encarados mais como exemplos representativos, que servem para referenciar um entendimento pela psicóloga e pelo psicólogo, especialmente com a participação do CFP.

À psicóloga e ao psicólogo interessado em pesquisar sobre as resoluções do CFP mencionadas neste texto, assim

como todas as outras já publicadas, recomendamos que acesse o portal de serviços do CFP pela internet, lançado em 2018, no endereço <<https://atosoficiais.com.br/cfp>>. No site estão disponibilizadas as atualizações de cada norma com um link para as normas correlatas, o que proporciona melhor entendimento dos parâmetros éticos e contribui para uma atuação cada vez mais qualificada.

A partir dos anos 1900 até a década de 1950

A menção mais antiga ao comportamento humano no trânsito na legislação brasileira, conforme mencionamos anteriormente, está no Ato nº 146 da Prefeitura de São Paulo, publicado em 1903. Ele estabelece, no artigo 6º, a necessidade de uma “carta de conductor de automovel”, que seria concedida mediante prova de que o peticionário conhece o funcionamento do veículo automotor, sabendo manobrá-lo e “possua os requisitos necessários de *prudência, sangue frio e visualidade*” (grifo nosso). Nesse período, o documento de habilitação do condutor era fornecido pelas prefeituras e, somente após a edição do Código Nacional de Trânsito, em 1966, é que a emissão da CNH passou a ser responsabilidade do estado. É oportuno notar na citação anterior os três requisitos relacionados a aspectos psicológicos e físicos, isto é, prudência, sangue frio e visualidade, que são estabelecidos, mesmo que de maneira bastante simples, como pré-requisitos ou como condições básicas importantes para dirigir. Os aspectos psicológicos e físicos também seriam

contemplados futuramente em legislações de âmbito nacional – por exemplo, no primeiro marco regulatório do trânsito instituído nacionalmente, que estabeleceu as bases para a futura prática do profissional da Psicologia, o Decreto-Lei nº 2.994/1941, que instituiu o nosso primeiro Código Nacional de Trânsito. A partir daí, vieram outros códigos e foram instituídos decretos-lei, leis, resoluções e eventos que, de alguma forma, impactaram a sociedade e a Psicologia (SILVA, 2012). À continuidade, neste Eixo 2, abordaremos esses documentos, destacando-se entre eles aquelas que incidiram diretamente no fazer psicológico nesse contexto (veja as Tabelas 4 e 6).

De acordo com o referido Decreto-Lei, o futuro motorista deveria se submeter ao exame fisiológico/médico e psicológico para “estabelecimento do perfil psicofisiológico profissional mínimo, compatível com o exercício da atividade” (§ 1º, artigo 100). Os índices do perfil psicofisiológico profissional seriam revistos anualmente por uma comissão designada pelo Contran, e tais índices variavam nas modalidades de exercício de atividade entre “amador”, “profissional” e “transporte coletivo”, sendo necessária realização de novo exame quando da transferência de uma categoria para outra (bastante semelhante ao que temos atualmente). O exame feito para obtenção de “licença para prática” serviria também para a prova de habilitação, desde que o prazo entre o exame psicofisiológico e a realização da prova não fosse superior a 12 meses.

O candidato poderia ser “recusado” por não ter o mínimo “perfil psicofisiológico” exigido ou por se apresentar sob efeito de “álcool ou inebriantes”. Essas duas questões, colocadas desde

o primeiro Código de Trânsito, parecem permanecer em aberto até os dias atuais: a primeira pela inexistência desse chamado perfil psicofisiológico mínimo (veja a resolução atualmente em vigor, Contran nº 425/2012), e a segunda pelas controvérsias em torno da validade/precisão e da possível violação de direitos do exame toxicológico de larga janela de detecção – como é chamado atualmente esse exame para verificar, somente em motoristas profissionais, o que era chamado anteriormente de uso de “inebriantes”, a partir de amostras, por exemplo, de fio de cabelo, de pelo ou de unha, que identifica o consumo de drogas ilícitas em um período mínimo de 90 dias (veja Lei nº 13.103/2015, que alterou o atual Código de Trânsito). Em relação ao uso de álcool e direção, após longos anos de discussões e embates (desde os anos 1940, pelo menos), foi somente a partir dos anos 2000, com a chamada “Lei Seca” – como foi rotulada a Lei Federal nº 11.705/2008 (BRASIL, 2008) e a Lei Federal nº 12.760/2012 (BRASIL, 2012) – que se estabeleceu a impossibilidade de consumir bebida alcoólica enquanto dirige veículo. Isso demonstra a dificuldade de concretizar e operacionalizar os requisitos que a lei estabelece, seja cientificamente, por um lado, seja pela aceitação social e política, de outro. Mais uma vez, um cenário que inclui tensões, interesses e disputas que envolvem a sociedade de maneira geral, incluindo segmentos com interesses econômicos, e que a psicóloga e o psicólogo não devem ignorar (conforme exposto no Eixo 1).

Tabela 4 – *Histórico dos códigos de trânsito instituídos no Brasil e algumas de suas alterações relacionadas ao trabalho da psicóloga e do psicólogo*

<p>Código Nacional de Trânsito (1941)</p>	<p>Decreto-Lei nº 2.994, de 28 de janeiro de 1941: Institui o Código Nacional de Trânsito.</p> <p>Decreto-Lei nº 3.651, de 25 de setembro de 1941: Dá nova redação ao Código Nacional de Trânsito.</p> <p>Decreto-Lei nº 9.545, de 5 de agosto de 1946: Dispõe sobre a habilitação e exercício da atividade de condutor de veículos automotores.</p>
<p>Código Nacional de Trânsito (1966)</p>	<p>Lei nº 5.108, de 21 de setembro de 1966: Institui o Código Nacional de Trânsito.</p> <p>Decreto nº 62.127, de 16 de janeiro de 1968: Aprova o Regulamento do Código Nacional de Trânsito.</p> <p>Decreto nº 84.513, de 27 de fevereiro de 1980: Altera disposições do Regulamento do Código Nacional de Trânsito.</p> <p>Decreto nº 86.714, de 10 de dezembro de 1981: Promulga a Convenção sobre Trânsito Viário. O Brasil aderiu à Convenção sobre trânsito viário de Viena.</p>
<p>Código de Trânsito Brasileiro (1997)</p>	<p>Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997: Institui o Código de Trânsito Brasileiro.</p> <p>Lei nº 9.602, de 21 de janeiro de 1998: Dispõe sobre legislação de trânsito e dá outras providências.</p> <p>Lei nº 10.350, de 21 de dezembro de 2001: Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, de forma a obrigar a realização de exame psicológico periódico para os motoristas profissionais.</p>

Fonte: Elaborada pela comissão ad hoc de especialistas do CFP.

A nova redação do primeiro Código de Trânsito (em setembro de 1941, oito meses depois da promulgação do Decreto-Lei), passou a considerar que o exame psicofisiológico seria realizado apenas quando fosse apurada a culpa do condutor nos casos de acidente grave e desde que decorridos mais de dois anos do último exame a que ele tivesse sido submetido (veja a Tabela 4 para o histórico de algumas alterações dos códigos de trânsito). O exame psicológico estava, portanto, suspenso do processo de obtenção da carteira de habilitação ou da mudança de categoria, conforme era previsto anteriormente. Tal medida fez perder o caráter preventivo do exame psicológico, conforme proposto inicialmente, para o candidato adquirir a habilitação (SILVA, 2012). De acordo com o autor, esse pode ser considerado o primeiro veto à avaliação psicológica no processo de habilitação, ou um prenúncio do veto presidencial que ocorreu muitos anos depois, na década de 1990, conforme será discutido adiante. Seriam “eliminados” os candidatos que, após exame das condições de sanidade física e mental, apresentassem “existência de moléstias extenuantes, nervosas, medulares ou contagiantes, bem como os alcoólatras, os toxicômanos, os fisicamente debilitados, os emotivos acentuados e os portadores de lesão orgânica capaz de comprometer sua atividade como condutor de veículos, ou que não admita correção” (BRASIL, 1941).

Ainda na década de 1940, foi promulgado outro Decreto-Lei, nº 9.545, que causou impacto na futura profissão de psicólogo, que abordava a habilitação e o exercício da atividade de condutor de veículos automotores, indicando as normas para o exame médico (físico e mental) de candidatos a condutor de

veículos (BRASIL, 1946). Esse documento informava explicitamente que deveria ser organizado um conjunto de testes para o exame psíquico, a critério da junta médica, sem caráter eliminatório, até que fossem estabelecidas as “médias normais” do perfil psicofisiológico do condutor do veículo. Ficava mantida ainda a recusa, por exemplo, de candidatos a motoristas que se entregassem “a vício de entorpecentes”, que fizessem “uso imoderado de bebidas alcoólicas” ou que apresentassem “perturbação mental” que impossibilitasse a condução segura (BRASIL, 1946).

Entre os anos de 1946 (época da alteração do Código de Trânsito) e 1966 (ano de promulgação do segundo Código de Trânsito), o Brasil registra uma série de avanços para o reconhecimento da Psicologia como ciência e profissão, notadamente mediante contribuições de Emilio Mira y López, por meio de trabalhos no Instituto de Seleção e Orientação Profissional (Isop), que desde 1947 era presidido por ele, e na Associação Brasileira de Psicotécnica, que foram decisivos para o reconhecimento da Psicologia como profissão em 1962. Os trabalhos desse psicólogo no contexto do trânsito repercutiram em parte na Resolução do Contran nº 262/1953, tornando obrigatório o exame psicotécnico aos candidatos a motoristas. Conforme Dagoistin (2006, p. 22), nos anos de 1950, eram desenvolvidos no Isop vários estudos para amparar o trabalho do psicólogo:

A entrevista tinha como função coletar informações sobre as condições familiares, ambientes de trabalho, entre outros. Já as provas de habilidades específicas visavam identificar qualidades psicológicas consideradas indispensáveis aos

condutores. Por último, na avaliação da personalidade, fazia-se uso de técnicas expressivas gráficas como Psicodiagnóstico Miocinético – PMK.

O ano de 1953 inaugura, portanto, uma nova fase na legislação sobre a avaliação psicológica de motoristas. Sob a denominação de “exame psicotécnico”, a avaliação de funções psicológicas passa a ser estudada por especialistas e, aos poucos, com o movimento para reconhecimento da Psicologia como profissão, passa a ser realizada por profissionais com formação específica. Daí em diante, as normativas que disciplinam a matéria passam a considerar a figura da psicóloga e do psicólogo no atendimento de (candidatos a) motoristas no processo de formação como condutores de veículos. A história registra também que começamos a enfrentar as primeiras críticas nessa tarefa, relacionadas, por exemplo, ao seu elevado custo e ao prejuízo causado com o afastamento do motorista do seu meio de vida, sem direito ao recebimento de aposentadoria, quando considerados inaptos (VIEIRA, PEREIRA, CARVALHO, 1953).

Da década de 1960 até a década de 1990

Em 1968, o Decreto nº 62.127 aprovou o Regulamento do Código Nacional de Trânsito (veja a Tabela 4) e passou a prever que o Departamento Estadual de Trânsito (Detran), instância responsável pelo processo de habilitação de motoristas, deve-

ria dispor dos serviços médicos e psicotécnicos. Esses “exames psicotécnicos” deveriam ser uniformes em todo o país e com normas indicadas pelo Contran, sendo aplicados nos seguintes casos:

(1) Para certificar diretores e instrutores de escolas de formação de condutor de veículo automotor. Esses exames seriam uma das condições para que cumprissem essas funções, conforme expedido pelos Departamentos de Trânsito (Art. 139): “II – obter aprovação em exame psicotécnico para fins pedagógicos, feito em entidade oficial ou credenciada”.

(2) E também para os candidatos à condução de transporte coletivos e cargas perigosas. No caso de serem reprovados, os candidatos seriam submetidos a novo exame psicotécnico, na presença de médico do Instituto Nacional de Previdência Social. Adicionalmente, esse decreto previa o seguinte: “Art. 156. O Conselho Nacional de Trânsito poderá estender a exigência do exame psicotécnico aos candidatos à habilitação a todas as categorias de veículos automotores”. Nesse caso, “somente poderá fazer-se onde a repartição de trânsito estiver aparelhada para realizá-lo” (art. 254). Essas são algumas das raízes legais do trabalho de avaliação psicológica implementado atualmente.

No âmbito da categoria profissional da Psicologia, é importante destacar que o Decreto nº 5.766/1971 criou o Conselho Federal e os CRPs (e foi efetivamente regulamentado pelo Decreto nº 79.822 de 1977), sendo essa condição fundamental para

que a recém-criada profissão pudesse ser disciplinada por órgão competente. Assim, a criação do Sistema Conselhos de Psicologia oportunizou avanços para que o exercício profissional também no contexto do trânsito fosse realizado em atendimento aos padrões normatizados do conselho de categoria.

Em 1980, o Decreto nº 84.513, de 27 de fevereiro, alterou o Regulamento do Código Nacional de Trânsito e passou a exigir que, além dos *diretores* e *instrutores* das escolas de formação de condutor de veículo automotor (atualmente, Centros de Formação de Condutores), também fossem submetidos a “exame psicotécnico para fins pedagógicos” os *examinadores* de Departamento de Trânsito.

Em 1981, o CFP formou uma comissão para estudar e oferecer propostas ao Contran sobre os trabalhos das psicólogas e psicólogos. Participaram, por exemplo, o professor Reinier Rozestraten e Efraim Rojas Boccalandro, dentre outros colegas da área da Psicologia. Essa comissão iniciou diálogos entre o CFP e o Contran, visando buscar a construção de legislação e orientação para os profissionais que atuavam na área (veja a Tabela 5 para uma visão geral dos eventos que produziram documentos na área). Logo após, foi publicado o artigo “O que é a Psicologia do Trânsito” na primeira edição da revista *Psicologia: Ciência e Profissão* de 1981, do CFP.

Tabela 5 – *Outros documentos/eventos importantes sobre o eixo ético-político para a área da Psicologia do Trânsito e mobilidade*

Conselho Federal de Psicologia
Formação da Comissão Ad Hoc de Psicologia do Trânsito do CFP (1981)
I Fórum Nacional de Psicologia do Trânsito (1999)
Cadernos de Psicologia no Trânsito e Compromisso Social (2000)
Seminário Circulação Humana e Compromisso Social (2001)
VI Congresso Brasileiro de Psicologia do Trânsito (2004)
Pesquisa Exploratória sobre o Processo de Avaliação Psicológica para a Obtenção da
Carteira Nacional de Habilitação (CFP, 2006)
Fundação do Movimento Nacional pela Democratização do Trânsito (2007)
Seminário Psicologia e Mobilidade: Espaço Público como um Direito de Todos (2009)
Caderno Psicologia e Mobilidade: Espaço Público como um Direito de Todos (2010)
Avaliação Psicológica: Diretrizes na Regulamentação da Profissão (2010)
Ano da Avaliação Psicológica: Textos Geradores (2011).
Seminário Psicologia do Trânsito em Trânsito pelo Brasil (2012)
Relatório do Seminário Psicologia do Trânsito em Trânsito pelo Brasil (2012)
Seminário Psicologia e Comportamento no Trânsito (2015)
Caderno de Psicologia do Tráfego: Características e Desafios no Contexto do Mercosul (2016)

Fonte: Elaborada pela comissão ad hoc de especialistas do CFP.

Ainda nesse ano, o Brasil passou a ser signatário, através do Decreto nº 86.714/1981, da Convenção Internacional de Viena, celebrada na Áustria, em novembro de 1968, para aumentar a segurança viária através da padronização, por exemplo, de sinalização viária/veicular e de circulação/uso da via pública.

A década de 1980 também foi enriquecida por diversos debates na área da Psicologia do Trânsito. Podem ser destacados os congressos da área:

- I Congresso de Psicologia do Trânsito (Conpsitran), em Porto Alegre (RS), em 1981
- II Conpsitran, em Uberlândia (MG), em 1983
- III Conpsitran, em São Paulo (SP), em 1985
- IV Conpsitran, no Rio de Janeiro (RJ), em 1987
- V Conpsitran, em Goiânia (GO) em 1989

No final dos anos 1990, apesar de os marcos regulatórios da política descritos anteriormente considerarem a relevância da Psicologia para a segurança no trânsito, a avaliação psicológica para obtenção da CNH foi vetada, inicialmente no atual CTB (Lei nº 9.503/1997). À época, foi um momento de grande mobilização nacional. O CFP e os CRPs se mobilizaram e seus representantes compareceram ao Congresso Nacional, juntamente com outras instituições e profissionais para argumentar em prol da manutenção da avaliação psicológica. Foi esclarecido ao legislativo, naquele momento, o papel da Psicologia e da avaliação de motoristas, sensibilizando os deputados e conseguindo derrubar o referido veto. Nesse período, as psicólogas e os psi-

cólogos discutiram não só a necessidade de avanços na legislação e nas referências da atuação na área, mas também o modo como a avaliação de motoristas era percebida naquele momento.

Com o Código de Trânsito de 1997 mantendo a avaliação psicológica, o Contran passou a estabelecer procedimentos para a avaliação de candidatos à CNH (veja a Tabela 6 para um histórico das resoluções do Contran que incidem no trabalho do psicólogo perito examinador de trânsito). Com isso, em 1998, a Resolução Contran 51 foi a primeira a dispor sobre os exames de aptidão física e mental e de avaliação psicológica, estabelecendo percentis mínimos para a área cognitiva, prática e de equilíbrio psíquico, indicando ainda a necessidade de comprovar a realização de curso de capacitação de 120 horas para o credenciamento como psicólogo perito examinador de trânsito pelos Detrans. No mesmo ano, o Contran promulgou a Resolução nº 80, revogando a anterior e estabelecendo novos parâmetros técnicos para a avaliação psicológica em grau de revisão de inapto, constituída por três psicólogos em uma junta especial de saúde.

Tabela 6 – *Histórico das resoluções que incidem no trabalho do psicólogo perito examinador de trânsito*

Res. nº 51, de 21 de maio de 1998	Dispõe sobre os exames de aptidão física e mental e os exames de avaliação psicológica a que se refere o inciso I, do art. 147 do Código de Trânsito Brasileiro e os §§ 3º e 4º do art. 2º da Lei 9.602/98.
-----------------------------------	---

Res. nº 80, de 19 de novembro de 1998	Altera os Anexos I e II da Res. nº 51/98-Contran, que dispõe sobre os exames de aptidão física e mental e os exames de avaliação psicológica.
Res. 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.
Res. nº 267, de 15 de fevereiro de 2008	Dispõe sobre o exame de aptidão física e mental, a avaliação psicológica e o credenciamento das entidades públicas e privadas de que tratam o art. 147, I e §§ 1º a 4º e o art. 148 do Código de Trânsito Brasileiro.
Res. nº 283, de 01 de julho de 2008	Altera a Res. nº 267, de 15 de fevereiro de 2008, do Contran, que dispõe sobre o exame de aptidão física e mental, a avaliação psicológica e o credenciamento das entidades públicas e privadas de que tratam o art. 147, I e §§ 1º e 4º e o art. 148 do Código de Trânsito Brasileiro – CTB.
Res. nº 300, de 04 de dezembro de 2008	Estabelece procedimento administrativo para submissão do condutor a novos exames para que possa voltar a dirigir quando condenado por crime de trânsito, ou quando envolvido em acidente grave, regulamentando o art. nº 160 do Código de Trânsito Brasileiro.
Res. nº 327, de 14 de agosto de 2009	Altera a Resolução nº 267/2008-Contran, que dispõe sobre o exame de aptidão física e mental, a avaliação psicológica e o credenciamento das entidades públicas e privadas de que tratam o art. 147, I e §§ 1º a 4º e o art. 148 do Código de Trânsito Brasileiro.

