**A EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO:**

**INSTRUMENTO DA CONSTRUÇÃO DE UMA SOCIEDADE CONSCIENTE**

Emilio César de Barros

Letícia Aparecida Maia Ferreira

Roseli Amaral Reimberg

Sandra Leticia Lopes Pereira

Simone Stofella[[1]](#footnote-1)

Orientadora: Thereza Salomé D’Espíndula[[2]](#footnote-2)

**RESUMO**

As questões de violência e agressividade no transito vêm há muito se tornando um problema social e de segurança que afeta a todos os que dele fazem parte. É sabido que estas questões estão presentes no transito mais intensamente em relação aos comportamentos dos condutores de veículos, os quais utilizam-se deste espaço público nem sempre da forma mais correta. Preconiza-se que no transito deva haver educação, respeito, tolerância, mas não agressividade. Nas observações e intervenções realizadas durante um estágio no Instituto Paz no Transito (IPTRAN) junto aos infratores de transito, teve-se como objetivos despertar nos participantes o interesse pela educação no trânsito, mostrar a responsabilidade como elemento participante do trânsito, mostrar a importância da prática correta das regras fundamentais do trânsito, a fim de propiciar uma reflexão dos infratores acerca de suas atitudes anteriores no transito e, doravante, contribuírem para um retorno à direção de seus veículos de forma mais humanizada, colaborarem para um transito mais cauteloso, auxiliando na redução do número de acidentes. O exercício dessa cidadania deverá resultar em mais responsabilidade mais educação, tolerância e consciência dos deveres e obrigações que cada um deve ter, contribuindo cada vez mais para diminuir a agressividade existente no trânsito.

**PALAVRAS-CHAVE:** Violência no trânsito; Educação; Agressividade.

**INTRODUÇÃO**

Trata-se de um estágio com infratores de trânsito, realizado no Instituto Paz no Trânsito (IPTRAN) cujos objetivos foram despertar nos participantes o interesse pela educação no trânsito, mostrar a responsabilidade como elemento participante do trânsito, mostrar a importância da prática correta das regras fundamentais do trânsito, fazer uma reflexão junto aos participantes sobre alguns temas como (1) Para que servem as leis de trânsito; (2) Relacionamento no trânsito e como praticar a boa convivência entre veículos e pedestres e (3) Reflexão sobre a violência e agressividade no trânsito, conscientização e respeito às Leis de trânsito.

Estes foram colocadas em prática, através de dinâmicas, conversas sobre o tema. Este trabalho justifica-se pela importância da conscientização e prevenção a agressividade no trânsito, a qual já se tornou um problema social, tendo em vista a falta de segurança que traz a todos que fazem parte do trânsito. Segundo Vasconcelos (1998), a agressividade está presente no trânsito através dos diversos comportamentos desempenhados pelos condutores, tornando-se agressivos na maneira com que se apropriam desse espaço público que deveria ser com educação, respeito, tolerância e sem agressividade. Está implícita a liberdade que temos com um veículo nem sempre é utilizada de forma correta.

O desrespeito às regras de trânsito falta de paciência no trânsito e as possíveis causas da agressividade de modo geral, têm causado preocupações à população com relação à falta de segurança, pois diariamente ocorrem inúmeros acidentes, deixando pessoas mortas ou feridas, evidenciando um grande índice de pessoas vítimas desta violência.

Dentro dos fatores que favorecem a ocorrência de um número elevado de acidentes, aparece o fator humano como o principal, pois sem ele o trânsito não existiria. Porém o ser humano não pode ser analisado separadamente. O homem tem sua história, personalidade, interesses, necessidades e busca satisfazê-los, gerando conflitos também no trânsito, pois interpreta as regras estabelecidas conforme sua visão de mundo. Nesse processo, alguns condutores agem de acordo com a lei, outros não. Alguns deles optam por tomar atitudes para seu benefício próprio e na busca por essa satisfação, ocorrem atitudes e, comportamentos que colocam em risco a segurança no trânsito. Foram questionados estes assuntos com os infratores de trânsito. Por serem infratores, é sabido que todos cometeram algum crime de trânsito e o presente trabalho procurou apontar a gravidade deste fato, dentro de cada assunto abordado.