Res. nº 425, de 27 de novembro de 2012	Dispõe sobre o exame de aptidão física e mental, a avaliação psicológica e o credenciamento das entidades públicas e privadas de que tratam o art. 147, I e §§ 1º a 4º e o art. 148 do Código de Trânsito Brasileiro.
Res. nº 500, de 28 de agosto de 2014	Altera a Resolução nº 425, de 27 de novembro de 2012, do Contran, que dispõe sobre o exame de aptidão física e mental, a avaliação psicológica e o credenciamento das entidades públicas e privadas de que tratam o art. 147, I e §§ 1º a 4º e o art. 148 do Código de Trânsito Brasileiro – CTB.

Fonte: Elaborada pela comissão ad hoc de especialistas do CFP.

A referida intensa mobilização da categoria profissional para manter a avaliação psicológica de motoristas culminou, dois anos depois, em 1999, no I Fórum Nacional de Psicologia do Trânsito, que ensejou, posteriormente, vários desdobramentos importantes, incluindo várias ações institucionais e eventos para mobilizar e discutir a área e temas relacionados na década seguinte, como a edição do manual para avaliação psicológica de candidatos à carteira nacional de habilitação e condutores de veículos automotores (Resolução CFP nº 12/2000). Além disso, a mobilização produziu importante debate acerca dos rumos na área de trânsito, cujo objetivo era elaborar diretrizes para as políticas e normativas internas ao Sistema Conselhos de Psicologia. A articulação entre Psicologia e políticas públicas de trânsito e transporte começou a ser institucionalizada no âmbito

do Sistema Conselhos, ampliando a perspectiva de atuação da Psicologia no contexto do trânsito, especialmente quanto ao seu potencial nas áreas de planejamento urbano, saúde e educação (CFP, 2000).

Dos anos 2000 até os tempos atuais

O referido manual para avaliação psicológica de candidatos à CNH e condutores de veículos automotores (Resolução CFP nº 12/2000) introduziu uma exigência mínima específica de qualidade referente à atuação na área do trânsito, buscando solução para problemas antigos já apontados historicamente em outras ocasiões, como na 10ª Reunião Anual de Psicologia de Ribeirão Preto (PEREIRA, 1980). As competências atribuídas às psicólogas e psicólogos do trânsito, elencadas no *Caderno de Psicologia do Trânsito e Compromisso Social*, fizeram que a Psicologia do Trânsito figurasse como especialidade em Psicologia, conforme Resolução CFP nº 14/2000. As atribuições desses especialistas estão na Tabela 7 e são consideradas um avanço, uma vez que, até então, todas as ações do CFP foram no sentido de regulamentar a prática de avaliação psicológica no processo de habilitação.

Tabela 7 – *Atribuições do especialista em Psicologia do Trânsito*

Procede ao estudo no campo dos processos psicológicos, psicossociais e psicofísicos relacionados aos problemas de trânsito.
Realiza diagnóstico da estrutura dinâmica dos indivíduos e grupos nos aspectos afetivos, cognitivos e comportamentais.
Colabora na elaboração e implantação de ações de engenharia e operação de tráfego.
Desenvolve ações socioeducativas com pedestres, ciclistas, condutores infratores e outros usuários da via.
Desenvolve ações educativas com: diretores e instrutores dos Centros de Formação de Condutores, examinadores de trânsito e professores dos diferentes níveis de ensino.
Realiza pesquisas científicas no campo dos processos psicológicos, psicossociais e psicofísicos, para elaboração e implantação de programas de saúde, educação e segurança do trânsito.
Realiza avaliação psicológica em condutores e candidatos à carteira de habilitação.
Participa de equipes multiprofissionais no planejamento e realização das políticas de segurança para o trânsito.
Analisa os acidentes de trânsito, considerando os diferentes fatores envolvidos para sugerir formas de evitar e/ou atenuar as suas incidências.

Elabora laudos, pareceres psicológicos, relatórios técnicos e científicos; desenvolve estudos sobre o fator humano para favorecer a elaboração e aplicação de medidas de segurança.
Elabora e aplica técnicas de mensuração das aptidões, habilidades e capacidades psicológicas dos condutores e candidatos à habilitação, atuando em equipes multiprofissionais para aplicar os métodos psicológicos de diagnóstico.
Dialoga com os profissionais da área médica e da educação (instrutores /professores/examinadores) por meio de estudos de caso de candidatos à Carteira Nacional de Habilitação.
Desenvolve estudos de campo e em laboratório, do comportamento individual e coletivo em diferentes situações no trânsito para sugerir medidas preventivas.
Estuda os efeitos psicológicos do uso de drogas e outras substâncias químicas na situação de trânsito; presta assessoria e consultoria a órgãos públicos e privados nas questões relacionadas ao trânsito e transporte.
Atua como perito em exames de habilitação, reabilitação ou readaptação profissional.

Fonte: CFP (2000).

Essas atribuições cumpriram – e ainda cumprem – o papel de sugerir novas práticas à psicóloga e ao psicólogo do trânsito, estimulando a inserção em novos espaços de atuação (SILVA, 2012). Segundo o autor, algumas dessas atribuições são inovadoras para a época, com enfoque na atuação ampla e interdisciplinar, sugerindo, a partir disso, outras atividades profissionais. Decorridos 18 anos desde a publicação do CFP, muitas das atri-

buições explicitadas não fazem parte efetivamente das práticas da maior parte das psicólogas e dos psicólogos, embora tenham um valor pedagógico importante para indicar aos estudantes e profissionais o que se pode fazer (SILVA, 2012; CFP, 2009). Cabe sinalizar que, no Eixo 3 desta referência técnica, seguimos também na perspectiva de referenciar a dimensão técnica do trabalho da psicóloga e do psicólogo, que se relaciona com essas atribuições. Destacam-se a avaliação psicológica, a educação para o trânsito e a atividade docente na relação com a mobilidade humana e o trânsito.

Voltando para nossa cronologia, no ano de 2001, ainda pela mobilização da categoria profissional, o Código de Trânsito teve nova alteração com a Lei nº 10.350/2001, estendendo a avaliação psicológica para as renovações da carteira de habilitação para os motoristas que exercem atividade remunerada ao veículo. Outras importantes resoluções do CFP disciplinaram o exercício profissional em perícia psicológica de motoristas para proibir qualquer tipo de vínculo com centros de formação de condutores (Resolução CFP nº 016/2002), permitir realização de outras atividades desde que fora do horário destinado àquele fim (Resolução CFP nº 006/2010) e deixar de limitar a quantidade de atendimentos por dia (Resolução CFP nº 008/2013).

Em 2001, ocorreu em São Paulo o Seminário Psicologia, Circulação Humana e Subjetividade, que discutiu, dentro do Sistema Conselhos, temas ligados ao espaço público, como as garantias fundamentais do cidadão, educação para o trânsito, questões relacionadas à Psicologia, trânsito e saúde e sobre o compromisso social da formação e atuação em Psicologia.

Esse evento também foi um desdobramento do já mencionado I Fórum Nacional de Psicologia do Trânsito.

Ainda em 2001, houve a criação do Sistema de Avaliação de Testes Psicológicos (Satepsi) pelo CFP. Uma de suas motivações advinha das amplas discussões sobre a avaliação psicológica e a qualidade dos instrumentos disponíveis no país. A má qualidade dos instrumentos afetava a credibilidade das psicólogas e dos psicólogos em diversas áreas, incluindo as avaliações em motoristas. Com a criação do Satepsi, as psicólogas e psicólogos peritos em trânsito tiveram seu trabalho novamente afetado, dessa vez pelo fato de vários instrumentos amplamente usados não terem sido aprovados pelo Sistema naquele momento.

Outro desdobramento importante aconteceu posteriormente, no VI Congresso Brasileiro de Psicologia do Trânsito: Compromisso Social com a Mobilidade Humana, em Campo Grande (MS), realizado pelo CFP em parceria com o CRP 14 MS/MT. O evento significou uma retomada da realização dos congressos nacionais da área, que na década de 1980, conforme citamos, foram importantes espaços de discussão e de articulação da categoria. Esse evento foi marcadamente importante, pois houve uma aproximação efetiva da Psicologia com outras áreas que atuam no trânsito, como a Medicina, a Engenharia, a Arquitetura e Urbanismo e o Direito, dentre outras, promovendo discussões para além da avaliação psicológica no contexto do trânsito.

Em 2006, o CFP realizou uma ação geral em conjunto com os conselhos regionais, nas clínicas de trânsito, que gerou um relatório de fiscalização, cuja ação foi denominada Pesquisa Ex-

ploratória sobre o Processo de Avaliação Psicológica para a Obtenção da Carteira Nacional de Habilitação (CFP, 2006). Os resultados desse estudo evidenciaram um avanço no trabalho das clínicas credenciadas nos Departamentos Estaduais de Trânsito, identificando, por exemplo, um baixo índice de uso de cópias dos testes psicológicos e aprimoramento profissional na área da avaliação psicológica de motoristas.

Em 2007, aconteceu a 7ª edição do Congresso Brasileiro de Psicologia do Trânsito, em Curitiba (PR), focado nas pesquisas e avanços da área. Em 2010, na mesma cidade, ocorreu o Congresso Interamericano de Trânsito e Transporte, que contribuiu na divulgação, expansão e aprofundamento teórico e prático da área de trânsito e transporte no âmbito dos países americanos. Importantes nomes internacionais da Psicologia do trânsito e transporte estiveram presentes: Heikki Summala (Finlândia), Linda Steg (Holanda) e Bryan Porter (Estados Unidos).

Em 2007, o Conselho Federal de Psicologia agregou diversos atores para discutir o trânsito e fundou com eles o Movimento Nacional pela Democratização do Trânsito (MNDT). Faziam parte do movimento, além do CFP, a Universidade Católica Dom Bosco (MS), a ONG Rua Viva, a ONG Criança Segura, a Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP) e o Instituto de Certificação e Estudos de Trânsito e Transporte (Icetran), que capitanearam as discussões. Porém, mais de 30 entidades chegaram a fazer parte desse movimento que está, atualmente, inativo. As discussões ocorriam de forma horizontal, sobretudo a respeito das discrepâncias entre as políticas públicas de trânsito, assim como sobre as estratégias para o enfrentamento, por

exemplo, dos acidentes de trânsito, do contingenciamento de recursos e da educação para o trânsito. O grupo produziu um manifesto cobrando das autoridades do SNT o cumprimento das legislações em vigor e a garantia de um trânsito seguro para a população brasileira, realizando também uma audiência pública no Congresso Nacional, que chamou a atenção dos políticos para essas questões.

Em 2008, o Contran, por meio da Resolução nº 267, dispôs a sobre a avaliação psicológica e passou a exigir a realização de curso com 180 horas de capacitação (e não mais de 120 horas), para credenciamento de psicólogo perito examinador de trânsito. Nessa normativa, ficou ainda definido o prazo para que os interessados em se credenciar apresentassem a especialidade em Psicologia do Trânsito registrada na carteira de identidade profissional. O prazo foi prorrogado, no mesmo ano, pela Resolução Contran nº 283/2008.

A Resolução Contran nº 300/ 2008 estabeleceu procedimento administrativo para submissão do condutor a novos exames para voltar a dirigir quando condenado por crime de trânsito ou quando envolvido em acidente grave. Essa resolução, que tem por objetivo regulamentar o artigo 160 do Código de Trânsito brasileiro, parece instituir a avaliação psicológica como uma medida de punição, quando na verdade ela é realizada porque o candidato à obtenção da CNH, em razão do crime de trânsito cometido ou do acidente grave em que se envolveu, deve se submeter a novo processo de formação como motorista.

Em 2009, a Resolução Contran nº 327 inseriu a exigência de

cunho administrativo para as clínicas credenciadas (vigilância sanitária) e, em 2012, a Resolução nº 425 passou a disciplinar sobre “o exame de aptidão física e mental, a avaliação psicológica e o credenciamento das entidades públicas e privadas”, com alteração pela Resolução nº 500/2014, que passou a exigir apenas que psicólogos e médicos estivessem inscritos nos respectivos conselhos regionais (suspendendo a exigência de tempo mínimo de dois anos de formado). Atento às mudanças do processo de avaliação psicológica de (candidatos a) motoristas, o CFP editou a Resolução nº 007/2009 – instituindo normas e procedimentos para a avaliação psicológica no trânsito, atualmente em vigor.

Ainda em 2009, a partir das discussões do MNMT e de diversos encontros com a categoria, ocorreu o Seminário Nacional de Trânsito e Mobilidade: O Espaço Público como Direito de Todos, em São Paulo, na sede do CRP 6. Esse evento gerou a publicação *Trânsito e mobilidade humana: o espaço público como direito de todos*. Tratou-se de um evento com caráter interdisciplinar, com a presença de engenheiros, arquitetos, médicos, sanitaristas, enfermeiros, psicólogas e psicólogos e um conjunto muito grande de profissionais que estavam interessados em discutir, dentro do eixo mobilidade e trânsito, a tríade segurança pública, saúde e educação para o trânsito.

No mesmo ano, o CFP promoveu o debate online “Desafios da Psicologia na Interface com o Trânsito e com a Mobilidade”, com a participação da professora Edinilsa Ramos (Fiocruz), da professora Amélia Damiani (geógrafa da USP) e de Marcos Bicalho (urbanista e membro da ANTP). Nesse debate, os autores atentaram para o fato de os contextos de mobilidade e trân-

sito estarem ligados à economia do mercado e à subjetividade humana, desenvolvendo uma cultura do uso do carro ao invés do uso do transporte público.

Em dezembro de 2010, durante a Assembleia de Políticas, da Administração e das Finanças (APAF) do Sistema Conselhos de Psicologia, foi aprovado um Grupo de Trabalho (GT), cujo objetivo era qualificar a avaliação psicológica sob diversos contextos, além de desenvolver uma visão mais ampla sobre a avaliação psicológica, que precisava ser contemplada a partir de uma prática contextualizada, com determinações históricas, sociais, políticas e econômicas. O GT que organizou esse trabalho foi composto pelo CFP e pelos conselhos de Psicologia da Bahia, São Paulo, Rio Grande do Sul, Mato Grosso do Sul e Amazonas.

Em 2011, o CFP emitiu nota técnica (Resolução CFP nº 1/2011) ressaltando a importância do uso de instrumentos psicológicos com validade de critério para esse fim, e resolução (Resolução CFP nº 9/2011) destacando que, na avaliação psicológica no contexto do trânsito, devem ser aferidos no mínimo três tipos de atenção. A Tabela 8 sumariza as resoluções do CFP sobre avaliação de motoristas e avaliação de maneira geral, que são importantes para todos os psicólogos.

O Ano da Avaliação Psicológica foi então iniciado em maio de 2011 e concluído com um seminário nacional sobre o tema, em março de 2012. Um dos objetivos desse processo foi mapear as necessidades para qualificação da avaliação psicológica e adequar essas ferramentas aos parâmetros éticos da profissão e aos con-

textos de uso. Foi observado pelo referido GT que mais de 50% das proposições estavam relacionadas à avaliação psicológica no contexto do trânsito. A partir dessa constatação, foi desenvolvida a proposta de realização do seminário Psicologia do Trânsito em Trânsito pelo Brasil, no mesmo ano. Esse evento envolveu cerca de 1.500 participantes em 17 estados e promoveu discussões com psicólogos da categoria sobre diversos temas relacionados ao trânsito. Para tanto, o seminário foi dividido em três eixos: (1) Psicologia do Trânsito no Brasil e no Mundo; (2) Mobilidade Urbana e Políticas Públicas para o Trânsito e 3) Avaliação Psicológica no Contexto do Trânsito. Foram objetos de discussão:

- a atuação da psicóloga e do psicólogo na avaliação psicológica para obtenção da CNH;
- o título de especialista em Psicologia do Trânsito;
- a autonomia da psicóloga e do psicólogo na escolha da bateria de instrumentos e técnicas para avaliação psicológica;
- as relações com o Detran;
- as condições de trabalho e muitas outras intervenções possíveis, com vistas a um avanço na atuação, incluindo a discussão sobre mobilidade urbana.

Ainda em 2012, logo após a realização de todos os seminários em âmbito nacional, foi proposto um novo debate online na sede do CFP, com a presença dos psicólogos Fabián Rueda

(USF); Fábio de Cristo (UFRN) e Andrea dos Santos Nascimento (Ufes). Esse debate discutiu os desafios e conquistas para a Psicologia do Trânsito. Além disso, um relatório final foi produzido pelo CFP com o produto dos seminários regionais (referente ao tema Psicologia do Trânsito em Trânsito pelo Brasil) e entregue às autoridades responsáveis pelo Sistema Nacional de Trânsito, dentre elas: Contrans, Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), Ministério das Cidades, Ministério da Saúde e Ministério da Justiça.

Em 2015, o CFP realizou o Seminário Psicologia e Comportamento do Trânsito, uma atividade preliminar à 2ª Conferência de Alto Nível sobre Segurança no Trânsito, promovida pela Organização das Nações Unidas (ONU) em Brasília. Como fruto de ações conjuntas realizadas pelo CFP e com as comissões de Trânsito e Consultiva em Avaliação Psicológica (CCAP), foi lançada a publicação *Psicologia do tráfego: características e desafios no contexto do Mercosul* (CFP, 2016).

No mesmo ano, foi fundada a Associação Brasileira de Psicologia de Tráfego (Abrapsit), que visa a promover o desenvolvimento técnico-científico do exercício profissional na área de tráfego e circulação humana em todos os modais: terrestre, aéreo e aquaviário, o que é uma novidade, considerando o percurso histórico que narramos neste Eixo 2. A Abrapsit tem promovido eventos, publicado livros e participado das reuniões da Câmara Temática de Saúde e Meio Ambiente no Trânsito, além de articular parcerias com outras entidades como a Associação Brasileira de Medicina do Tráfego. Essa parceria resultou, dois anos depois, na realização conjunta do XII Congresso Brasileiro

de Medicina de Tráfego e do I Congresso Brasileiro de Psicologia de Tráfego.

Tabela 8 – *Histórico de resoluções do CFP referentes à avaliação psicológica em motoristas e avaliação psicológica de modo geral*

Conselho Federal de Psicologia			
Avaliação psicológica em motoristas		Avaliação psicológica de modo geral	
Res. n° 012/2000	Institui o Manual para Avaliação Psicológica de candidatos à CNH e condutores de veículos automotores.	Res. n° 025/2001	Define teste psicológico como método de avaliação privativo do psicólogo e regulamenta sua elaboração, comercialização e uso.
Res. n° 016/2002	Dispõe acerca do trabalho do psicólogo na avaliação psicológica de candidatos à Carteira Nacional de Habilitação e condutores de veículos automotores (<i>veda vínculo com CFCs</i>).	Res. n° 005/2012	Altera a Res. CFP n.º 002/2003, que define e regulamenta o uso, a elaboração e a comercialização de testes psicológicos.