**MÉTODO**

Foram realizados quatro encontros, sendo que o primeiro encontro o objetivo foi conhecer o local para melhor entendimento da necessidade do Instituto Paz no Trânsito (IPTRAN). Nos demais encontros foram realizados palestras e dinâmicas, conforme o disposto a seguir:

* Dinâmica “Quebra gelo”: tempo aproximado de 30 minutos.
* Dinâmica das figuras: tempo aproximado 50 minutos;
* Roda de conversa sobre a dinâmica das figuras;
* Conversa sobre violência e agressividade no transito: tempo aproximado de 1h;
* Dinâmica “Siga em frente”: tempo aproximado de 1h;
* Dinâmica “Concordo/Discordo”: tempo aproximado de 1h;
* Vídeo: “Um transito gentil” e discussão sobre o assunto;

**DESENVOLVIMENTO**

**IPTRAN e suas origens**

A ONG IPTRAN – Instituto Paz no Trânsito foi criada em 2010, com o intuito de dar apoio às famílias vítimas de acidentes no trânsito. Tem como objetivos, segundo suas próprias palavras, “Conquistar o respeito e o reconhecimento da sociedade como Instituto isento e atuante na construção de uma nova cultura para o comportamento no trânsito. Vamos à luta na busca de apoio, para o desenvolvimento de palestras e projetos educacionais que acolhem e orientam”.

O TRÂNSITO

Para Rozestraten (2000), trânsito é um fenômeno complexo que requer cada vez mais estudos e pesquisas com o objetivo de compreendê-lo. A invenção do automóvel no final do século XIX e o crescimento da população brasileira têm apresentado como consequência inevitável o aumento do número de acidentes. A psicologia do trânsito como uma área da psicologia aplicada nasceu do estudo do acidente, mas tem avançado na construção de conhecimentos com o objetivo de compreender e contribuir para o entendimento deste fenômeno.

O trânsito é, dessa forma, o lugar social, público, onde todas as pessoas se encontram em condições diversas, seja participando ativamente, como pedestres, motoristas, ciclistas, motociclistas, ou passivamente, como passageiros do transporte público ou do transporte alternativo. Vasconcellos define trânsito como “o conjunto de todos os deslocamentos diários feitos pelas calçadas e vias da cidade e que aparecem na rua na forma de movimentação geral de pedestres e veículos” (1998, p. 59). Este não é apenas um problema técnico, mas, sobretudo uma questão social e política diretamente ligada às características da nossa sociedade. Para entendê-lo não basta discutir sobre os problemas do dia-a-dia, como congestionamentos e acidentes; é preciso também analisá-lo a partir das pessoas que dele participam seus interesses e suas necessidades corriqueiras.

De acordo com o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), instituído pela lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, artigo 1º, parágrafo 1º, considera-se trânsito 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 e descarga. Através destas definições de trânsito tem-se uma ideia de movimento, passagem, ou seja, de algo que está em circulação.

No século XIX, surgiu o automóvel, que revolucionou para sempre a história do trânsito. Com a introdução dele e com o aumento da circulação nas cidades, começaram a surgir os primeiros problemas modernos no trânsito e, consequentemente, fez-se necessário elaborar uma legislação. É neste século, no entanto, que o trânsito vai se constituindo um problema urbano.

Dessa forma, o trânsito como hoje se configura, é uma construção da era moderna. Com o crescimento da população, o trânsito ocupa um papel de destaque no aspecto social e econômico mundial, na medida em que envolve, no dia-a-dia, cidadãos e cidadãs de todo o mundo no exercício do seu direito de ir e vir, de se locomover livremente para satisfação de suas necessidades, em busca do seu bem-estar.

Segundo Vasconcellos (2005), a circulação ocorre em um espaço físico de conflitos que precisam ser distribuídos entre seus usuários. O planejamento da circulação organiza a divisão do espaço e a mediação dos conflitos por meio de comunicação física e simbólica, de sinais que se supõe serem respeitados pelas pessoas. No entanto, a engenharia de tráfego tradicional trabalha apenas com as características físicas do conflito: de dois corpos tentando ocupar o mesmo espaço ao mesmo tempo. No entanto, é necessário expandir a visão sobre o problema e pensar sobre o conteúdo político dos conflitos e em quais condições as pessoas negociam o espaço. O trânsito é composto de pessoas com suas características sociais e políticas, com interesses e necessidades diferentes. Devemos, portanto, obedecer às normas e regras, código de trânsito brasileiro que foram criadas para promoverem qualidade de vida e bem estar de todos. (VASCONCELOS, 2005)

**Infração de Trânsito**

No cotidiano, tanto pessoal como profissional, enfrentamos situações conflitantes perante as perdas, o corpo que muda perante as fases da vida, os amigos conquistados e os amigos “perdidos”, os amores que mesmo sem nossa vontade saem de cena, mudança de emprego e de cidade, acidentes de carros, enfim perdas da vida. O acidente entre carros, para muitas pessoas, significa o próprio corpo estendido no chão, vêem-se os veículos como instrumentos extensivos de sua própria existência. Já outros desesperam- se em ver o mal causado a outra pessoa, sendo acidente com ou sem vitimas. Em ocasiões como estas, dependendo da estrutura psíquica do sujeito, há uma igualdade de sintomas representativos e a tentativa de se reorganizar psiquicamente diante da falta.

O Capitulo XV do Código de Trânsito Brasileiro, no trecho que vai do artigo 161 ao artigo 255, informa que “Constitui infração de trânsito, a inobservância de qualquer preceito deste Código, da legislação complementar ou das resoluções do CONTRAN, sendo o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas indicadas em cada artigo, além das punições previstas as infrações de trânsito, daquele ordenamento jurídico, com as respectivas penalidades e medidas administrativas a elas atribuídas”. Segundo o DETRAN (Departamento de Trânsito). A infração deve ser comprovada por declaração da autoridade ou do agente da autoridade de trânsito, por aparelho eletrônico ou por equipamento audiovisual, reações químicas ou por qualquer outro meio tecnologicamente disponível, previamente regulamentado pelo CONTRAN. Há quatro tipos de infrações: Infrações Leves, Infrações Médias, Infrações Graves e Infrações Gravíssimas.

**Crimes de Trânsito**

Segundo o DETRAN, classificam-se as infrações descritas no Código de Trânsito Brasileiro em administrativas, civis e penais. As infrações penais, resultantes de ação delituosa, estão sujeitas às regras gerais do Código Penal e seu processamento é feito pelo Código de Processo Penal. O infrator, além das penalidades impostas administrativamente pela autoridade de trânsito, é submetido a processo judicial criminal. Julgado culpado, a pena pode ser prestação de serviços à comunidade, multa, suspensão do direito de dirigir e até detenção. Casos mais frequentes compreendem dirigir sem habilitação, alcoolizado ou trafegar em velocidade incompatível com a segurança da via, , gerando perigo de dano, cuja pena pode ser detenção de seis meses a um ano, além de eventual ajuizamento de ação civil para reparar prejuízos causados a terceiros.

**Agressividade**

Para a Psicologia, a agressividade se define como um comportamento diferente da violência em si, por ser uma construção social: é aprendido. Apesar de relacionado com o repertório inato de violência, o ato de agressão só se mantém se for devidamente reforçado. A agressividade tem como objetivo causar danos ao outro que é, de maneira geral, motivado a evitar tal comportamento. Crianças em meados da segunda infância, período no qual estão se apropriando das leis de convivência e socialização, tendem a demonstrar comportamento violento, ao ver adultos (sobretudo pais e familiares) se comportando de maneira hostil e tendem a aprender este comportamento e associar a violência à resolução de problemas, surgindo o aspecto da agressividade em sua personalidade, que poderá se manter por anos. Uma criança violenta pode, então, se tornar um adulto agressivo, com tendências a agir com a finalidade de menosprezar o comportamento alheio e as outras pessoas para realizar os seus próprios objetivos. Tendem a ser controladores, vulneráveis ao isolamento e podem, em algum nível, elaborar fantasias para sustentar sua necessidade para a agressividade. Almeida diz que a maioria dos traços e sintomas que precedem ou estão em paralelo com a agressividade no trânsito podem ser tratados com psicoterapia. (2001,p.102).