<p>Res. nº 007/2009</p>	<p>Revoga a Res. 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.</p>	<p>Res. nº 002/2003</p>	<p>Define e regulamenta o uso, a elaboração e a comercialização de testes psicológicos e revoga a Res. CFP Nº. 025/01.</p>
<p>Res. nº 006/2010</p>	<p>Altera a Res. CFP Nº 016/2002. Dispõe acerca do trabalho do psicólogo na avaliação psicológica de candidatos à Carteira Nacional de Habilitação e condutores de veículos automotores (<i>permite realização de outras atividades, desde que fora do horário destinado àquele fim</i>).</p>	<p>Res. nº 006/2004</p>	<p>Altera a Res. CFP n.º 002/2003; estabelece revisão periódica de dados empíricos das propriedades de um teste.</p>

<p>Nota técnica nº 001/2011</p>	<p>Nota técnica sobre atenção.</p>	<p>Res. Nº 009/2018</p>	<p>Estabelece diretrizes para a realização de Avaliação Psicológica no exercício profissional da psicóloga e do psicólogo, regulamenta o Sistema de Avaliação de Testes Psicológicos – SATEPSI e revoga as Resoluções nº 002/2003, nº 006/2004 e nº 005/2012 e Notas Técnicas nº 01/2017 e 02/2017.</p>
<p>Res. nº 009/2011</p>	<p>Altera o anexo II da Res. CFP nº 007/2009, para destacar o caráter processual da avaliação psicológica.</p>		

008/2013	Revoga o artigo 86 da Resolução CFP nº 18/2000, substituído pelo artigo 85 da Resolução CFP nº 03/2007 <i>(que limitava a realização de 10 avaliações psicológicas por dia).</i>		
----------	--	--	--

Fonte: Elaborada pela comissão ad hoc de especialistas do CFP.

Em 2018, por meio da Resolução CFP nº 09/18, o Sistema de Avaliação de Testes Psicológicos (Satepsi) foi atualizado, reforçando o seu papel de agente catalisador de evolução dos instrumentos de avaliação psicológica no país, desde a sua criação no início dos anos 2000.

Políticas sobre a construção do espaço público, o seu uso e os deslocamentos

Nos tópicos anteriores deste Eixo 2, foram abordados aspectos do trabalho da psicóloga e do psicólogo no tema trânsito. Contudo, para além do CTB, é necessário compreender e discutir como outras políticas se articulam para construir o espaço público em que se dão os deslocamentos, sendo que essas discussões:

sinalizam a urgente necessidade da Psicologia responder à problemática gerada pelo fenômeno trânsito. Enquanto fenômeno que se dá nas vias públicas e envolve o ir e vir de pessoas, não pode ser entendido apenas como um campo disciplinar voltado para o indivíduo em suas ações no trânsito. O tempo presente exige considerar o objeto da Psicologia inserido historicamente na interface entre o espaço público e o privado para a construção do bem-estar e da qualidade de vida para todos. (CFP, 2000, p. 9)

Diante disso, nesta seção, serão abordados três tópicos importantes para a psicóloga e o psicólogo do trânsito se preparar e, mais do que isso, se inserir de maneira mais efetiva e sistemática tanto nos debates quanto nas ações de planejamento e mobilidade urbana, educação e cidadania e violência. Trata-se de uma breve introdução a essas temáticas, que não são tão comuns na formação na área. Por exemplo, conforme o Crepop (2009), apenas 5,3% dos psicólogos entrevistados desenvolvem atividades voltadas à gestão, formulação e avaliação de políticas públicas de mobilidade urbana, transporte e trânsito; 82,5% das respostas informam que os psicólogos não trabalham com indicadores de acompanhamento/avaliação de sua intervenção. Além disso, essa pesquisa evidenciou, por exemplo, que mais da metade dos psicólogos respondentes (64,2%) não tinham *nenhum conhecimento* sobre o Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257/2001), e que 53,3% não tinham *nenhum conhecimento* da Política Nacional de Redução da Morbimortalidade por Acidentes e Violência (à época, a Portaria nº 737/2001-MS), sendo este último documento considerado pelos participantes um dos cinco mais importantes

para seu trabalho. Os dados também não foram alentadores em relação a outros marcos lógicos e legais investigados no período.

Assim, como um passo importante para o psicólogo ampliar sua inserção nessas relevantes atividades, é preciso pelo menos identificar e reconhecer os diversos espaços de discussão e as diversas demandas sociais, dentre as quais serão aqui destacadas: planejamento e mobilidade urbana, educação e cidadania e violência. Além disso, é fundamental construir e usar indicadores para acompanhar e avaliar tanto sua atividade e seu impacto quanto as ações ou políticas em que estão envolvidos. Nesse sentido, o Eixo 1 oferece os fundamentos para entender as razões pelas quais as psicólogas e os psicólogos devem se inserir nessas questões, isto é, um posicionamento ético e político da Psicologia. As políticas públicas são fruto de ações de governo que influenciam a vida dos cidadãos, devendo ser pensadas também por meio de concepções de cidade. Então, a Psicologia do trânsito também importa, uma vez que, conforme abordamos naquela seção, os espaços são nossos reflexos e também nos constituem e instituem uma forma de estar no mundo e dele fazer parte.

Planejamento e mobilidade urbana

São discussões importantes sobre esse tema: a acessibilidade de pessoas idosas (considerando, por exemplo, o rápido envelhecimento populacional no Brasil) e das pessoas com deficiência e a qualidade de vida de pedestres, ciclistas e moto-

ciclistas que, enquanto usuários do espaço público, estão em condições vulneráveis ao dividir espaços com máquinas em movimento. Será necessário, então, que a Psicologia possa discutir aspectos relevantes do planejamento urbano que orienta políticas públicas no setor – por exemplo, a utilização do desenho universal no planejamento urbano (isto é, a ampliação do uso dos espaços públicos pelo maior número de pessoas sem a necessidade de adaptações posteriores) e a participação popular na formulação do Plano Diretor Participativo, que é a participação popular na construção do instrumento que orienta a política de desenvolvimento e de ordenamento da expansão urbana do município. A seguir, nesta seção, serão sumariamente referenciados os seguintes documentos: o Estatuto da Cidade, a Política Nacional de Mobilidade Urbana e a Política Nacional de Trânsito (PNT). Esses documentos trazem novos modos de construção de políticas públicas na perspectiva do direito à cidade e acesso ao transporte público.

O Estatuto da Cidade, criado pela Lei nº 10.257 em 2001, apresenta a oportunidade para que a política urbana cumpra seu objetivo de ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade. Essa lei prevê a existência de órgãos colegiados de política urbana nos três níveis de governo e ainda destaca a necessidade de estudos de impactos (ambientais e de vizinhança), devendo a operação urbana consorciada contar com a participação de moradores e usuários permanentes para avaliação das melhorias sociais alcançadas com as transformações urbanísticas. As psicólogas e os psicólogos, seja de maneira autônoma, como representantes de entidades ou como membros de equipe

de planejamento, podem passar a dialogar com o poder público para a consecução da referida política.

A PNT, promulgada em setembro de 2004, foi resultado de uma ampla discussão que envolveu os três níveis de governo (Federal, Estadual e Municipal) e diversos órgãos e entidades, assim como a população em geral. A PNT aponta caminhos e condições para uma abordagem mais integrada do trânsito, desde o uso do solo até a educação e o meio ambiente, passando pelo desenvolvimento urbano e regional, a mobilidade urbana e o sistema viário (BRASIL, 2004). Trata, também, o trânsito como uma questão multidisciplinar que envolve problemas sociais, econômicos, laborais e de saúde que devem ser enfrentados pelo poder público e pela sociedade. A PNT é atualmente disciplinada pela Resolução Contran nº 514/2014.

A Política Nacional de Mobilidade Urbana, criada em 2014 pela Lei nº 12.587 para ser instrumento da política de desenvolvimento urbano, prevê a criação de órgãos colegiados, apresentando especial preocupação com a política tarifária do transporte público urbano e com a infraestrutura necessária, por exemplo, para a mobilidade a pé e de bicicleta.

Educação e cidadania

No caderno *Trânsito, questão de cidadania* (BRASIL, 2004), o Ministério das Cidades aborda a segurança no trânsito, assim como o sistema, a política e as normatizações sob a

perspectiva da cidadania e da qualidade de vida, resumizando vários documentos sobre a temática. O acidente de trânsito é compreendido como uma ocorrência evitável e, para tal, é necessário mostrar à sociedade que as variáveis que o envolvem são controláveis, e está sob a responsabilidade de todos contribuir para aprimorar o convívio nas cidades, nas estradas e nas rodovias. Nesse documento constam, também, projetos de educação de trânsito desde o ensino fundamental até o superior, em curso no governo à época, tratando o trânsito a partir do uso e da ocupação do solo, como também do transporte de pessoas e de cargas. Em geral, os programas sobre o tema possuem a finalidade de modificar atitudes e comportamentos, seja de um grupo, uma escola, uma comunidade, até mesmo de um estado e país para uma convivência harmoniosa. Nesse ponto, os psicólogos possuem larga expertise no estudo das atitudes, crenças e valores, por exemplo no campo da Psicologia Social e Psicologia Ambiental – expertise que também pode ser aplicada no contexto do trânsito.

O exercício da cidadania é feito a partir do conhecimento dos direitos e deveres, além da prática e da vigilância para que sejam efetivados. Para auxiliar nesse processo, por meio de ações e de investigações, as psicólogas e os psicólogos devem conhecer ainda outros documentos que se relacionam a esse tema. Por exemplo, o Estatuto do Idoso (Lei nº 10.741/2003), a Acessibilidade Universal (Decreto nº 5.294/2004), a Lei de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Lei nº 13.146/2015) e o Estatuto da Metrópole (Lei nº 13.089/2015). Não se pode falar em mobilidade humana sem que se incluam todas as pessoas, a

fim de que possam acessar os equipamentos e bens públicos da cidade.

Recomendamos, ainda, acessar o site do Denatran⁵, no link “Educação”, onde estão disponíveis vários materiais, como campanhas, cursos, publicações, projetos e vídeos. Indicamos que se conheça especificamente: o Prêmio Denatran de Educação no Trânsito, que ocorre nos meses de setembro com a finalidade de incentivar a produção de trabalhos voltados ao tema trânsito; e o Programa Educa, lançado em 2018, que reúne materiais direcionados ao Ensino Fundamental I e II para incluir na organização curricular das escolas o trânsito, como tema transversal à saúde, meio ambiente, ética e cidadania, de acordo com as disciplinas e áreas de conhecimento. Os livros podem ser baixados gratuitamente no referido site do Denatran⁶.

Existem também eventos internacionais/nacionais que envolvem a temática, como o Dia Mundial sem Carro, celebrado em 22 de setembro com a finalidade de estimular a reflexão sobre o uso em massa e a dependência que criamos do automóvel; e a Semana Nacional de Trânsito, que é comemorada anualmente no período compreendido entre 18 e 25 de setembro (art. 326 do CTB). O Contran é responsável por estabelecer os temas e os cronogramas das campanhas de âmbito nacional, que deverão ser promovidos por todos os órgãos ou entidades do Sistema Nacional de Trânsito.

5 Disponível em: <www.denatran.gov.br>.

6 O link direto para o material é: <<https://www.denatran.gov.br/educacao/109-educacao/publicacoes/633-educacao-para-o-transito-ensino-fundamental>>.

Violência

A violência no trânsito é um problema global, razão pela qual a Organização Mundial da Saúde criou, em 2011, a Década Mundial pela Segurança no Trânsito⁷. O Brasil está entre os dez países com maiores índices de mortes no trânsito, sendo por isso incluído no Projeto Segurança no Trânsito em Dez Cidades (*Road Safety in Ten Countries – RS10*), financiado pela Fundação Bloomberg. No Brasil, essa ação está em curso por meio do Programa Vida no Trânsito, executado pelo Ministério da Saúde e pela OPAS, como ação nacional em correspondência à Década da OMS (SILVA et al., 2013). É importante a psicóloga e o psicólogo individualmente não só conhecer, mas influenciar os órgãos que os representam para participar ativamente das ações da Década.

O Mapa da Violência tem sido reconhecido como uma referência importante na publicação dos dados também sobre acidentes de trânsito. O mapa publicado em 2013, por exemplo, apresentou um panorama da evolução da violência no trânsito, com foco na mortalidade de motociclistas, no período compreendido entre 1980 e 2011, analisando os dados dos estados, capitais e municípios, podendo ser utilizado para análise de alguns fatores estreitamente relacionados à produção dos traumas de trânsito, que têm produzido prejuízos financeiros, sofrimentos e sequelas físicas e psicológicas. Os acidentes com motocicleta são um desafio atual para as políticas de trânsito que as psicólogas e os psicólogos devem atentar. As contribuições da

7 Veja o site oficial da Década: <<https://nacoesunidas.org/campanha/seguranca-transito/>>.

Psicologia no enfrentamento da violência de trânsito, seja no desenvolvimento de estratégias de engenharia, de fiscalização ou de educação, precisam considerar a complexidade do fenômeno trânsito, que inclui questões sociais e econômicas na manutenção de um status que demanda segurança viária. A violência no trânsito tem alcançado tão grande destaque que, em janeiro de 2018, a Lei nº 13.624 alterou o Código de Trânsito em vigor para criar o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito, que definiu para 2028 o prazo para redução em 50% das mortes no trânsito. Dessa maneira, o Brasil parece já reconhecer que será difícil atingir essa meta, anteriormente acordada com a ONU para ser atingida até 2020, por ocasião da Década Mundial de Segurança no Trânsito.

Outros documentos internacionais/nacionais importantes sobre o tema são os relatórios globais sobre segurança no trânsito (Global Status Report on Road Safety), publicados pela OMS, sendo o mais recente de 2015⁸, e a Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável, articulada pela Organização das Nações Unidas, que estabelece um plano de ação para as pessoas, para o planeta e para a prosperidade, buscando fortalecer a paz universal com mais liberdade. São 17 objetivos que se desdobraram em 169 metas que orientam os planos de desenvolvimento nacionais dos países por meio de acordos internacionais. Esses objetivos e metas incluem também os temas trânsito, transporte e mobilidade⁹. O Brasil possui uma Comissão Nacional para os Objetivos

8 Link para os relatórios da Organização Mundial da Saúde sobre segurança no trânsito (em inglês): <http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/en/>.

9 Conheça o site da Agenda: <<https://nacoesunidas.org/pos2015/agenda2030/>>.

de Desenvolvimento Sustentável (Decreto nº 8.892/2016). As ações da Psicologia do Trânsito, sejam individuais ou coletivas, devem também alinhar-se a essas importantes metas. Além disso, existe possibilidade de aumentar a adesão a eventos como o Maio Amarelo, um movimento cuja finalidade é chamar a atenção da sociedade para os elevados índices de mortalidade no trânsito no mundo¹⁰, e o Dia Mundial em Memória das Vítimas de Trânsito, lembrado em todo o mundo no terceiro domingo de novembro, conforme adotado pela ONU.

De onde viemos e para onde (possivelmente) vamos?

Neste Eixo 2, contextualizamos a história da Psicologia do Trânsito e abordamos de forma cronológica os marcos regulatórios para avaliação psicológica de motoristas, a partir dos anos 1900 até os tempos atuais. Esse resgate histórico do contexto de produção dos textos normativos para a formulação das políticas públicas de trânsito, com o recorte do processo de formação de motoristas, ajuda-nos a compreender que a demanda por conhecimentos psicológicos inicialmente estava relacionada a uma perspectiva de segurança pública. Dessa forma, ainda hoje as instituições impõem e asseguram a legalidade do exercício profissional da psicóloga e do psicólogo para esse fim específico. Após o advento da profissão, várias psicólogas e psicólogos, pesquisadores e o Conselho Federal de Psicologia esforçam-se para ampliar a visão dos profissionais em relação a sua práxis na

10 Conheça o site desse movimento: <<https://www.maioamarelo.com/>>.

área. Reforçamos que uma possibilidade real para isso é a inserção nas políticas sobre a construção do espaço público, seu uso e os deslocamentos (por exemplo, de planejamento e mobilidade urbana, de educação e cidadania e de violência). Mas temos o desafio de pelo menos identificar e reconhecer os diversos espaços de discussão e as diversas demandas sociais, dentre elas aquelas operacionalizadas nos documentos oficiais que destrincham as políticas que são, em geral, desconhecidas da psicóloga e do psicólogo do trânsito.

A constatação de que existem diversos setores da sociedade que disputam entendimentos exercendo campos de influências para a formulação de políticas públicas indica a necessidade de a categoria profissional organizar-se e valer-se do Sistema Conselhos de Psicologia e de outras instâncias, como as associações profissionais, para garantir que as políticas promovam saúde e qualidade de vida dos usuários e trabalhadores. Historicamente, o CFP e outras instituições têm realizado ações junto ao tema, cuidando do que existe e também ampliando as possibilidades de atuação. Todas as ações realizadas colocaram uma perspectiva de autonomia em relação ao trabalho, dialogando com o referencial ético-político que dá sustentação à atuação da psicóloga e do psicólogo no campo em questão. A presente publicação da referência técnica do Crepop na área demonstra esse cuidado e preocupação, sinalizando a importância de atuação na prevenção e promoção da saúde, assim como na educação para o trânsito, equilibrando o tripé “Saúde, Educação e Segurança Pública” para uma compreensão mais orgânica do trânsito e da mobilidade humana.

EIXO 3

Psicologia, mobilidade humana e trânsito: dimensão técnica

*Os curiosos atrapalham o trânsito
Gentileza é fundamental
Não adianta esquentar a cabeça
Não precisa avançar no sinal
Dando seta pra mudar de pista
Ou pra entrar na transversal
Pisca alerta pra encostar na guia
Para-brisa para o temporal
Já buzinou, espere, não insista,
Desencoste o seu do meu metal
Devagar pra contemplar a vista
Menos peso do pé no pedal
Não se deve atropelar um cachorro
Nem qualquer outro animal
Todo mundo tem direito à vida
Todo mundo tem direito igual
Motoqueiro, caminhão, pedestre
Carro importado, carro nacional
Mas tem que dirigir direito
Para não congestionar o local
Tanto faz você chegar primeiro
O primeiro foi seu ancestral
É melhor você chegar inteiro
Com seu venoso e seu arterial
A cidade é tanto do mendigo
Quanto do policial
Todo mundo tem direito à vida
Todo mundo tem direito igual
Travesti, trabalhador, turista
Solitário, família, casal
Todo mundo tem direito à vida*

*Todo mundo tem direito igual
Sem ter medo de andar na rua
Porque a rua é o seu quintal
Todo mundo tem direito à vida
Todo mundo tem direito igual
Boa noite, tudo bem, bom dia,
Gentileza é fundamental
Pisca alerta pra encostar na guia
Com licença, obrigado, até logo, tchau.*
(Arnaldo Antunes e Lenine, Rua da Passagem)

Neste eixo abordaremos a dimensão técnica do trabalho do psicólogo do trânsito, notadamente em três conjuntos de atividades, incluindo: a avaliação psicológica, a educação para o trânsito e a atividade docente na relação com mobilidade humana e trânsito, assim como serão discutidos os desafios relacionados (alguns deles relacionados à música de Arnaldo Antunes e Lenine). A missão deste eixo é bastante árdua por se relacionar a uma série de competências profissionais (isto é, conhecimentos, habilidade e atitudes), muitas delas discutidas ao longo dos eixos anteriores e, adicionalmente, outras que fundamentam a construção e o uso de indicadores para acompanhar e avaliar tanto a(s) atividade(s) de psicólogas e psicólogos, com seu(s) impacto(s), quanto as ações ou políticas em que tais profissionais se envolvem. A base para isso, por sua vez, é justamente a pesquisa científica (ou, dito de uma maneira mais aceita “na prática”, um *diagnóstico do problema* e os *impactos das intervenções*). E sobre esses tópicos é oportuno destacar que, segundo a pesquisa do Crepop (CFP, 2010), conforme já mencionamos, 82,5% das respostas informam que as psicólogas e os psicólogos não trabalham com indicadores de acompanhamento e avaliação de sua intervenção. Outro dado preocupante revelado nessa pesquisa

foi que 87,8% das respostas informaram não ter sido possível realizar pesquisa científica a partir dos conhecimentos e experiências adquiridas no campo de mobilidade urbana, transporte e trânsito.

Convém retomar a ideia de que, conforme foi concebido, o papel destas Referências (e conseqüentemente desta seção, cujo foco é a dimensão técnica) não é ser um manual que ensina como fazer. Para isso existem outros documentos e bibliografia apropriados, além de formação específica. O papel desta Referência é descrever um panorama geral da área e das atividades da psicóloga e do psicólogo (por exemplo, aos que estão se inserindo na área), referenciando documentos importantes e, adicionalmente, sinalizando alguns pontos críticos que a psicóloga e o psicólogo (como os mais experientes na área) devem considerar naquilo que já fazem (e.g., avaliação psicológica), a fim de que nosso exercício profissional seja (continue sendo) feito com rigor e qualidade. E, naquilo que se quer expandir para outras atividades (como a educação), espera-se servir de ponto de partida.

3.1 - Avaliação Psicológica no processo de habilitação de condutores

O Crepop (CFP, 2010) evidenciou que as atividades mais desenvolvidas pelas psicólogas e pelos psicólogos do trânsito são voltadas ao exame de avaliação psicológica para CNH (76,7% das respostas). Devido a sua relevância para muitas psicólogas e psicólogos atualmente, abordaremos nesta seção a psicogênese do

comportamento humano no trânsito, a avaliação psicológica como processo, as habilidades (mínimas) avaliadas dos (futuros) motoristas, além dos métodos, técnicas e instrumentos psicológicos comumente utilizados para tal. Dessa forma, no Eixo 2 esperamos ter deixado claro como essa atividade foi historicamente constituída, os documentos que a regem e como chegamos até o modelo de avaliação atual para, então, avançarmos em outros pontos neste Eixo 3.

No contexto da habilitação de motoristas, a avaliação psicológica é atualmente compulsória nas seguintes situações: obtenção da CNH, adição ou mudança de categoria e renovação da CNH. Neste último caso, a exigência não é para todos os motoristas, apenas para aqueles condutores que exercem atividade remunerada com o veículo. Atualmente, por ocasião da discussão do Projeto de Lei nº 8.085/2014, que visa alterar o Código de Trânsito Brasileiro, existe um movimento da Psicologia para que a avaliação psicológica seja estendida também para todos os casos de renovação da CNH (CFP, 2018b).

Cabe ressaltar, ainda, que a avaliação psicológica constitui a *primeira etapa avaliativa do processo de habilitação*, conforme regulamentação do Contran nº 168/2004 (p. 1, grifos nossos):

§1º O processo de habilitação do condutor de que trata o caput deste artigo, *após o devido cadastramento dos dados informativos do candidato no Registro Nacional de Condutores Habilitados – RENACH, deverá realizar Avaliação Psicológica, Exame de Aptidão Física e Mental, Curso Teórico-técnico, Exame Teórico-técnico, Curso de Prática de Direção Veicular e Exame de Prática [sic] de Direção Veicular, nesta ordem.*

Com esse trecho literal, reforçamos que qualquer inversão ou mudança na ordem desse fluxo fere a normativa. As psicólogas e os psicólogos devem conhecer as leis e normativas da área de trânsito, especialmente aquelas que se relacionam diretamente ao seu trabalho. Destacamos aqui duas delas, referentes à avaliação no processo de habilitação: a Resolução Contran nº 425/2012 e a Resolução CFP nº 007/2009 (ambas já descritas no Eixo 2, nas Tabelas 6 e 8). A avaliação psicológica no contexto de habilitação de motoristas, portanto, precisa ser realizada em todos os estados brasileiros seguindo as normativas do Contran e do CFP. Incorrem em falta ética, portanto, os profissionais que não atendem essas determinações dos órgãos responsáveis.

No processo de avaliação psicológica avaliam-se habilidades mínimas do (futuro) motorista. Mas como se definiram as habilidades mínimas e os indicadores que devem ser avaliados? Uma resposta reside na compreensão das principais fases da psicogênese do comportamento, fundamentais no paradigma cognitivista e na teoria da informação (ROZESTRATEN, 2004). Será possível perceber, em seguida, como esse paradigma está contido nas normatizações atuais do processo.

Psicogênese do comportamento humano no trânsito

No processo de habilitação, a psicóloga e o psicólogo buscam, por meio de sua avaliação, caracterizar os processos psicológicos (habilidades mínimas no nível do indivíduo, isto é, o círculo central na Figura 1). Esses processos são importan-

tes para a gênese do comportamento no trânsito, considerando o contexto do trânsito e da sociedade na qual o indivíduo está inserido (os ambientes físico, social e normativo, que são os círculos em volta do indivíduo na Figura 1) como relevantes para tal caracterização e compreensão (ROZESTRATEN, 2004). Para isso, a psicóloga e o psicólogo lançam mão de métodos e técnicas comumente usados para aferir os indicadores (e.g., atenção, memória e personalidade) dos processos mais amplos (e.g., tomada de informação) ou que os influenciam. Esses ambientes influenciam e são também influenciados pelo indivíduo numa relação recíproca.

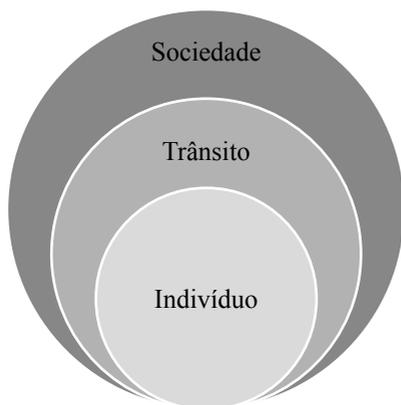


Figura 1. Inter-relações entre indivíduo-trânsito-sociedade

Fonte: Elaborada pela comissão ad-hoc de especialistas do CFP.

O entendimento dessa inter-relação possibilita à psicóloga e ao psicólogo que realiza a avaliação psicológica no processo de habilitação contextualizar e deixar mais nítido o seu trabalho, porque justifica a avaliação psicológica do (futuro) motorista e

subsídia o aprofundamento do entendimento de um dos subsistemas do trânsito, o indivíduo, considerado importante fator de acidentes. Ao mesmo tempo, isso ajuda a compreender as limitações do seu trabalho enquanto perito, uma vez que sua avaliação ocorre em condições controladas na clínica (e.g., luminosidade), bem diferente do que ocorre quando o indivíduo está no trânsito no mundo real, bastante influenciado por uma série de variáveis. Considerando esses aspectos, a psicóloga e o psicólogo concluirão sobre a aptidão ou inaptidão do examinando para dirigir. Nas seções posteriores serão abordados especificamente os processos e indicadores comportamentais (círculo central da Figura 1). Antes disso, é importante reforçar o entendimento da avaliação psicológica como um processo, conforme discutido a seguir.

Avaliação Psicológica como processo

O CFP (2007) define avaliação psicológica como uma função privativa do profissional de Psicologia e, de acordo com a Resolução CFP 07/2009 (p. 3), esta é

entendida como o processo técnico-científico de coleta de dados, estudos e interpretação de informações a respeito dos fenômenos psicológicos, que são resultantes da relação do indivíduo com a sociedade, utilizando-se, para tanto, de estratégias psicológicas – métodos, técnicas e instrumentos. Os resultados das avaliações devem considerar e analisar os condicionantes históricos e sociais e seus efeitos no psiquismo, com a finalidade de servirem como instrumentos para

atuar não somente sobre o indivíduo, mas na modificação desses condicionantes que operam desde a formulação da demanda até a conclusão do processo de avaliação psicológica.

É fundamental reforçarmos o entendimento de que a avaliação psicológica é o processo por meio do qual obtemos informações sobre condições psicológicas dos (futuros) motoristas. Encarar a avaliação como processo implica, portanto, na compreensão de que *não* se pode considerar *testagem* como sinônimo de *avaliação*. A *testagem pode (ou não)* fazer parte do processo avaliativo, e no contexto da habilitação de motoristas tem sido uma prática atual, considerada por vezes indispensável para amparar as conclusões da psicóloga e do psicólogo. Todavia, não se pode tolerar a descaracterização do processo de avaliação psicológica, sob qualquer justificativa (por exemplo, de dar maior celeridade à atividade), reduzindo-a à *testagem*, o que infelizmente ainda é muito comum na prática. As psicólogas e os psicólogos envolvidos nessa incompreensão estão cometendo, além de um erro conceitual, em falta ética de acordo com o exposto na resolução que embasa essa prática.

Existem *peelo menos* quatro passos essenciais para alcançar os resultados esperados da avaliação psicológica (CFP, 2013):

1. objetivos da avaliação (no caso do processo de habilitação: obtenção e renovação da CNH, adição ou mudança de categoria da CNH e exercício de atividade remunerada com o veículo) e escolha de instrumentos e estratégias adequadas;

2. coleta de informações;
3. integração das informações e desenvolvimento das hipóteses iniciais;
4. indicação das respostas e comunicação dos resultados (apto, inapto temporário e inapto).

Assim, com um olhar mais amplo para o candidato/motorista, para além das métricas dos testes psicológicos, os “dados advindos dos testes psicológicos devem ser reunidos às informações fornecidas por outros recursos avaliativos, com o objetivo de que sua compreensão final inclua as informações contextuais” (CFP, 2011a). Todos esses dados, devidamente analisados, interpretados e integrados, devem ser expressos junto com a conclusão do processo, por meio de um documento psicológico: o laudo, que é decorrente de avaliação psicológica (CFP, 2009). Não é incomum, todavia, que uma parcela de psicólogas e psicólogos atribua outro nome a esse documento (parecer ou síntese). A Resolução nº 007/2003 trata, portanto, de laudo, e não de outro documento psicológico. Não pode ser denominado como parecer, uma vez que, de acordo com o entendimento atual, este não é um documento decorrente de avaliação psicológica. Ademais, conforme a referida Resolução, não existe um documento denominado síntese.

A literatura especializada também evidencia problemas na elaboração dos laudos e consequências éticas para psicólogas e psicólogos que é preciso evitar/conter. Por exemplo, Silva e Alchieri (2011) avaliaram a qualidade do preenchimento dos laudos psicológicos e sua guarda por psicólogas e psicólogos peritos em trânsito. Os autores identificaram: ausência de informações de

identificação dos usuários e dos instrumentos; uso de terminologias não técnicas expressando resultados; laudos pouco elucidativos, objetivando apenas preencher os campos disponíveis, porém sem integração entre os dados coletados por meio de instrumentos, observações e entrevistas; ausência de identificação e do carimbo com o número do CRP do profissional; laudos não encontrados, mesmo dentro do período de validade (cinco anos). Em outro estudo, Zaia, Oliveira e Nakano (2018) analisaram os processos éticos publicados no jornal do CFP e evidenciaram que grande parte se refere à avaliação psicológica e, dentro desse processo, chamou atenção a existência frequente de laudos mal elaborados, parciais e tendenciosos, sem fundamentação técnica e científica, incluindo aqueles elaborados no contexto do trânsito.

Nesse sentido, cabe apontar às psicólogas e aos psicólogos da área a necessidade de zelar não só pela elaboração dos seus documentos como também pela guarda organizada desses materiais, que compõem seu registro documental (veja a Resolução CFP nº 001/2009). Sem isso, a imagem e a credibilidade não só da psicóloga e do psicólogo como da própria área pode ser abalada, tanto pelos questionamentos dos examinandos quanto da sociedade. Isto posto, são descritas a seguir as habilidades mínimas exigidas no processo de avaliação psicológica (veja Tabela 9).

Habilidades (mínimas) avaliadas dos (futuros) motoristas

Inicialmente vale ressaltar que existem dois tipos de condutores, os que utilizam seus veículos para se movimentarem rumo às suas atividades profissionais, sociais, de lazer e afins e outros que, além disso, utilizam o veículo como atividade profissional, isto é, exercem por meio dele atividade remunerada. As habilidades mínimas aferidas para qualquer condutor são: (A) tomada de informação; (B) processamento de informação e tomada de decisão; (C) comportamento; e (D) traços de personalidade (CFP, 2009). Conforme argumentamos ao apresentar a Figura 1, é possível identificar nesta normatização a influência do paradigma cognitivista, a partir da teoria da informação. Veja a Tabela 9 para uma visão geral das habilidades mínimas para dirigir, seus indicadores e métodos/técnicas comumente usados.

(A) TOMADA DE INFORMAÇÃO

O CFP (2011b), a partir da exigência do Contran, define essas habilidades, conceituando *tomada de informação*:

como o fenômeno pelo qual o ser humano processa uma quantidade limitada de informações das várias informações disponíveis. Em outros termos, a atenção refere-se à capacidade e esforço exercido para focalizar e selecionar um estímulo para ser processado, levando o indivíduo a responder a determinados aspectos do ambiente, em lugar de fazê-lo a outros, permitindo que o indivíduo utilize seus recursos cognitivos para

emitir respostas rápidas e adequadas mediante estímulos que julgue importantes (CFP, 2011b).

O CFP ainda define o construto atenção e determina, em nota técnica, que é necessário aferir três tipos de atenção. De acordo com o CFP (2011b, p. 1), “Ressalta-se a necessidade de que, ao realizar avaliação psicológica no contexto do trânsito, sejam aferidos, no mínimo, três tipos de atenção”. Sendo assim, considera os diferentes tipos de atenção – difusa/vigilância/atenção sustentada; atenção concentrada; atenção distribuída/dividida; atenção alternada –, conforme definidos pela literatura e pelos manuais de instrumentos padronizados.

(B) PROCESSAMENTO DE INFORMAÇÃO E TOMADA DE DECISÃO

Afere-se como indicador desses processos a *inteligência*, definida como a capacidade de resolver problemas novos, relacionar ideias, induzir conceitos e compreender implicações, assim como a habilidade adquirida de determinada cultura por meio da experiência e aprendizagem.

A *memória* é considerada outro indicador, conceituada como a capacidade de registrar, reter e evocar estímulos em um curto período de tempo (memória em curto prazo) e capacidade de recuperar uma quantidade de informação armazenada na forma de estruturas permanentes de conhecimento (memória de longo prazo). Na prática, a avaliação da memória de curta duração é feita por poucos profissionais e, para alguns, isso é feito no momento de reavaliação, quando o candidato é considerado inapto temporário.

Para a aferir a inteligência e a memória de curto prazo existem testes psicológicos aprovados e que foram construídos utilizando em suas amostras normativas candidatos à CNH e condutores.

A avaliação de *orientação espacial, identificação significativa, julgamento ou juízo crítico e tomada de decisão* tem o objetivo de obter informações a respeito da capacidade do indivíduo se situar no tempo e espaço; de sua escala de valores para perceber e avaliar a realidade para, dessa forma, identificar os julgamentos que levam a atitudes seguras no trânsito (CFP, 2009).

(C) COMPORTAMENTO

Conjunto de reações (tempo de reação, coordenação viso e áudio-motora) do indivíduo em face das interações propiciadas pelo meio altamente dinâmico (Figura 1). E considerando o ambiente do trânsito, o comportamento poderá ser investigado também por meio de entrevista e de situações hipotéticas, buscando verificar sua adequação às situações no trânsito, sejam elas individuais ou coletivas.

(D) TRAÇOS DE PERSONALIDADE

A justificativa para a aferição deste indicador é a necessidade de que haja equilíbrio entre os diversos aspectos de personalidade: controle emocional, ansiedade, impulsividade e agressividade. As técnicas, os métodos e testes psicológicos que podem ser usados para avaliar a personalidade e os demais processos e construtos descritos anteriormente serão abordados brevemente no próximo tópico.

Tabela 9 – Habilidades mínimas para dirigir, seus indicadores e métodos/técnicas comumente usados

Habilidades mínimas	Indicadores	Métodos e técnicas comumente usados
A. Tomada de informação	<ul style="list-style-type: none"> • Atenção difusa/vigilância/atenção sustentada; atenção concentrada; atenção distribuída/dividida; atenção alternada • Deverão ser aferidos no mínimo três tipos de atenção 	<ul style="list-style-type: none"> • Instrumento padronizado • Entrevista
B. Processamento de informação e tomada de decisão	<ul style="list-style-type: none"> • Orientação espacial • Identificação significativa • Inteligência • Memória • Julgamento ou juízo crítico 	<ul style="list-style-type: none"> • Instrumento padronizado • Entrevista
C. Comportamento	<ul style="list-style-type: none"> • Tempo de reação • Coordenação viso e áudio-motora • Capacidade para perceber quando as ações no trânsito correspondem ou não a comportamentos adequados, sejam eles individuais ou coletivos 	<ul style="list-style-type: none"> • Observação • Entrevista • Instrumento padronizado
D. Traços de personalidade	<ul style="list-style-type: none"> • Equilíbrio entre os diversos aspectos de personalidade, especialmente os relacionados ao controle emocional, ansiedade, impulsividade e agressividade 	<ul style="list-style-type: none"> • Instrumento padronizado • Questionário • Entrevista

Fonte: Elaborada pela comissão ad-hoc de especialistas do CFP.

Métodos, técnicas e instrumentos psicológicos utilizados no contexto do trânsito

O profissional tem autonomia em sua escolha do instrumento. Ao fazer essa escolha é necessário verificar os instrumentos mais adequados, ou seja, aqueles que devem ser considerados apenas para os contextos e propósitos para os quais os estudos empíricos indicaram resultados favoráveis. A razão de destacar isso, inicialmente, reside no fato de alguns Detrans tentarem, equivocadamente, obrigar a psicóloga e o psicólogo a aplicar testes específicos (isto é, indicando os nomes dos testes). Tal escolha é uma competência da psicóloga e do psicólogo, que devem selecionar o instrumento ou técnica que avalia o indicador do processo psicológico estabelecido na legislação:

§2 – A psicóloga e o psicólogo têm a prerrogativa de decidir quais são os métodos, técnicas e instrumentos empregados na Avaliação Psicológica, desde que devidamente fundamentados na literatura científica psicológica e nas normativas vigentes do Conselho Federal de Psicologia (CFP, 2018, p. 2).

A Resolução Contran nº 425/2012, no seu artigo 6º, destaca as técnicas e os instrumentos utilizados na avaliação psicológica: entrevistas diretas e individuais; testes psicológicos, dinâmicas de grupo e escuta e intervenções verbais. Tais instrumentos foram reiterados pelo CFP, que orienta os profissionais em sua práxis, e são descritos brevemente a seguir.

A *entrevista psicológica* é uma conversação dirigida a um propósito definido de avaliação (CFP, 2009). Sua função básica é prover o avaliador de subsídios técnicos acerca da conduta, dos comportamentos, conceitos, valores e das opiniões do candidato, completando os dados obtidos pelos demais instrumentos que serão utilizados. A normativa estabelece uma entrevista individual que aborde: identificação pessoal; motivo da avaliação psicológica; histórico escolar e profissional; histórico familiar; indicadores de saúde-doença; e aspectos da conduta social (CONTRAN, 2012). Para isso, o CFP (2009) sugere um roteiro de entrevista psicológica, que deve ser conhecido pela psicóloga e pelo psicólogo e constam perguntas sobre esses tópicos.