Os estudos apontam que é comum, em algum momento da vida do condutor, cometer deslizes, os quais quando freqüentes, tornam-se uma questão de saúde pública. Os motoristas agressivos tendem a acreditar que sua perícia em condução está num nível superior às dos demais e acreditam não estar contribuindo para o caos do trânsito. Em diversas literaturas, Almeida (2011) separa em três níveis: impaciência, luta de forças e negligência.

Segundo Rozestraten, a causa provável do comportamento agressivo no trânsito surge do histórico de comportamento agressivo em outras instâncias da vida do sujeito. As causas mais comuns da ocorrência são um ambiente físico que estimule a raiva e o estresse (como muito barulho, calor, engarrafamentos e a sensação de anonimato), baixa fiscalização (sentimento de impunidade) e um ambiente social que permite e/ou incentiva esse comportamento. A raiva é uma condição necessária para a agressividade em casos de luta de forças ou superior, mas não a determina – serve de sinalização. (1996)

É importante salientar que, apesar da atual constituição brasileira prever punição significativa aos condutores alcoolizados, existe uma questão cultural muito forte no sentido de ir contra esta lei – inclusive websites divulgando trechos onde a blitzes estão ocorrendo, numa tentativa de burlar a lei. É importante salientar aqui que, assim como os condutores agressivos de maneira geral, os motoristas alcoolizados também não acreditam estar contribuindo para um ambiente caótico.

É evidente a deficiência de educação humanitária nas escolas e educação para o trânsito, bem como a falta de acompanhamento psicológico nos centros de formação de condutores. Apesar do código de trânsito brasileiro prever educação para o trânsito, na prática ela não ocorre de forma eficiente. (VASCONCELOS, 2005).

**A Psicologia do Trânsito**

A psicologia do trânsito é a ciência que estuda o comportamento de pedestres, condutores, ciclistas e todos os participantes dos sistemas de transportes e todas as suas determinações. Está, portanto, pronta a contribuir para diminuir os acidentes, fornecer diretrizes educacionais e diminuir possíveis consequências da vida moderna, com o foco na preservação da vida. O psicólogo do trânsito estuda a vida urbana e rural, bem como os mecanismos de apropriação da dinâmica do transporte e oferece modelos de inserção do sujeito na realidade destes, bem como práticas psicoterápicas relacionadas ao trânsito, como tratamento de fobias. (VASCONCELOS,1998).

**A Educação para o Trânsito**

Uma reversão neste quadro crescente de condutores agressivos exige uma política que vise a valorização da vida cotidiana e que forneça diretrizes eficazes para a promoção do bem estar social. A escola, nesse sentido, pode auxiliar com o investimento de projetos que ensinem as crianças desde cedo – quando os traços agressivos costumam surgir – a seguir uma conduta ética e pacífica. Quando não há instruções claras, prevalece a relação de poder em que o forte domina o fraco. A criação de programas sistemáticos e eficazes pode diminuir a cultura da agressividade, com propostas pedagógicas para refletir sobre a cultura automobilística – e a influência midiática sobre o poder que um carro exerce e sua real necessidade, uma análise do próprio transitar nas imediações da escola, problematizando a relação interpessoal como um todo. É preciso educar para os sinais desde cedo e não somente na época da habilitação veicular; humanizar o automóvel, para que se perceba, não somente de maneira teórica, que a máquina deverá estar a serviço do homem e não contra ele (VASCONCELOS,1998).

**CONCLUSÃO**

Conclui-se que o comportamento humano é o resultado da interação entre fatores genéticos e ambientais, os quais somados aos valores, cultura e história de vida, refletem nas atitudes no trânsito. Portanto, cada segmento da sociedade que está ligado diretamente ou indiretamente ao trânsito, (o instrutor de trânsito, os psicólogos, as escolas, as universidades, governos, a polícia), deve fazer sua parte, colaborando de forma significativa com a individualidade de cada condutor.