A entrevista *deve* ser utilizada *em caráter inicial* do processo de avaliação psicológica, pois é durante esse procedimento que a psicóloga e o psicólogo têm condições de identificar situações que possam interferir negativamente na avaliação psicológica, podendo o avaliador optar por não proceder à testagem naquele momento, para não prejudicar o candidato (CFP, 2009). De acordo com a normativa 425:

Nesse caso, o candidato deverá retornar em momento posterior. O psicólogo deve, portanto, planejar e sistematizar a entrevista a partir de indicadores objetivos de avaliação correspondentes ao que pretende examinar. O psicólogo deve, durante a entrevista, verificar as condições físicas e psíquicas do candidato ou examinando (CONTRAN, 2012, p. 5).

Não se deve, portanto, dispensar a entrevista inicial para ir direto à etapa de testagem, devido às dificuldades e falhas que isso pode produzir no processo de avaliação.

A *entrevista devolutiva* também faz parte do processo avaliativo e é obrigatória. O que se observa na prática é que essa entrevista é realizada para candidatos considerados inaptos (temporários), e que geralmente os candidatos aptos não retornam à clínica para ter um *feedback* do resultado. Mas cabe ao profissional informar ao cidadão, desde o início do processo, sobre o seu direito legítimo de tirar dúvidas quanto ao resultado da avaliação psicológica.

Dinâmicas de grupo (e escutas verbais) podem ser utilizadas para informar, treinar, resolver um problema, tomar uma decisão e integrar um grupo (SILVA, 2016). Nesse caso, de acordo com a autora, deve-se buscar informação sobre o candidato, suas condições de saúde e bem-estar, assim como informá-lo sobre o processo de avaliação psicológica e, a partir disso, tomar a decisão da continuidade do candidato no processo avaliativo. Além disso, a dinâmica de grupo permite melhorar a comunicação entre os participantes da avaliação, desmistificar o processo de avaliação psicológica e identificar possíveis problemas para tomadas de decisão. Se no início da avaliação psicológica o profissional utilizar primeiro a dinâmica de grupo com uma entrevista psicológica em seguida, a análise sobre o indivíduo poderá ser aprofundada e, assim, será melhor verificado o problema situacional e comportamental que foi observado durante as etapas anteriores (SILVA, 2016). Será possível fazer desse processo avaliativo um processo educativo, de aprendizagem de múltiplos olhares? Fica a reflexão.

Teste psicológico pode ser conceituado como uma medida objetiva e padronizada de uma amostra do comportamento do sujeito, tendo a função fundamental de mensurar diferenças ou mesmo semelhanças entre indivíduos, ou entre as reações do mesmo indivíduo em diferentes momentos. O teste precisa ter evidências empíricas de validade e precisão e também deve ser normatizado. Cabe ao profissional seguir todas as recomendações contidas nos manuais dos testes, bem como nas atualizações divulgadas, para garantir a qualidade técnica e ética do trabalho. Para a interpretação dos resultados dos testes psicológicos, recomenda-se a utilização das normas específicas e/ou gerais dos instrumentos, conforme orientações constantes nos respectivos manuais (CFP, 2011b).

O Sistema de Avaliação de Testes Psicológicos (Satepsi)¹¹ oferece vários testes psicológicos favoráveis para aferir diferentes construtos psicológicos. O Satepsi está com nova interface e informações atualizadas. A psicóloga e o psicólogo do trânsito poderão facilmente obter uma lista de testes psicológicos (tanto favoráveis quanto desfavoráveis) para avaliar os construtos requeridos no processo de habilitação. Uma maneira de buscar esses testes é por palavra-chave (por exemplo, “personalidade”), seguindo os passos: ao entrar no site do Satepsi, clique em “lista do Satepsi” > “Psicólogo pode usar” > “Testes Psicológicos Favoráveis” > selecionar o construto de interesse dentre as opções listadas, neste exemplo, “Personalidade”.

É preciso reconhecer algumas limitações no uso de testes psicológicos, dentre elas, a predição de comportamentos dos

11 Disponível em: <<http://satepsi.cfp.org.br/>>. Acesso em: 30 out. 2018.

examinandos no trânsito a partir dos testes aplicados no processo de habilitação. Por exemplo, após extensa análise da literatura, Cristo e Alchieri (2015) evidenciaram que, no que diz respeito às comparações entre grupos de acidentados e não acidentados ou de infratores e não infratores, apenas:

estudos isolados demonstram diferença entre os grupos (que podem ser ao acaso) ou não estabelecem evidências de validade preditiva, ou seja, não indicam a probabilidade de prever o comportamento a partir dos resultados dos testes psicológicos. Em suma, os resultados não são replicados em outros estudos, e variam em função da medida psicológica utilizada, do critério de segurança estudado e da forma de apreendê-lo (relato verbal ou registro no Detran).

Dessa maneira, continuam sendo necessárias pesquisas sobre a validade preditiva dos instrumentos para examinar melhor a relação entre os aspectos psicológicos e o comportamento do motorista, de fato, no trânsito (SILVA; ALCHIERI, 2007, 2008, 2010). Isso contribuirá para que a psicóloga e o psicólogo concluam com maior confiança sobre a aptidão ou inaptidão do (futuro) motorista, uma vez que haverá evidências de que seus instrumentos são sensíveis para estabelecer relações probabilísticas de que o candidato poderá se envolver ou não em acidentes ou infrações. Apesar disso, estudos sugerem que os candidatos à obtenção/renovação da CNH percebem a importância da avaliação psicológica no processo de habilitação (AMBIEL; MOGNON; ISHIZAWA, 2015).

Nesta seção buscamos enfatizar que o profissional de Psicologia precisa assimilar que um processo técnico-científico requer conhecimento e habilidade para o manuseio das estratégias de avaliação e entender o contexto em que está inserido o candidato. O nosso país tem uma dimensão continental e diversidade cultural, social e econômica por região e até mesmo por localidade. As avaliações, portanto, precisam ser analisadas a partir desses condicionantes, com rigor científico.

Ademais, nosso fazer psicológico deve ser pautado na ética e na cidadania, compreendendo a relação das pessoas com o espaço público (rua de passagem), com subjetividade e singularidade e ainda, com a complexidade do fenômeno trânsito. Nesse sentido, ao profissional de Psicologia cabe também olhar para a mobilidade humana e fazer de sua atuação uma ação de reflexão e mudança de paradigmas do uso da cidade, espaço de convivência de carros e pessoas, com seus desejos, objetivos e a liberdade de se locomover com segurança no seu cotidiano. A partir disso, poderemos lançar um olhar para a importância do nosso trabalho e, ao mesmo tempo, estar conscientes das limitações que se impõem no que concerne à perícia psicológica no processo de habilitação. Na próxima seção abordaremos as possibilidades de atuação da psicóloga e do psicólogo no campo da educação para o trânsito.

3.2 - Educação para o trânsito

Na pesquisa do Crepop (CFP, 2010), psicólogas e psicólogos respondentes destacaram a educação para o trânsito como campo de interesse. Conforme esse estudo, 21% das respostas indicam a área de educação para o trânsito como estratégica para operacionalização do serviço, demonstrando que as:

Ações relativas à educação para o trânsito apareceram em diversos relatos e de diferentes modos dependendo da inserção do/a profissional. Na maioria das vezes estava associada a ações desenvolvidas em escolas com crianças e adolescentes, mas também foram citadas práticas em campanhas educativas, que envolviam outros profissionais ligados ao trânsito e em palestras dirigidas a empresas que buscam sensibilizar os/as funcionários para as questões relativas ao trânsito. (FGV, 2007 p. 25)

Para psicólogas e psicólogos que atuam ou têm intenção de atuar em educação para o trânsito, ressaltamos que ela precisa estar pautada nos princípios e diretrizes do Contran sobre o tema. Nesse sentido, ao abordar a educação para o trânsito nestas Referências Técnicas procuramos cumprir dupla função: apresentar os marcos lógicos e legais que disciplinam a educação para o trânsito e, a um só tempo, refletir acerca dos princípios e valores em que se fundamenta a legislação.

Para ampliar a inserção do fazer psicológico nas ações de educação para o trânsito de órgãos e entidades componentes do

SNT, é importante considerar inicialmente o histórico da educação para o trânsito na legislação sobre a matéria. Em seguida, abordaremos o modo de atuar em educação para o trânsito no SNT, em diversos contextos.

A Educação para o Trânsito na legislação

Em mais de cem anos de legislação de trânsito, o atual CTB, instituído em 1997, foi o primeiro código a dedicar um capítulo à educação. Os anteriores, publicados em 1941 e 1966, trataram o trânsito exclusivamente como questão de uso da via pública, a ser disciplinado pela ação fiscalizadora do Estado.

A primeira legislação a dispor sobre a habilitação e o exercício da atividade de condutor de veículos automotores data de 1946, estabelecendo como critério para concessão da carteira de motorista a aprovação nos exames médicos (de capacidade física e de sanidade mental) e técnicos (de conhecimentos de regras de circulação e dos comandos do veículo).

A formação de motoristas passou a ser regulamentada somente em 1968, pela Resolução do Contran nº 390, em razão de o Código de Trânsito de 1966 ter previsto o funcionamento das escolas de aprendizagem para motoristas. Nesse Código de Trânsito estava prevista a divulgação de noções de trânsito nas escolas primárias e médias do país, promovida pelo Ministério da Educação e Cultura (art. 125), com a realização de campanhas educativas ao menos uma vez por ano (art. 124).

Após quase três décadas de vigência do Código Nacional de Trânsito de 1966, o Projeto de Lei nº 3.710 foi publicado no *Diário do Congresso Nacional*, em 6 de julho de 1993, para atualizar a legislação sobre trânsito. O texto final desse PL foi apresentado em 23 de setembro de 1997 e instituiu, finalmente, a educação para o trânsito como direito de todos e dever prioritário de órgãos e entidades componentes do SNT (capítulo VI do CTB). Composto originalmente por seis artigos, o capítulo da educação foi alterado em 2009 pela Lei nº 12.006, que inclui outros cinco artigos sobre a veiculação de publicidade em canais de comunicação.

O artigo 76 do capítulo VI do CTB avançou na regulamentação da matéria com a seguinte redação:

A educação para o trânsito será promovida na pré-escola e nas escolas de 1º, 2º e 3º graus, por meio de planejamento e ações coordenadas entre os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito e de Educação, da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, nas respectivas áreas de atuação. (BRASIL, 1997).

Mesmo tendo sido publicado após a Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional (BRASIL, 1996), lei que redefiniu a denominação dos níveis escolares, o CTB manteve a denominação apresentada pela LDB de 1971 (isto é, pré-escola e 1º, 2º e 3º graus). Depois de quase vinte anos de vigência, o CTB foi alterado por mais de trinta leis e teve diversos de seus dispositivos regulamentados por mais de setecentas resoluções publicadas pelo Contran, órgão máximo e coordenador do SNT,

com competências de caráter consultivo e normativo. Apesar de tantas normativas, a denominação equivocada dos níveis escolares sequer foi alterada, explicitando o descompasso entre as leis que balizam a educação para o trânsito. Um conjunto dessas resoluções visou disciplinar a educação para o trânsito, tanto para a formação de motoristas quanto para a capacitação de profissionais de centros de formação de condutores, capacitação de agentes de trânsito, campanhas publicitárias e formação escolar de crianças e adolescentes.

Para que as ações de governo na gestão do trânsito sejam efetivas, o CTB cuidou em destinar os recursos arrecadados com a cobrança das multas de trânsito para as áreas de educação de trânsito, sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento e fiscalização, considerando-as estratégicas para a segurança e qualidade de vida. A destinação da receita arrecadada com cobrança de multas está disciplinada pelo artigo 320 do CTB, pela Resolução nº 736/2018 do Contran e pela Portaria nº 149/2018 do Denatran.

À psicóloga e ao psicólogo interessados em ir além para pesquisar sobre essas e outras legislações de trânsito, recomendamos acessar o site do Denatran <www.denatran.gov.br> e clicar nos links que são atualizados constantemente: Deliberações, Portarias e Resoluções.

Como atuar em educação para o trânsito no Sistema Nacional de Trânsito?

As Resoluções do Contran e as Portarias do Denatran que tratam da educação são destinadas a orientar atividades na capacitação de profissionais de Centros de Formação de Condutores no processo de habilitação de motoristas, no contexto escolar, nas campanhas publicitárias e na formação de agentes de trânsito (Figura 2). Essas atividades são abordadas nesta seção e são frequentemente realizadas por instituições credenciadas nos Detrans, como Centros de Formação de Condutores, órgãos e entidades componentes do SNT, escolas públicas e privadas, em alguns casos com assessoria de profissionais autônomos. Dessa maneira, a psicóloga e o psicólogo poderão se beneficiar dos conhecimentos expostos nesta seção, seja como gestores/as ou consultores/as.

Educação para o trânsito no processo de habilitação de motoristas

A Resolução Contran nº 168/2004 estabelece a estrutura curricular básica para o curso teórico no processo de formação de motoristas, reciclagem de motoristas infratores, transporte coletivo de passageiros e transporte escolar, sendo os operadores dessa atividade os Centros de Formação de Condutores credenciados pelos Detrans.



Figura 2 – Atividades de educação para o trânsito normatizadas por resoluções e portarias do Contran e do Denatran

Fonte: Elaborada pela comissão ad-hoc de especialistas do CFP

Merece especial destaque no currículo dos cursos o conteúdo sobre *relacionamento interpessoal*, que deve ser ministrado por instrutores de trânsito capacitados em curso regulamentado pelo Contran. A disciplina em questão deve tratar de princípios e valores para o relacionamento interpessoal entre usuários da via pública, com carga horária que varia entre 20% e 30% do curso, devendo ser ministrada por profissional capacitado em curso atualmente regulamentado pela Resolução Contran nº 358/2010. Na Tabela 10 apresentamos os conteúdos sobre relacionamento interpessoal, por curso de educação para o trânsito na formação de motoristas, e suas cargas horárias (da disciplina e total do curso). Para atuar como ins-

trutor de trânsito, por sua vez, é necessário realizar curso de capacitação cujo currículo abarque a disciplina Noções de Psicologia da Educação, com carga horária equivalente a aproximadamente 10% do total do curso. Veja, também na Tabela 10, um sumário dos conteúdos sobre bases psicológicas da aprendizagem na capacitação de instrutores de trânsito e suas cargas horárias (da disciplina e total do curso).

Educação para o trânsito no contexto escolar

A Portaria Denatran nº 147/2009 inaugurou o balizamento da educação para o trânsito no contexto escolar e criou as *Diretrizes Nacionais da Educação para o Trânsito na Pré-Escola e no Ensino Fundamental*. Nesse documento são articuladas as normativas sobre trânsito e educação, em especial os *Parâmetros Curriculares Nacionais*, a *Base Nacional Comum Curricular* e as *Diretrizes e Bases da Educação Nacional*. Em dois anexos, apresenta de modo detalhado sugestões de abordagens pedagógicas para o trabalho em sala de aula, utilizando questões relativas ao trânsito como tema transversal.

Para o *ensino médio*, a Resolução Contran nº 265/2007 estabeleceu a possibilidade de o estudante realizar a prova teórica do Detran no processo de formação como motorista, sem precisar frequentar o Centro de Formação de Condutores teórico, caso tenha participado de atividade extracurricular oferecida pela escola onde estuda como curso de formação teórico-técnica. Essa Resolução apresenta conteúdo programático semelhante ao

curso de formação de condutores apresentado pela Resolução nº 168/2004. Porém, a carga horária é superior, a fim de aprofundar as questões relativas ao trânsito que nos levam a compreendê-lo em seus aspectos econômicos, políticos, sociais, para além de um fenômeno mecânico e operado por normas gerais de circulação e conduta.

Educação para o trânsito promovida por órgãos, entidades, instituições e profissionais autônomos

As ações que tenham por objetivo “informar, mobilizar, prevenir ou alertar a população ou segmento da população para adotar comportamentos que lhe tragam segurança e qualidade de vida no trânsito” (p. 1) são consideradas campanhas educativas pela Resolução Contran nº 314/2009. Essa é a normativa mais curta no que se refere à educação para o trânsito e, além de definir o que são campanhas educativas de trânsito, disciplina órgãos e entidades componentes do SNT, estabelecendo que “devem assegurar recursos financeiros e nível de profissionalismo adequado para o planejamento, a execução e a avaliação das campanhas” (p. 1). Quanto ao planejamento das campanhas, a referida normativa apresenta os princípios e valores da PNT, atualmente disciplinada pela Resolução Contran nº 514/2014. Para a eficiência das campanhas educativas, são apresentadas estratégias de pesquisa, com pré e pós-teste.

Educação para o trânsito na capacitação de profissionais de centros de formação de condutores

Atualmente um centro de formação de condutores precisa se credenciar no Detran para desempenhar a função no processo de habilitação de condutores. A Resolução Contran nº 358/2010 trata dos critérios para credenciamento das instituições para atuarem na formação do motorista e apresenta o conteúdo programático da capacitação de diretor geral, diretor de ensino, instrutor de trânsito e examinador de prática de direção veicular. O conteúdo dos cursos de capacitação compreende *Psicologia aplicada à segurança no trânsito* (relações interpessoais, obediência às leis e à sinalização, o controle das emoções, atenção e cuidados indispensáveis à segurança do trânsito), *Psicologia da aprendizagem* e *Aspectos psicológicos no processo de avaliação*.

Educação para o Trânsito em Escolas Públicas de Trânsito

Diferente do que a denominação pode sugerir, as Escolas Públicas de Trânsito não atuam no processo de formação de condutores, tampouco se destinam à educação para o trânsito no contexto escolar. O objetivo da Resolução Contran nº 515/2014 é estabelecer critérios de padronização de procedimentos para a

promoção da PNT no que se refere à execução de ações e cursos voltados ao exercício da cidadania, à mobilidade e à segurança no trânsito. Dentre as competências da Escola Pública de Trânsito destaca-se a possibilidade de parcerias com outros órgãos, entidades, instituições e segmentos organizados da sociedade para a execução dos cursos, garantindo recursos financeiros para realização das atividades.

Educação para o trânsito na capacitação de agentes de trânsito

Somente em 2017, através da Portaria nº 94, o Denatran instituiu o curso de agente de trânsito, destinado a profissionais que executam atividades de fiscalização, operação, policiamento ostensivo de trânsito ou patrulhamento nos órgãos integrantes do Sistema Nacional de Trânsito. O curso pode ser oferecido por instituições privadas, com carga horária mínima de duzentas horas-aula, com destaque para os módulos *Ética e cidadania* (8 h/a), *Psicologia aplicada* (12 h/a) e *O papel educador do agente* (8 h/a).

Tabela 10 – Conteúdos sobre relacionamento interpessoal e sobre as bases psicológicas da aprendizagem por curso e suas cargas horárias

Cursos previstos pela Resolução Contran n° 168/2004	Conteúdo sobre relacionamento interpessoal	Carga horária da disciplina	Carga horária total do curso
Reciclagem para condutores infratores	<ul style="list-style-type: none"> – Comportamento solidário no trânsito; – O indivíduo, o grupo e a sociedade; – Responsabilidade do condutor em relação aos demais atores do processo de circulação; – Respeito às normas estabelecidas para segurança no trânsito; – Papel dos agentes de fiscalização de trânsito. 	6 horas/aula	30 horas/aula

<p>Transporte coletivo de passageiros</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Aspectos do comportamento e de segurança no transporte de passageiros; – Comportamento solidário no trânsito; – Responsabilidade do condutor em relação aos demais atores do processo de circulação; – Respeito às normas estabelecidas para segurança no trânsito; – Papel dos agentes de fiscalização de trânsito; – Atendimento às diferenças e especificidades dos usuários (pessoas portadoras de necessidades especiais, faixas etárias diversas, outras condições); – Características das faixas etárias dos usuários mais comuns de transporte coletivo de passageiros. 	<p>15 horas/ aula</p>	<p>50 horas/ aula</p>
---	---	---------------------------	---------------------------

<p>Veículo de transporte escolar</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Aspectos do comportamento e de segurança no transporte de escolares; – Comportamento solidário no trânsito; – Responsabilidade do condutor em relação aos demais atores do processo de circulação; – Respeito às normas estabelecidas para segurança no trânsito; – Papel dos agentes de fiscalização de trânsito; – Atendimento às diferenças e especificidades dos usuários (pessoa portadora deficiências física, faixas etárias, outras condições); – Características das faixas etárias dos usuários de transporte de escolares; – Cuidados especiais e atenção que devem ser dispensados aos escolares e seus responsáveis, quando for o caso. 	<p>15 horas/aula</p>	<p>50 horas/aula</p>
--------------------------------------	---	----------------------	----------------------

<p>Veículo de emergência</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Aspectos do comportamento e de segurança na condução de veículos de emergência; – Comportamento solidário no trânsito; – Responsabilidade do condutor em relação aos demais atores do processo de circulação; – Respeito às normas estabelecidas para segurança no trânsito; – Papel dos agentes de fiscalização de trânsito; – Atendimento às diferenças e especificidades dos usuários (pessoas portadoras de necessidades especiais, faixas etárias /outras condições); – Características dos usuários de veículos de emergência; – Cuidados especiais e atenção que devem ser dispensados aos passageiros e aos outros atores do trânsito, na condução de veículos de emergência 	<p>15 horas/ aula</p>	<p>50 horas/ aula</p>
------------------------------	---	---------------------------	---------------------------

<p>Atualização</p> <p>Transporte coletivo de passageiros</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Atualização dos conhecimentos desenvolvidos no curso; – Retomada de conceitos; – Relacionamento da teoria e da prática; – Principais dificuldades vivenciadas e alternativas de solução. 	<p>5 horas/ aula</p>	<p>16 horas/ aula</p>
<p>Atualização</p> <p>Transporte escolar</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Atualização dos conhecimentos desenvolvidos no curso; – Retomada de conceitos; – Relação da teoria e da prática; – Principais dificuldades vivenciadas e alternativas de solução. 	<p>5 horas/ aula</p>	<p>16 horas/ aula</p>
<p>Atualização</p> <p>veículo de emergência</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Atualização dos conhecimentos desenvolvidos no curso; – Retomada de conceitos; – Relacionamento da teoria e da prática; – Principais dificuldades vivenciadas e alternativas de solução. 	<p>5 horas/ aula</p>	<p>16 horas/ aula</p>

Cursos previstos pela Resolução Contran nº 358/2010	Conteúdo sobre bases psicológicas da aprendizagem	Carga horária da disciplina	Carga horária total do curso
Capacitação para instrutor de trânsito	<p>Conceitos básicos</p> <ul style="list-style-type: none"> – principais teorias e suas contribuições; – processo de aprendizagem do jovem e do adulto; – relações da Psicologia e a prática pedagógica. <p>Relação instrutor/candidato</p> <ul style="list-style-type: none"> – atribuições do instrutor: instrutor como educador; – princípios éticos da relação instrutor/candidato ou condutor; – direitos, deveres e responsabilidade civil durante as aulas de direção veicular; interdependência entre ação profissional e princípios éticos. – Relacionamentos no Trânsito. 	16 horas/aula	180 horas/aula

Fonte: Elaborada pela comissão ad-hoc de especialistas do CFP.

Como são financiadas as ações em educação para o trânsito?

Toda receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito deve ser destinada a atender exclusivamente as despesas públicas com sinalização, engenharia de tráfego e de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito. A Resolução Contran nº 638/2016 disciplina a matéria e compreende, no artigo 11, que:

A educação de trânsito é a atividade direcionada à formação do cidadão como usuário das vias e rodovias, por meio do aprendizado de normas e condutas de respeito à vida e ao meio ambiente, visando sempre o trânsito seguro, a saber:

I – publicidade institucional;

II – campanhas educativas;

III – realização e participação em palestras, cursos, seminários e eventos relacionados ao trânsito;

IV – atividades escolares;

V – elaboração de material didático-pedagógico;

VI – formação e qualificação de profissionais do Sistema Nacional de Trânsito – SNT;

VII – formação de agentes multiplicadores.

Nesta seção referenciamos tópicos de educação para o trânsito, a fim de disseminar a legislação relacionada, os parâmetros éticos e técnicos a serem seguidos, informando inclusive as formas de subsídio financeiro para que se efetivem. Psicólogas e psicólogos do trânsito têm um campo vasto de trabalho e

uma trajetória ainda para ser percorrida nesse importante pilar do trânsito em que a Psicologia importa, conforme identificamos nos conteúdos dos cursos (Tabela 10). Na próxima seção abordaremos as possibilidades de atividades docentes.

3.3- Atividades docentes

A docência se apresenta como um importante fazer da psicóloga e do psicólogo do trânsito, mais especificamente no ensino superior, na pós-graduação ou nas capacitações. É nesses espaços que ocorrem a formação e a qualificação do (futuro) profissional na seara da mobilidade humana. A pesquisa do Crepop (CFP, 2010) evidenciou que apenas 13,7% dos respondentes realizavam atividades docentes, dentre elas, por meio de: palestras e seminários (36,8%), aula e/ou supervisão de estagiários (18,4%), aula/course de pós-graduação *lato sensu* (especialização, 15,8%), aula no ensino médio (10,5%), aula para estagiários de outras disciplinas (10,5%) e aula/course de pós-graduação *stricto sensu* (mestrado e/ou doutorado, 7,9%). Parece haver, portanto, um campo a ser explorado, porém que exige elevado grau de formação que requer, dentre outras coisas, interesse e/ou vocação. Nesta seção abordaremos a docência na graduação, na pós-graduação (especialização, mestrado e doutorado), assim como alguns temas de ensino/pesquisa e desafios na pesquisa acadêmica. Finalizaremos com uma amostra de livros e materiais em português que podem ser usados com a finalidade de montar disciplinas e cursos.

A formação sistemática em Psicologia do Trânsito na *graduação* precisa ser impulsionada. Apenas em algumas poucas instituições oferecem a disciplina Psicologia do trânsito ou disciplinas que contemplam discussões sobre mobilidade humana, trânsito e transporte. Nesse sentido, mister se faz destacar algumas iniciativas conduzidas por docentes e alunos de graduação e de pós-graduação no território brasileiro. Podem ser listadas, como exemplos, a Universidade de Brasília (UnB), a Universidade Federal do Paraná (UFPR), a Universidade Federal do Maranhão (UFMA), a Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC) e Universidade de São Paulo (USP). Essas instituições possuem projetos de pesquisa permanentes, seja na interface com a Psicologia Ambiental, com Psicologia Social, com a Educação, com a Psicologia Geral, com a Psicofísica, com a Psicologia do trabalho e ergonomia. Existem outras que aprofundam seu campo de pesquisa na padronização de testes psicológicos para a realidade brasileira – é o caso da Universidade São Francisco (USF) – e na avaliação psicológica e Psicologia Ambiental, como a Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN).

Geralmente, para uma parcela dos graduandos o contato inicial com a área é feito a partir de disciplinas como Introdução à Psicologia ou Psicologia, ciência e profissão, para que conheçam as várias áreas da nossa profissão por meio de entrevistas de campo, nas quais perguntam, por exemplo, o que é a área e qual o papel do psicólogo. Isso é muito bom, mas é preciso fazer mais para cativar os alunos. Quanto aos estágios supervisionados em Psicologia do trânsito, nossa percepção é que a quantidade de estagiários é muito baixa, se comparada a outras áreas tradicionais

da Psicologia, mesmo que nossa área possua longas raízes (veja Eixo 2). Muitos futuros psicólogos e psicólogas não escolhem essa área para trabalhar ou pesquisar, afinal, não se pode querer o que não se conhece. Contudo, há muito que fazer e criar para incentivar as/os alunas/os; poderemos nos surpreender com o quanto isso pode ajudar a oferecer bases para que um conjunto maior de profissionais se interesse verdadeiramente pela área de mobilidade humana e trânsito. Veja, por exemplo, Alchieri, Silva e Gomes (2006), que compartilharam uma experiência de estágio em um Detran, incluindo o planejamento, as ações e os resultados obtidos.

No caso da *pós-graduação lato sensu (especialização)*, as oportunidades de formação ampliaram-se a partir de 2008, mas não por uma necessidade reconhecida pelos profissionais, e sim por uma obrigatoriedade do Contran, conforme já abordamos. A Resolução nº 267/2008 estabelecia que, a partir de 2013, só poderiam realizar avaliação psicológica de motoristas os profissionais com o título de especialista na área. Isso repercutiu na ampliação do mercado profissional para os docentes de Psicologia do trânsito. Contudo, na falta de profissionais com elevada formação e com esse perfil para ensinar, psicólogas e psicólogos de áreas afins encontraram à época um vasto campo de trabalho. Atualmente esse mercado de especializações diminuiu a oferta, mas ainda existe, agora mais ajustado às demandas de novos interessados, em vez da demanda reprimida de outrora por conta da referida obrigatoriedade.

Algumas especializações em Psicologia do trânsito não contemplam discussões importantes da área ou atividades que

tornam o profissional mais preparado para construir suas respostas (políticas, teorias específicas da área, métodos de pesquisa), concentrando disciplinas no processo de avaliação psicológica, especialmente na testagem (aprendendo vários testes, não raro sem a compreensão do porquê de avaliar determinado processo psicológico; veja a psicogênese do comportamento no trânsito neste Eixo 3). Não se pode perder de vista a formação generalista do especialista; afinal, a psicóloga e o psicólogo serão especialistas em Psicologia do trânsito, e não em avaliação psicológica, embora estes conhecimentos sejam muito importantes. As especializações têm um grande papel, que não pode ser restrito; portanto, devem focar em dar ferramentas a psicólogas e psicólogos para construir suas respostas, de modo a ajudá-los a ampliar o campo profissional, que ainda está muito fechado ao mercado das clínicas.

Quanto à *pós-graduação stricto sensu* (mestrado e doutorado), a quantidade de psicólogas e psicólogos interessados é muito baixa, infelizmente – embora o Brasil tenha boas instituições e pesquisadores capazes de oferecer uma formação de qualidade aos interessados, desde a perspectiva da Psicologia Ambiental, passando pela Psicologia Social, Experimental até a avaliação psicológica. De fato, é durante esta formação que as pesquisas atuais têm sido produzidas. A psicóloga e o psicólogo do trânsito interessados na docência devem seguir esse percurso a fim de formar outros futuros bons colegas.

Quanto a pesquisas, estágios e projetos de extensão, é possível encontrar trabalhos de graduação (projetos de extensão e iniciação científica, além de trabalhos de conclusão de curso),

de mestrado e doutorado relacionados aos seguintes temas: instrumental da avaliação psicológica; inclusão de educação no trânsito nas escolas; álcool e direção automobilística; saúde do motorista de transporte coletivo; representações sociais sobre o automóvel e estereótipos de gênero na direção; desengajamento moral; hábito de dirigir; escolha do modo de transporte; tecnologias e educação para o trânsito; acessibilidade; mobilidade de pedestres e ciclistas; epidemiologia dos acidentes de trânsito e relatos de intervenções.

Um desafio que se coloca para a academia no que tange às teorias da Psicologia e à própria Psicologia do trânsito, de forma abrangente e interseccional, é pensar possíveis articulações no debate acerca da mobilidade humana com os direitos humanos, políticas públicas, educação para o trânsito e com o sistema de transporte, pensando ainda na segurança pública articulada com a saúde mental. Outro desafio é melhorar não só a quantidade, mas a qualidade das pesquisas, especialmente seus delineamentos. No que se refere às psicólogas e aos psicólogos que já trabalham na área, por sua vez, especificamente na avaliação de motoristas, muitos não se sentem qualificados para fazer pesquisa. Assim, em geral, as psicólogas e os psicólogos do trânsito têm se dedicado muito mais à profissão do que à ciência que fundamenta sua prática. Aquele interessado na docência deve associar e esse trabalho a pesquisas e/ou extensão, que são os motores do desenvolvimento da ciência e motivadores para os alunos aprenderem fazendo.

A literatura nacional e internacional de livros e de materiais didáticos tem crescido, sendo fundamental conhecê-los para mostrar, por exemplo, a riqueza da área, tanto da Psicologia

quanto de fora dela. Isso é importante porque, como temos discutido, a mobilidade humana e o trânsito são tópicos interdisciplinares. A este respeito, reforçamos que o extenso material referenciado ao longo dos Eixos deste documento é um rico ponto de partida. Uma vez que foram aqui compilados em função dos nossos objetivos, eles podem ser objetos de leitura sistemática posteriormente em cursos, disciplinas, grupo de estudo, assim como em projetos de pesquisa e de extensão na comunidade.

Além do clássico livro do professor Reinier Rozestranen, *Psicologia do Trânsito: conceitos e processos básicos* (1988), destacamos obras brasileiras organizadas por acadêmicos e que discutem o comportamento de pedestres, motoristas, testes psicológicos, educação infantil etc.: *Psicopedagogia do Trânsito* (ROZESTRATEN, 2004), livro que aborda princípios psicopedagógicos da educação transversal e é voltado para professores do ensino fundamental; *Comportamento humano de trânsito* (HOFFMANN; CRUZ; ALCHIERI, 2003). Mais quatro livros foram lançados depois de 2010; em 2012 foi organizado pelo professor Fábio de Cristo o livro *Psicologia e trânsito: reflexões para pais, educadores e (futuros) condutores*; em 2015, *Pesquisas sobre comportamento no trânsito* foi organizado por Harmut Günther, Fábio de Cristo, Ingrid Neto e Zuleide Feitosa, trazendo uma série de capítulos com resultados de diversas teorias do campo da Psicologia relacionadas ao trânsito e ao transporte. A obra *Projetos de educação para o trânsito*, financiada pela Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (Capes) e publicada em 2016, foi organizada pela professora Alessandra Bianchi (UFPR) e possui uma série de relatos de intervenção da Psicologia na área da Educação, abrangendo crianças e adolescentes e os níveis

de ensino fundamental, médio e superior. Nessa obra, observa-se um esforço de profissionais de diversos campos do saber acadêmico na construção de alternativas de intervenção na área da Educação em conjunto com a Psicologia, tais como Letras, História, Direito, Pedagogia, Química, entre outros.

No ano de 2017, o *Manual de Psicologia do Trânsito*, organizado por Roberto Cruz, Paulus Wit, Caroline de Souza, introduziu uma série de discussões e projetos implementados por psicólogas e psicólogos do trânsito. Outro livro publicado no mesmo ano foi o primeiro volume de *Psicologia no tráfego: questões e atualidade*, uma produção da Associação Brasileira de Psicologia do Tráfego (Abrapsit). Deve ser lançado em breve o livro *Psicologia do trânsito e transporte: manual do especialista*, sob organização de Fábio de Cristo, colaborando com a prática da psicóloga e do psicólogo em clínicas psicológicas, empresas dos setores público e privado, consultoria e academia. Em suma, esperamos que essas leituras tragam à psicóloga e ao psicólogo do trânsito questões e problematizações acerca dos desafios e oportunidades de intervenção que ainda temos pela frente.

O interessado ou atuante na docência poderá beneficiar-se, ainda, de vasto e rico material didático e relatórios (em português e em outros idiomas) no site da Organização Pan-Americana de Saúde <<https://www.paho.org/bra/>>¹². Destacamos ainda que outros materiais, como artigos científicos, podem ser acessados gratuitamente pelo SciELO <<http://www.scielo.br/>>, PePSIC, site específico de Psicologia <<http://pepsic.bvsalud.org/>>, e pelo

12 O link direto para as publicações é: <https://www.paho.org/bra/index.php?option=com_docman&view=list&layout=default&slug=acidentes-e-violencias-086&Itemid=965>.

Portal de Periódicos da Capes/MEC <<http://www.periodicos.capes.gov.br/>>. Existe também o Portal de Psicologia do Trânsito <<http://www.portalpsitran.com.br/>>, que concentra diversas informações, eventos e referências (artigos, relatórios técnicos, dissertações de mestrado, teses de doutorado) específicos sobre mobilidade humana, trânsito e transporte. O Portal Psitran possui um grupo de discussão por e-mail, a *Rede Latino-Americana de Psicologia do Trânsito – Relapsitran*, do qual é possível fazer parte gratuitamente. O grupo tem o objetivo de trocar informações diversas sobre a área na América Latina. Para finalizar, acreditamos que, com todo o material apresentado nesta seção e ao longo desta Referência, é possível o docente inspirar e despertar a vocação em muitos futuros psicólogos para trabalhar no trânsito, tão necessária para desenvolver a área, realimentando o seu processo de expansão.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Senhoras/es passageiras/os (leitoras/es), chegamos ao fim do itinerário proposto nestas *Referências técnicas para atuação de psicólogas(os) em políticas públicas de mobilidade humana e trânsito*. Como ocorre nesse contexto, aqui também nos movimentamos, mas, neste caso, ao longo do texto e por meio de palavras. Nesse ínterim, fizemos três grandes pausas (isto é, abordamos três eixos) para que pudéssemos contemplar a beleza, a história e os desafios do nosso percurso, que não foi e não deve ser apenas um caminho de passagem, mas de vivência. No Eixo 1, dimensão ético-política, estabelecemos a base crítica e um modo de entender indispensável para todas as formas de atuação dentro da área. No Eixo 2, marcos regulatórios e dimensão histórica, (re)conhecemos de onde viemos e para onde (possivelmente) estamos caminhando, olhando nosso caminho pelo espelho retrovisor, mas atentos à frente, mirando o que se vislumbram como possibilidades factíveis. Finalmente, no Eixo 3, dimensão técnica, articulamos fazeres atuais e possíveis para fomentar a necessária expansão do nosso rol de atividades, em prol do bem-estar e da qualidade de vida humana. Este material serve, portanto, como base para um avanço mais sólido em outras direções, sem deixar de lado o que já fazemos há tempos e que ainda podemos melhorar.

Aos caminhantes (psicólogas e psicólogos), dos mais experientes aos mais novos na área, esperamos ter proporcionado mo-

mentos de reflexão, ideias, aprendizado e motivação para a ação, à medida que apresentamos nosso roteiro (Referência Técnica). Embora tenhamos chegado ao fim dele, reconhecemos humildemente que ainda há muito por fazer e avançar, concretizando e disseminando este ou outros percursos. Nesse sentido, a Psicologia em sua interface com a mobilidade humana e o trânsito é uma área em constante construção, e cada psicóloga e psicólogo, individualmente, em grupo ou por meio de instituições, pode e deve prestar o concurso necessário, a fim de tornar a área cada vez mais vista, lembrada e útil (por exemplo, com relatos de experiências enriquecedoras). As instituições profissionais, dentre elas o CFP, cumprem um papel essencial para impulsionar avanços, mas eles só serão realidade no dia a dia da prática da psicóloga e do psicólogo, um a um, consolidando e/ou expandindo o que abordamos no Eixo 3.