Diante do acima exposto, nossa equipe considerou de suma importância o contato mais próximo com infratores, a fim de conhecer um pouco mais sobre essa realidade e, assim, ter a chance de discutir com os mesmos sobre o transito, as leis que o envolvem em geral, bem como a importância de obedecer a essas leis. Com esse trabalho, espera-se que tais infratores possam refletir sobre suas atitudes anteriores no transito e, doravante, tomarem um rumo diverso, colaborando para um transito mais cauteloso e auxiliando na redução do número de acidentes. Afinal, para um trânsito melhor, não podemos ter qualquer motorista. Ele deve ser bem avaliado pelos psicólogos, o instrutor de trânsito deve educar de uma maneira coerente e justa. Com as escolas e as universidades trabalhando de modo transversal a disciplina trânsito, o governo fazendo as leis e colocando a sinalização necessária, bem como uma correta fiscalização e punição por parte dos órgãos específicos, o exercício dessa cidadania resultará em mais responsabilidade mais educação, tolerância e consciência dos deveres e obrigações que cada um deve ter, contribuindo cada vez mais para diminuir a agressividade existente no trânsito.

**REFERÊNCIAS**

ALMEIDA, Elidio. **Falo o que penso e não levo desaforo pra casa**. Disponível em <http://elidioalmeida.wordpress.com/2011/05/02/comportamento-agressivo-falo-o-que-penso-e-nao-levo-desaforo-pra-casa/>. Acesso em 15 de abril de 2014.

CID 10- **Classificação de Transtornos mentais e de Comportamento** - **Descrições Clínicas e Diretrizes Diagnósticas**. Artmed, 1993.

DETRAN/PR. **Departamento Estadual de Trânsito. Estatísticas**. Disponível em <http://www.detran.pr.gov.br/modules/catasg/servicos-detalhes.php?tema=transitoseguro&id=468>. Acesso em 15 de abril de 2014.

EQUIPE DE ACESSORIA DE EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO – DETRAN/RS. **Educação para o trânsito nas escolas ainda caminha a pé. Portal do Trânsito.** Disponível em <http://www.portaldotransito.com.br/reportagens-especiais/educacao-para-o-transito-nas-escolas-ainda-caminha-a-pe.html>. Acesso em 15 de abril de 2014.

HOFFMANN, Maria Helena; Cruz, Roberto. **Comportamento humano no trânsito.** São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003.

HONORATO, Cássio Mattos. **Sanções do Código de Trânsito Brasileiro**. Campinas; Millennium, 2004.

MENEZES, Paula. **Comportamento agressivo**. Disponível em: <http://www.advir.com.br/psicologia/comportamento/agressividade.asp> Acesso em 12 de abril de 2014.

Psicologia do trânsito: **caderno do aluno** – Brasília:SEST/SENAT, 2009.

ROZESTRATEN, Reinier J. A. **Psicologia do trânsito.** São Paulo: Universidade de São Paulo, 1998.

ROZESTRATEN, Reinier J. A. (2000). **Novos caminhos para a psicologia do trânsito**. Revista Ciência e Profissão, 20,80-84.

SANTI, Pedro. Agora: **Em Estudos Psicanalíticos**. **Scielo.** Rio de Janeiro, 2005. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_serial&pid=1516-1498&nrm=iso&rep=&lng=pt>. Acesso em 15 de abril de 2014.

SANTOS, Lulu. **Anticiclone Tropical.** FAIXA 1 (4:00 min.)

VASCONCELLOS, Eduardo A. **O que é trânsito?** 3. São Paulo: Brasiliense, 1998.

VASCONCELLOS, E. A. (2005). **A cidade, o transporte e o trânsito**. São Paulo: Prolivros, 2010.

1. **Acadêmicos do 4º Período do Curso de Psicologia da Faculdades Pequeno Príncipe, Curitiba/2014,** [**rreimberg@hotmail.com**](mailto:rreimberg@hotmail.com) [↑](#footnote-ref-1)
2. **Professora das Faculdades Pequeno Príncipe.**[**therezapsi@gmail.com**](mailto:therezapsi@gmail.com) [↑](#footnote-ref-2)