Neste momento, ao concluirmos o trabalho, paradoxalmente o sentimento é de que há muito que fazer, explorar, ensinar e pesquisar. Sigamos inquietos para transformar a realidade, porém confiantes em construir ou continuar a construção de um trabalho de alta relevância social para o ser humano, que possui o movimento como característica, potencialidade ou necessidade. Esse trabalho é fundamental para desenvolver tantas outras capacidades e alcançar muitos objetivos e metas, enfim, para viver e alcançar a plenitude. A Psicologia do Trânsito prossegue intensa, incansável e dinâmica como nunca, atenta e em busca de compreender a experiência humana de mover-se e de levar consigo muito do que do entorno, dentro de suas possibilidades nos caminhos da vida.

REFERÊNCIAS

ALCHIERI, J. C.; SILVA, F. H. V. C.; GOMES, J. M. N. Estágio curricular como desenvolvimento e atualização da psicologia de trânsito no Brasil. *Psicologia*, v. 2, n. 1, p. 53-59, 2006.

ALTMAN, I.; WOHLWILL, J. F.; EVERETT, P. B. (Eds.). *Transportation and behavior*. New York: Plenum, 1981.

AMBIEL, R. A. M.; MOGNON, J. F.; ISHIZAWA, F. M. Atitudes frente à avaliação psicológica de candidatos à obtenção e renovação da CNH. *Estudos Interdisciplinares em Psicologia*, Londrina, v. 6, n. 2, p. 18-38, dez. 2015. Disponível em <<https://goo.gl/BoM3fA>>. Acesso em: 13 out. 2018.

ANTIPOFF, D. Contribuição ao estudo das diferenças individuais no teste de atenção difusa. *Arquivos Brasileiros de Psico-técnica*, Rio de Janeiro, v. 8, n. 2, p. 49-60, 1956.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES. Sistema de Informações da Mobilidade Urbana. *Relatório Geral 2009*. São Paulo: ANTP, 2010a. Disponível em: <<https://goo.gl/ywbuU8>>. Acesso em: 19 set. 2018. 113 p.

_____. *Custos dos deslocamentos: custos para usar ônibus, moto e automóvel*. São Paulo: ANTP, 2010b. Disponível em: <<https://goo.gl/yUvxQ7>>. Acesso em: 19 set. 2018.

_____. *Relatório comparativo (2003-2014)*. São Paulo: ANP, 2016. Disponível em: <<https://goo.gl/cUZhWh>>. Acesso em: 26 out. 2018.

BERGMANN, S.; SAGER, T. In between standstill and hypermobility: introductory remarks to a broader discourse. In: _____. *The ethics of mobility: rethinking place, exclusion, freedom and environment*. Hampshire (UK): Ashgate, 2008. p 1-12.

BIANCHI, A. (Org.). *Projetos de Educação para o trânsito*. Curitiba: CRV, 2016.

BRASIL. Decreto nº 8.324, de 27 de outubro de 1910. Aprova o regulamento para o serviço subvencionado de transportes por automóveis. *Diário Oficial*, Rio de Janeiro, 23 nov. 1910. p. 9859. Disponível em: <<https://goo.gl/fg6LWq>>. Acesso em: 26 out. 2018.

_____. Decreto nº 19.038, de 17 de dezembro de 1929. Promulga a Convenção Internacional relativa à circulação de automóveis, firmada em Paris a 24 de abril de 1926. *Diário Oficial*, Rio de Janeiro, 13 mar. 1930. Seção 1. p. 5257. Disponível em: <<https://goo.gl/3pEb5N>>. Acesso em: 26 out. 2018.

_____. Decreto-Lei nº 2.994, de 28 de janeiro de 1941. Código Nacional de Trânsito. *Diário Oficial*, Rio de Janeiro, 30 jan. 1941. Seção 1, p. 1725. Disponível em: <<https://goo.gl/PJefy8>>. Acesso: 26 out. 2018.

_____. Decreto-lei nº 3.651, de 11 de setembro de 1941. Dá nova redação ao Código de Trânsito Nacional. *Diário Oficial*,

Rio de Janeiro, 27 out. 1941. Seção 1, p. 18719. Disponível em: <<https://goo.gl/DpUJ8z>>. Acesso em: 26 out. 2018.

_____. Decreto-Lei nº 9.545, de 5 de agosto de 1946. Dispõe sobre a habilitação e exercício da atividade de condutor de veículos automotores. *Diário Oficial*, Rio de Janeiro, 5 ago. 1946. Seção 1, p. 11395. Disponível em: <<https://goo.gl/hPNy8J>>. Acesso em: 26 out. 2018.

_____. Lei nº 4.119, de 27 de agosto de 1962. Dispõe sobre os cursos de formação em psicologia e regulamenta a profissão de psicólogo. *Diário Oficial*, Brasília, DF, 27 ago. 1962. Seção 1, p. 9253. Disponível em: <<https://goo.gl/PxxPJ>>. Acesso em: 26 out. 2018.

_____. Lei nº 5.108, de 21 de setembro de 1966. Instituiu o Código Nacional de Trânsito. *Diário Oficial*, Brasília, DF, 22 set. 1966. Seção 1, p. 10917. Disponível em: <<https://goo.gl/o5zUVV>>. Acesso em: 26 out. 2018.

_____. Decreto nº 62.127, de 16 de janeiro de 1968. Instituiu o Regulamento do Código Nacional de Trânsito. *Diário Oficial*, Brasília, DF, 22 jan. 1968. Seção 1, p. 1. Disponível em: <<https://goo.gl/z1TRhx>>. Acesso em: 26 out. 2018.

_____. Lei nº 5.766, de 20 de dezembro de 1971. Cria o Conselho Federal e os Conselhos Regionais de Psicologia e dá outras providências. *Diário Oficial*, Brasília, DF, 20 dez. 1971. Seção 1, p. 10473. Disponível em: <<https://goo.gl/sd3P8o>>. Acesso em: 26 out. 2018.

_____. Decreto nº 79.827, de 17 de junho de 1977. Regulamenta a Lei nº 5.766, de 20 de dezembro de 1971, que criou o Conse-

lho Federal e os Conselhos Regionais de Psicologia e dá outras providências. *Diário Oficial*, Brasília, DF, 17 jun. 1977. Seção 1, p. 7633. Disponível em: <<https://goo.gl/g2jGbq>>. Acesso em: 26 out. 2018.

_____. Decreto nº 84.513, de 27 de fevereiro de 1980. Altera disposições do Regulamento do Código Nacional de Trânsito, aprovado pelo Decreto nº 62.127, de 16 de janeiro de 1968, e dá outras providências. *Diário Oficial*, Brasília, DF, 28 fev. 1980. Seção 1, p. 3635. Disponível em: <<https://goo.gl/U76Xii>>. Acesso em: 26 out. 2018.

_____. Decreto nº 86.714, de 10 de dezembro de 1981. Promulga a Convenção sobre Trânsito Viário. *Diário Oficial*, Brasília, DF, 14 dez. 1981. Seção 1, p. 23653. Disponível em: <<https://goo.gl/M1gZLZ>>. Acesso em: 26 out. 2018.

_____. Lei nº 9.394, de 20 de dezembro de 1996. Estabelece as diretrizes e bases da educação nacional. *Diário Oficial*, Brasília, DF, 1996. Seção, p. 27833. Disponível em: <<https://goo.gl/PjZxP4>>. Acesso em: 30 out. 2018.

_____. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. *Diário Oficial*, Brasília, DF, 1997. Seção 1, p. 21201. Disponível em: <<https://goo.gl/oC93fx>>. Acesso em: 26 out. 2018.

_____. Lei nº 9.602, de 21 de janeiro de 1998. Dispõe sobre legislação de trânsito e dá outras providências. *Diário Oficial da União*, Brasília, 21 jan. 1998. Seção 1, p. 2. Disponível em: <<https://goo.gl/kSNfyo>>. Acesso em: 26 out. 2018.

_____. Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. *Diário Oficial*, Brasília, DF, 10 jul. 2001. Seção 1, p. 1. Disponível em: <<https://goo.gl/ho54Va>>. Acesso em: 26 out. 2018.

_____. Lei nº 10.350, de 21 de dezembro de 2001. Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, de forma a obrigar a realização de exame psicológico periódico para motoristas profissionais. *Diário Oficial*, Brasília, DF, 21 dez. 2001. Seção 1, p. 12. Disponível em: <<https://goo.gl/mgYz4n>>. Acesso em: 26 out. 2018.

_____. Lei nº 11.705, de 19 de junho de 2008. Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que “institui o Código de Trânsito Brasileiro”... *Diário Oficial*, Brasília, DF, 20 jun. 2008. Seção 1, p. 1. Disponível em: <<https://goo.gl/skwU9U>>. Acesso em: 26 out. 2018.

_____. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana... *Diário Oficial*, Brasília, DF, 3 jan. 2012. Seção 1, p. 1. Disponível em: <<https://goo.gl/o4SCCr>>. Acesso em: 26 out. 2018.

_____. Lei nº 12.760, de 20 de dezembro de 2012. Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro. *Diário Oficial*, Brasília, DF, 20 dez. 2012. Seção 1, p. 1. Disponível em: <<https://goo.gl/ru8WHP>>. Acesso em: 26 out. 2018.

_____. Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015. Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista... *Diário Oficial*, Brasília, DF, 2 mar. 2015. Seção 1, p. 1. Disponível em: <<https://goo.gl/xkGrrh>>. Acesso em: 26 out. 2018.

_____. Lei nº 13.624, de 16 de janeiro de 2018. Denomina Ferrovia Doutor José Pacheco Dantas o trecho ferroviário da Companhia Brasileira de Trens Urbanos – CBTU, entre as cidades de Natal e Ceará-Mirim, Estado do Rio Grande do Norte. *Diário Oficial*, Brasília, DF, 17 jan. 2018. Seção 1, p. 1. Disponível em: <<https://goo.gl/ZYrbNz>>. Acesso em: 26 out. 2018.

_____. *Política Nacional de redução da morbimortalidade por acidentes e violências*. Brasília, DF: Ministério da Saúde, 2001.

_____. *Política Nacional de Trânsito*. Brasília, DF: Departamento Nacional de Trânsito, 2004.

_____. *Projeto de Lei nº 8.085/2014*. Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para instituir a obrigatoriedade da prática de direção veicular em vias públicas para fins de formação de condutores. Brasília, DF, Câmara dos Deputados, 2014. Disponível em: <<https://goo.gl/88EpzP>>. Acesso em: 30 out. 2018.

CAMPOS, F. O fator humano e os acidentes de trânsito (primeira parte: visão geral). *Arquivos Brasileiros de Psicologia Aplicada*, Cidade, v. 30, n. 3, p. 3-24, 1978a.

_____. O fator humano e os acidentes de trânsito (segunda parte: a seleção). *Arquivos Brasileiros de Psicologia Aplicada*, Cidade, v. 30, n. 4, p. 99-117, 1978b.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA. Retratos da sociedade brasileira: mobilidade urbana. *Indicadores CNI*, São Paulo, v. 5, n. 27, p. 1-9, 2015.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE. Serviço Social do Transporte. Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte. *Pesquisa CNT de rodovias 2017*: relatório gerencial. Brasília, 2014.

CONSELHO FEDERAL DE PSICOLOGIA. Resolução nº 012, de 20 de dezembro de 2000. Institui o Manual para Avaliação Psicológica de candidatos à Carteira Nacional de Habilitação e condutores de veículos automotores. *Diário Oficial*, Brasília, DF, 2000a. Seção 1, p. 248. Disponível em: <<https://goo.gl/58i1Ey>>. Acesso em: 29 out. 2018.

_____. Resolução nº 14, de 20 de dezembro de 2000. Institui o título de profissional de Especialista em Psicologia e dispõe sobre normas e procedimentos para seu registro. *Diário Oficial*, Brasília, DF, 2000b. Disponível em: https://site.cfp.org.br/wp-content/uploads/2006/01/resolucao2000_14.pdf. Acesso em: 01 nov. 2018.

_____. *Caderno de psicologia do trânsito e compromisso social*. Brasília, DF, 2000b. Disponível em: <<https://goo.gl/5LH84f>>. Acesso em: 29 out. 2018.

_____. Resolução nº 16, de 19 de dezembro de 2002. Dispõe acerca do trabalho do psicólogo na avaliação psicológica de candidatos à Carteira Nacional de Habilitação e condutores de veículos automotores. *Diário Oficial*, Brasília, DF, 2002. Seção 1, p. 75. Disponível em: <<https://goo.gl/s1dY6F>>. Acesso em: 29 out. 2018.

_____. *Relatório do II Seminário de Psicologia e Políticas Públicas*. Brasília, DF, 2003. Disponível em: <<https://goo.gl/Ax9NkY>>. Acesso em: 29 out. 2018.

_____. *Pesquisa exploratória sobre o processo de avaliação psicológica para a obtenção da carteira nacional de habilitação*. Brasília, DF, 2006.

_____. *Cartilha sobre a avaliação psicológica*. Brasília, DF, 2007.

_____. Resolução nº 07, de 29 de julho de 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. *Diário Oficial*, Brasília, DF, *Diário Oficial*, 29 jul. 2009. Seção 1, p. 25. Disponível em: <<https://goo.gl/GMSFDw>>. Acesso em: 29 out. 2018.

_____. Relatório de análise qualitativa dos dados da pesquisa sobre a atuação dos psicólogos em políticas públicas de mobilidade urbana, transporte e trânsito. São Paulo, 2010. (documento de circulação interna)

_____. Resolução nº 6, de 16 de março de 2010. Altera a Resolução CFP nº 016/2002. *Diário Oficial*, Brasília, DF, 18 mar. 2010a. Seção 1, p. 81. Disponível em: <<https://goo.gl/mrpy26>>. Acesso em: 29 out. 2018.

_____. *Avaliação psicológica: diretrizes na regulamentação da profissão*. Brasília, 2010b. Disponível em: <<https://goo.gl/bifksx>>. Acesso em: 29 out. 2018.

_____. *Psicologia e mobilidade: o espaço público como direito de todos*. Brasília, 2010c. Disponível em: <<https://goo.gl/44pBYD>>. Acesso em: 29 out. 2018.

_____. *Ano da avaliação psicológica: textos geradores*. Brasília, 2011a. Disponível em: <<https://goo.gl/Rov8qT>>. Acesso em: 29 out. 2018.

_____. *Nota Técnica nº 01/2011*. Brasília, DF, 2011b. Disponível em: <<https://goo.gl/Y7ZsRg>>. Acesso em: 29 out. 2018.

_____. *Cartilha avaliação psicológica*. Brasília, 2013. Disponível em: <<http://satepsi.cfp.org.br/docs/cartilha.pdf>>. Acesso em: 01 nov. 2018.

_____. *Psicologia do tráfego: características e desafios para o contexto do Mercosul*. Brasília, DF, 2016.

_____. Resolução nº 9, de 25 de abril de 2018. Estabelece diretrizes para a realização de Avaliação Psicológica no exercício profissional da psicóloga e do psicólogo, regulamenta o Sistema de Avaliação de Testes Psicológicos – SATEPSI e revoga as Resoluções nº 002/2003, nº 006/2004 e nº 005/2012 e Notas Técnicas nº 01/2017 e 02/2017. *Diário Oficial*, Brasília, DF, 2 maio 2018a. Seção 1, p. 170. Disponível em: <<https://goo.gl/yneueZ>>. Acesso em: 29 jul. 2019.

_____. *Avaliação psicológica nas renovações das CNHs*. Brasília, DF, 18 maio 2018b. Disponível em: <<https://goo.gl/tkN-LiM>>. Acesso em: 30 out. 2018.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO. Resolução nº 51, de 21 de maio de 1998. Dispõe sobre os exames de aptidão física e mental e os exames de avaliação psicológica a que se refere o inciso I, do art. 147 do Código de Trânsito Brasileiro e os §§ 3º e 4º do art. 2º da Lei 9.602/98. *Diário Oficial*, Brasília, DF, 22

maio 1998. Disponível em: <<https://goo.gl/P5NY5n>>. Acesso em: 29 out. 2018.

_____. Resolução nº 80, de 19 de novembro de 1998. Altera os Anexos I e II da Res. no 51/98-CONTRAN, que dispõe sobre os exames de aptidão física e mental e os exames de avaliação psicológica. *Diário Oficial*, Brasília, DF, 19 dez. 1998. Disponível em: <<https://goo.gl/NZZ5tc>>. Acesso em: 29 out. 2018.

_____. 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. *Diário Oficial*, Brasília, DF, 14 dez. 2004. Disponível em: <<https://goo.gl/uUcSn9>>. Acesso em: 29 out. 2018.

_____. Resolução nº 265, de 14 de dezembro de 2007. Dispõe sobre a formação teórico-técnica do processo de habilitação de condutores de veículos automotores elétricos como atividade extracurricular no ensino médio e define os procedimentos para implementação nas escolas interessadas. *Diário Oficial*, Brasília, DF, 14 dez. 2007. Disponível em: <[file:///C:/Users/larissa.dantas/Downloads/Resolu%C3%A7%C3%A3o%20CONTRAN%20265-2008%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/larissa.dantas/Downloads/Resolu%C3%A7%C3%A3o%20CONTRAN%20265-2008%20(1).pdf)>. Acesso em: 01 nov. 2018.

_____. Resolução nº 267, de 15 de fevereiro de 2008. Dispõe sobre o exame de aptidão física e mental, a avaliação psicológica e o credenciamento das entidades públicas e privadas de que tratam o art. 147, I e §§ 1º a 4º e o art. 148 do Código de Trânsito Brasileiro. *Diário Oficial*, Brasília, DF, 15 fev. 2008. Disponível em: <<https://goo.gl/b7rhge>>. Acesso em: 29 out. 2018.

_____. Resolução nº 283, de 1º de julho de 2008. Altera a Resolução nº 267, de 15 de fevereiro de 2008, do CONTRAN, que dispõe sobre o exame de aptidão física e mental, a avaliação psicológica e o credenciamento das entidades públicas e privadas de que tratam o art. 147, I e §§ 1º e 4º e o art. 148 do Código de Trânsito Brasileiro – CTB. *Diário Oficial*, Brasília, DF, 1º jul. 2008. Disponível em: <<https://goo.gl/rQaSW6>>. Acesso em: 29 out. 2018.

_____. Resolução nº 300, de 4 de dezembro de 2008. Estabelece procedimento administrativo para submissão do condutor a novos exames para que possa voltar a dirigir quando condenado por crime de trânsito, ou quando envolvido em acidente grave, regulamentando o art. nº 160 do Código de Trânsito Brasileiro. *Diário Oficial*, Brasília, DF, 4 dez. 2008. Disponível em: <<https://goo.gl/Ndah2e>>. Acesso em: 29 out. 2018.

_____. Resolução nº 314, de 08 de maio de 2009. Estabelece procedimentos para a execução das campanhas educativas de trânsito a serem promovidas pelos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito. *Diário Oficial*, Brasília, DF, 08 mai. 2009. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_314_09.pdf>. Acesso em: 01 nov. 2018.

_____. Resolução nº 327, de 14 de agosto de 2009. Altera a Resolução nº 267/2008-CONTRAN, que dispõe sobre o exame de aptidão física e mental, a avaliação psicológica e o credenciamento das entidades públicas e privadas de que tratam o art. 147, I e §§ 1º a 4º e o art. 148 do Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em: <<https://goo.gl/2q5rzA>>. Acesso em: 29 out. 2018.

_____. Resolução nº 425, de 27 de novembro de 2012. Dispõe sobre o exame de aptidão física e mental, a avaliação psicológi-

ca e o credenciamento das entidades públicas e privadas de que tratam o art. 147, I e §§ 1º a 4º e o art. 148 do Código de Trânsito Brasileiro. *Diário Oficial*, Brasília, DF, 27 nov. 2012. Disponível em: <<https://goo.gl/87ibhJ>>. Acesso em: 29 out. 2018.

_____. Resolução nº 500, de 28 de agosto de 2014. Altera a Resolução nº 425, de 27 de novembro de 2012, do CONTRAN, que dispõe sobre o exame de aptidão física e mental, a avaliação psicológica e o credenciamento das entidades públicas e privadas de que tratam o art. 147, I e §§ 1º a 4º e o art. 148 do Código de Trânsito Brasileiro – CTB. *Diário Oficial*, Brasília, DF, 28 ago. 2014. Disponível em: <<https://goo.gl/q25Wcu>>. Acesso em: 29 out. 2018.

_____. Resolução nº 515, de 18 de dezembro de 2014. Revoga a Resolução CONTRAN nº 207, de 20 de outubro de 2006 e estabelece critérios de padronização para funcionamento das Escolas Públicas de Trânsito. *Diário Oficial*, Brasília, DF, 18 dez. 2014. Disponível em: <<http://new.denatran.gov.br/download/Resolucoes/Resolucao5152014.pdf>>. Acesso em: 01 nov. 2018.

_____. Resolução nº 514, de 18 de dezembro de 2014. Dispõe sobre a Política Nacional de Trânsito, seus fins e aplicação, e dá outras providências. *Diário Oficial*, Brasília, DF, 30 dez. 2014. Disponível em: <<https://goo.gl/ZLbZSC>>. Acesso em: 29 out. 2018.

_____. Resolução nº 607, de 24 de maio de 2016. Estabelece o Registro Nacional de Acidentes e Estatísticas de Trânsito – RENAEEST e dá outras providências. *Diário Oficial*, Brasília, DF, 27 maio 2016. Seção 1, p. 94. Disponível em: <<https://goo.gl/WXfPc8>>. Acesso em: 29 out. 2018.

_____. Resolução nº 638, de 30 de novembro de 2016. Dispõe sobre as formas de aplicação da receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito, conforme previsto no caput do art. 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro – CTB. *Diário Oficial*, Brasília, DF, 30 nov. 2016. Disponível em: < <http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=1&data=01/12/2016&pagina=76>>. Acesso em: 01 nov. 2018.

_____. Portaria nº 94, de 31 de maio de 2017. *Diário Oficial*, Brasília, DF, 31 mai. 2017. Disponível em: < <http://www.amtt.porangatu.go.gov.br/res/midias/outros/0d7e55206d97c1142f9c8d7b70958376.pdf>>. Acesso em: 01 nov. 2018.

CRESSWELL, T. *On the move: mobility in the modern Western world*. New York: Routledge, 2006.

_____. Seis temas na produção das mobilidades. In: CARMO, R. M.; SIMÕES, J. A. (Orgs.). *A produção das mobilidades: redes, espacialidades e trajectos*. Lisboa: Instituto de Ciências Sociais, 2009. p. 25-40.

CRISTO, F. Departamento de trânsito. In: JACÓ-VILELA, A. M. *Dicionário histórico de instituições de psicologia no Brasil*. Rio de Janeiro: Imago; Brasília: CFP, 2011. p. 177-179.

_____. *Psicologia e trânsito: reflexões para pais, educadores e (futuros) condutores*. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2012.

CRISTO, F.; ALCHIERI, J. C. Avaliação psicológica e segurança no trânsito: problemas e desafios. In: GÜNTHER, H. et al. (Orgs.). *Pesquisas sobre comportamento no trânsito*. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2015. p. 351-376.

CRUZ, R. M.; WIT, P.; SOUZA, C. Z. *Manual de Psicologia do Trânsito*. São Paulo: Nila, 2017.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO. *100 anos de legislação de trânsito no Brasil*. Brasília, DF: Ministério das Cidades, 2010.

EMPRESA BRASILEIRA DE PLANEJAMENTO DE TRANSPORTES. *O acidente de trânsito: flagelo nacional evitável*. Brasília, DF: Ministério dos Transporte, 1987.

EVERETT, P. B.; WATSON, B. G. Psychological contributions to transportation. In: STOKOLS, D.; ALTMAN, I. (Eds.). *Handbook of environmental psychology*. New York: John Wiley & Sons, 1987. v. 2, p. 987-1008.

FEDERAÇÃO NACIONAL DA DISTRIBUIÇÃO DE VEÍCULOS AUTOMOTORES. *Relatório semestral da distribuição de veículos automotores no Brasil*. São Paulo, 2010.

_____. *Anuário 2017: o desempenho da distribuição automotiva no Brasil*. Brasília, DF, 2018. Disponível em: <<https://goo.gl/8SCRWd>>. Acesso em: 29 out. 2018.

FUNDAÇÃO GETULIO VARGAS. *O estado da juventude: drogas, prisões e acidentes*. Rio de Janeiro: FGV/IBRE/CPS, 2007.

GÄRLING, T.; STEG, L. (Eds.). *Threats from the car traffic to the quality of the urban life: problems, causes, and consequences*. Amsterdam: Elsevier, 2007.

GÄRLING, T.; GÄRLING, A.; LOUKOPOULOS, P. Forecasting psychological consequences of car use reduction: a challenge to an environmental psychology of transportation. *Applied Psychology*, New York, v. 51, n. 1, p. 90-106, 2002.

GELLER, E. S.; WINETT, R. A.; EVERETT P. B. *Preserving the environment: new strategies for behavior change*. New York: Pergamon, 1982.

GOLLWITZER, P. M. Implementation intentions: strong effects of simple plans. *American Psychologist*, New York, v. 54, n. 7, p. 493-503, 1999.

GOMES, P. C. C. *A condição urbana: ensaios de geopolítica da cidade*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2002.

GÜNTHER, H. et al. *Pesquisas sobre comportamento no trânsito*. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2015.

HOFFMANN, M. H.; CRUZ, R. M. *Síntese histórica da psicologia do trânsito no Brasil*. Cidade: Editora, 2003.

HOFFMANN, M. H.; CRUZ, M. C.; ALCHIERI, J. C. *Comportamento humano no trânsito*. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003.

HÖFLING, E. M. Estado e políticas (públicas) sociais. *CADERNOS Cedex*, Campinas, ano 21, n. 55, p. 30-41, 2001. Disponível em: <<https://goo.gl/ddcZxj>>. Acesso em: 19 set. 2018.

INDOVINA, F. *O espaço público: tópicos sobre a sua mudança*. Tradução: Joana Malta. Cidade: Editora, 2002. Disponível em: <<https://goo.gl/W7qiSa>>. Acesso em: 29 out. 2018.

INSTITUTO BRASILEIRO DE PLANEJAMENTO E TRIBUTAÇÃO. *Relatório da frota brasileira de veículos em circulação*. Curitiba, 2018. Disponível em: <<https://goo.gl/9MGTdD>>. Acesso em: 29 out. 2018.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. *Infraestrutura social e urbana no Brasil: subsídios para uma agenda de pesquisa e formulação de políticas públicas*. Brasília, DF, 2010.

_____. *Sistema de indicadores de percepção social: mobilidade urbana*. Brasília, DF, 2011.

_____. *Acidentes de trânsito nas rodovias federais brasileiras: caracterização, tendências e custos para a sociedade*. Brasília, DF, 2015. Disponível em: <<https://goo.gl/qD9Q4z>>. Acesso em: 29 out. 2018.

LAGONEGRO, M. A. A ideologia rodoviarista no Brasil. *Ciência & Ambiente*, Santa Maria, v. 37, p. 39-50, 2008.

LEFEBVRE, H. *O direito à cidade*. Tradução: Cristina C. Oliveira. Itapevi: Nebli, 2016. 155 p.

LEVY, J. Os novos espaços de mobilidade. *GEOgraphia*, Niterói, v. 3, n. 6, p. 7-17, 2001. Disponível em: <<https://goo.gl/owGrft>>. Acesso em: 29 out. 2018.

LUDD, N. Carros e remédios. In: _____. (Org.). *Apocalipse motorizado: a tirania do automóvel em um planeta poluído*. São Paulo: Conrad, 2004. p. 15-31.

MACÊDO, G. M. Estudo das relações entre o nível de habilidade e direção segura, a irritabilidade e o cometimento de violações e erros do motorista e o seu possível envolvimento em acidentes de trânsito. 2005. 194 p. Tese (Doutorado em Psicologia) – Universidade de São Paulo, 2005.

_____. Subjetividade e conflitos no trânsito urbano: desafios às políticas públicas de educação e promoção de saúde. *Cadernos ESP*, Fortaleza, v. 2, n. 1, p. 20-28, 2006. Disponível em: <<https://goo.gl/ExCwwL>>. Acesso em: 29 out. 2018.

MACÊDO, G. M. et al. Diálogos sobre produção de conhecimento em psicologia social: experimentações audiovisuais em mobilidade humana. In: ENCONTRO NACIONAL DA ABRAPSO, 15., 2009, Maceió. *Anais...* Maceió: ABRAPSO, 2009. Disponível em: <<https://goo.gl/jBwktL>>. Acesso em: 29 out. 2018. p. 1-10.

_____. Impactos da (i) mobilidade na produção da subjetividade. In: CONSELHO FEDERAL DE PSICOLOGIA. *Psicologia e mobilidade: o espaço público como direito de todos*. Brasília, DF, 2010. p. 203-211.

MACÊDO, G. M.; CARVALHO, N. M. Mobilidade humana e subjetividade: por uma psicologia da deriva. *Passagens*, v. 3, n. 2, p. 1-12, 2012. Disponível em: <<https://goo.gl/QBgH6z>>. Acesso em: 29 out. 2018.

MIEDEMA, H. M. E. Adverse effects of traffic noise. In: GÄRLING, T.; STEG, L. (Eds.). *Threats from the car traffic to the quality of the urban life: problems, causes, and consequences*. Amsterdam: Elsevier, 2007. p. 53-77.

MORETZSOHN, R. F. Políticas públicas para mobilidade: desafios da Psicologia. In: CONSELHO FEDERAL DE PSICOLOGIA. *Psicologia e mobilidade: o espaço público como direito de todos*. Brasília, DF, 2010, p. 65-71.

NASCIMENTO, A. S.; GARCIA, M. L. T. Álcool e direção: uma questão na agenda política brasileira. *Psicologia & Sociedade*, Belo Horizonte, v. 21, n. 2, p. 213-222, 2009.

NUNES DA SILVA, F. Transportes, mobilidade e ambiente: os usos, os costumes e os desafios para o século XXI. In: SOZKA, L. (Ed.). *Contextos humanos e psicologia ambiental*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2005. p. 269-3022.

PAES-LUCHIARI, M. T. D. Patrimônio cultural: uso público e privatização do espaço urbano. In: ENCONTRO NACIONAL DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL, 11., 2005, Salvador. *Anais...* Salvador: Anpur, 2005. p. 1-17.

PECHANSKY, F.; DUARTE, P. C. A. V.; DE BONI, R. B. *Uso de bebidas alcoólicas e outras drogas nas rodovias brasileiras e outros estudos*. Porto Alegre: Secretaria Nacional de Políticas sobre Drogas, 2010.

ROZESTRATEN, R. J. A. Psicologia do Trânsito: o que é e para que serve. *Psicologia Ciência e Profissão*, Ribeirão Preto, n. 1, v. 1, p. 141-143, 1981. Disponível em: <<https://goo.gl/z2w-cAK>>. Acesso em: 29 out. 2018.

_____. Conferência: Motivos e objetivos do II Congresso Brasileiro de Psicologia do Trânsito. *Psicologia & Trânsito*, Cidade, v. 1, n. 2, p. 7-13, 1984a.

_____. Relatório: II Congresso Brasileiro de Psicologia do Trânsito, de 18 a 21 de agosto de 1983. *Psicologia & Trânsito*, Cidade, v. 1, n. 2, p. 15-21, 1984b.

_____. *Psicologia do Trânsito: conceitos e processos básicos*. São Paulo: EPU, Edusp, 1998.

_____. *Psicopedagogia no Trânsito*. Campo Grande: UCDB, 2004.

SÃO PAULO (Município). Ato nº 146, de 26 de fevereiro de 1903. Manda observar o regulamento sobre a circulação de automóveis. *Diário Oficial da Cidade*, São Paulo, p. 1. Disponível em: <<https://goo.gl/CBZNc2>>. Acesso em: 29 out. 2018.

SCHADE, J.; SCHLAG, B. Acceptability of urban transport pricing strategies. *Transportation Research*, Washington, DC, v. 6, n. 1, p. 45-61, 2003.

SCHLAG, B.; TEUBEL, U. Public acceptability of transport pricing. *IATSS Research*, Cidade, v. 21, p. 134-142, 1997.

SHELLER, M. Mobility, freedom and public space. In: BERGMANN, S.; SAGER, T. (Ed.). *The ethics of mobilities: rethinking place, exclusion, freedom and environment*. London: Ashgate, 2008. p. 25-38.

SILVA, F. H. V. C. A Psicologia do trânsito e os 50 anos de profissão no Brasil. *Psicologia*, Brasília, DF, v. 32, n. esp., p. 176-193, 2012. Disponível em: <<https://goo.gl/R7JfMw>>. Acesso em: 7 out. 2018.

SILVA, F. H. V. C.; ALCHIERI, J. C. Avaliação psicológica da personalidade de condutores: uma revisão de literatura. *Psico-USF*, Itatiba, v. 12, n. 2, p. 189-196, 2007. Disponível em: <<https://goo.gl/mjaHRx>>. Acesso em: 13 out. 2018.

_____. Revisão das pesquisas brasileiras em avaliação psicológica de habilidades e inteligência de condutores. *Estudos de Psicologia*, Natal, v. 13, n. 1, p. 57-64, 2008. Disponível em: <<https://goo.gl/AHsSZV>>. Acesso em: 13 out. 2018.

_____. Validade preditiva de instrumentos psicológicos usados na avaliação psicológica de condutores. *Psicologia*, Brasília, DF, v. 26, n. 4, p. 695-706, 2010. Disponível em: <<https://goo.gl/KzyPcK>>. Acesso em: 13 out. 2018.

_____. Laudo psicológico: operacionalização e avaliação dos indicadores de qualidade. *Psicologia*, Brasília, DF, v. 31, n. 3, p. 518-535, 2011. Disponível em: <<https://goo.gl/AVrYVD>>. Acesso em: 13 out. 2018.

SILVA, F. H. V. C.; GÜNTHER, H. Psicologia do trânsito no Brasil: de onde veio e para onde caminha? *Temas em Psicologia*, Cidade, v. 17, n. 1, p. 163-175, 2009a.

_____. Psicologia e mobilidade urbana: desafios para o século XXI. In: REUNIÃO ANUAL DE PSICOLOGIA, 39., Ribeirão Preto. *Anais...* Ribeirão Preto: SBP, 2009b. p. 726-727.

SILVA, M. A. Uso da técnica de dinâmica de grupo na avaliação psicológica no contexto do trânsito: relato de experiência. *Psicologia*, Brasília, DF, v. 36, n. 2, p. 380-388, 2014. Disponível em: <<https://goo.gl/DesnrR>>. Acesso em: 26 set. 2018.

SILVA, M. M. A. et al. *Projeto Vida no Trânsito – 2010 a 2012: uma contribuição para a Década de Ações para a Segurança no Trânsito 2011-2020 no Brasil. Epidemiologia e Serviços de Saúde*, Brasília, DF, v. 22, n. 3, p. 531-536, 2013. Disponível em: <<https://goo.gl/YtjBPJ>>. Acesso em: 29 out. 2018.

SOUZA, C. Políticas públicas: uma revisão da literatura. *Sociologias*, Porto Alegre, v. 16, p. 20-45, 2006. Disponível em: <<https://goo.gl/tvM3gr>>. Acesso em: 29 out. 2018.

STEG, L.; GIFFORD, R. The impact of automobile traffic on quality of life. In: GÄRLING, T.; STEG, L. (Eds.). *Threats from the car traffic to the quality of the urban life: problems, causes, and consequences*. Amsterdam: Elsevier, 2007. p. 33-51.

STEG, L.; VLEK, C. Encouraging pro-environmental behaviour: an integrative review and research agenda. *Journal of Environmental Psychology*, Amsterdam, v. 29, p. 309-317, 2009.

TAPIA-GRANADOS, J. A. La reducción del tráfico de automóviles: una política urgente de promoción de la salud. *Revista Panamericana de Salud Pública*, Washington, DC, v. 3, p. 137-151, 1998.

UNITED NATIONS. *World Population Prospects: the 2017 revision, key findings and advance tables*. New York, 2017. Disponível em: <<https://goo.gl/pCiC8Z>>. Acesso em: 29 out. 2018.

VAN WEE, B. Environmental effects of urban traffic. In: GÄRLING, T.; STEG, L. (Eds.). *Threats from the car traffic to the quality of the urban life: problems, causes, and consequences*. Amsterdam: Elsevier, 2007. p. 11-32.

VASCONCELLLOS, E. A. *O que é Trânsito ?* São Paulo: Brasileira, 1985.

VERPLANKEN, B. Habits and implementation intentions. In: KERR, J.; WEITKUNAT, R.; MORETTI, M. (Eds.). *The ABC of behavioural change*. Oxford: Elsevier Science, 2005. p. 99-109.

VERPLAKEN, B.; WOOD, W. Interventions to break and creat consumer habits. *Journal of Public Police & Marketing*, Cidade, v. 25, n. 1, p. 90-103, 2006.

VIERA, M. V. M.; PEREIRA, A. O.; CARVALHO, A. V. O exame psicotécnico de motoristas no Distrito Federal. *Arquivos Brasileiros de Psicotécnica*, São Paulo, ano 5, n. 4, 1953.

WASELFISZ, J. J.; ATHIAS, G. *Mapa da violência 2013: homicídios e juventude no Brasil*. Rio de Janeiro: Flacso, 2013.

YAMAMOTO, O. H.; OLIVEIRA, I. F. Política social e N: uma trajetória de 25 anos. *Psicologia*, Brasília, DF, v. 26, p. 9-24, 2010. Disponível em: <<https://goo.gl/LBthXR>>. Acesso em: 29 out. 2018.

ZAIA, P.; OLIVEIRA, K.; NAKANO, T. C. Análise dos processos éticos publicados no jornal do Conselho Federal de Psicologia. *Psicologia*, Brasília, DF, v. 38, n. 1, p. 8-21, 2018. Disponível em: <<https://goo.gl/VEBxw1>>. Acesso em: 13 out. 2018.



ISBN 978-85-89208-68-0



9 788589 208680



Conselho
Federal de
Psicologia

Conselhos
Regionais de
Psicologia



CREPOP

Centro de Referência Técnica em Psicologia e Políticas Públicas