

FACULDADE DE PSICOLOGIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM PSICOLOGIA
MESTRADO EM PSICOLOGIA CLÍNICA

Dissertação de Mestrado

**CAPACIDADE DE CONTROLE EMOCIONAL E IMPULSOS AGRESSIVOS EM
MOTORISTAS DO TRANSPORTE COLETIVO PÚBLICO ENVOLVIDOS EM
ACIDENTES DE TRÂNSITO**

Sandra Yvonne Spiendler Rodriguez

Orientadora: Profª Drª. Mônica Medeiros Kother Macedo

Porto Alegre, janeiro 2009

PONTÍFICA UNIVERSIDADE CATÓLICA DO RIO GRANDE DO SUL
FACULDADE DE PSICOLOGIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM PSICOLOGIA
MESTRADO EM PSICOLOGIA CLÍNICA

**CAPACIDADE DE CONTROLE EMOCIONAL E IMPULSOS AGRESSIVOS EM
MOTORISTAS DO TRANSPORTE COLETIVO PÚBLICO ENVOLVIDOS EM
ACIDENTES DE TRÂNSITO**

Dissertação de Mestrado

SANDRA YVONNE SPIENDLER RODRIGUEZ

Prof^ª Dr^ª. Mônica Medeiros Kother Macedo
Orientadora

Porto Alegre, Janeiro de 2009.

PONTÍFICA UNIVERSIDADE CATÓLICA DO RIO GRANDE DO SUL
FACULDADE DE PSICOLOGIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM PSICOLOGIA
MESTRADO EM PSICOLOGIA CLÍNICA

**CAPACIDADE DE CONTROLE EMOCIONAL E IMPULSOS AGRESSIVOS EM
MOTORISTAS DO TRANSPORTE COLETIVO PÚBLICO ENVOLVIDOS EM
ACIDENTES DE TRÂNSITO**

SANDRA YVONNE SPIENDLER RODRIGUEZ

Dissertação apresentada ao programa de Pós-Graduação da Faculdade de Psicologia da Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, como requisito parcial para a obtenção do Grau de Mestre em Psicologia Clínica.

Prof^ª. Dr^ª. Mônica Medeiros Kother Macedo
Orientadora

Porto Alegre, Janeiro de 2009.

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)

R696c	Rodriguez, Sandra Yvonne Spiendler Capacidade de controle emocional e impulsos agressivos em motoristas do transporte coletivo público envolvidos em acidentes de trânsito / Sandra Yvonne Spiendler Rodriguez. – Porto Alegre, 2009. 71 f. Diss. (Mestrado) – Faculdade Psicologia, Pós-Graduação em Psicologia Clínica, PUCRS. Orientador: Prof ^a . Dr ^a . Mônica Medeiros Kother Macedo. 1. Motoristas Profissionais - Psicologia. 2. Personalidade e Profissão. 3. Trânsito – Aspectos Psicológicos. I. Macedo, Mônica Medeiros Kother. II. Título. CDD 155.2
-------	---

Bibliotecário Responsável
Ginamara Lima Jacques Pinto
CRB 10/1204

PONTÍFICA UNIVERSIDADE CATÓLICA DO RIO GRANDE DO SUL

FACULDADE DE PSICOLOGIA

PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM PSICOLOGIA

MESTRADO EM PSICOLOGIA CLÍNICA

Sandra Yvonne Spiendler Rodriguez

**CAPACIDADE DE CONTROLE EMOCIONAL E IMPULSOS AGRESSIVOS EM
MOTORISTAS DO TRANSPORTE COLETIVO PÚBLICO ENVOLVIDOS EM
ACIDENTES DE TRÂNSITO**

COMISSÃO EXAMINADORA

Prof.^a. Dr.^a. Mônica Medeiros Kother Macedo

Presidente

Prof. Dr.^a. Blanca Susana Guevara Werlang

Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul

Prof. Dr.^a. Sílvia Pereira da Cruz Benetti

Universidade do Vale do Rio dos Sinos

Porto Alegre, Janeiro de 2009

Ao meu esposo, Julio Cesar, por me ensinar, a cada dia, o verdadeiro significado do amor e, por ter sido o primeiro a estimular este projeto de vida, antes mesmo que eu pensasse no assunto.

Aos meus pais, Armin e Vita, pelos inúmeros exemplos de luta que me inspiram diariamente num eterno movimento de desenvolvimento pessoal.

Ao meu irmão Marcelo que me instiga a semear um futuro sempre mais promissor e cheio de esperanças

AGRADECIMENTOS

A Antonio Lorenzi e a Regis Leal pelo estímulo e apoio a este estudo.

A Mônica Kother Macedo, minha orientadora por aceitar percorrer esta caminhada comigo, compartilhando sua experiência, estendendo a mão quando necessário e, acima de tudo, por ter acrescentado um colorido muito leve e especial durante este convívio.

A Blanca Werlang pelas contribuições sempre pontuais desde o início desta jornada.

A Vanessa Manfredini, meu anjo da guarda, que caminhou ao meu lado nos momentos de maior angústia e dificuldade, trazendo o conforto, a segurança e, sobretudo, a competência necessária para fazer deste projeto uma grande realização pessoal e oportunidade de aprendizado. Sem dúvida, tua existência fez de mim uma pessoa abençoada!

Aos motoristas do transporte coletivo, que se dispuseram a colaborar com o estudo, meu eterno agradecimento pelo apoio.

A CAPES por incentivar o aprimoramento profissional e a pesquisa por meio de bolsas de financiamento.

Aos meus queridos colegas do Grupo de Pesquisa: *Fundamentos e Intervenções em Psicanálise*, pelas trocas, pela convivência e apoio à realização deste trabalho.

MUITO OBRIGADA!

RESUMO

A presente Dissertação de Mestrado foi composta por dois estudos: um teórico e outro empírico. O estudo teórico é composto por uma revisão de literatura intitulada **A contribuição da Psicanálise na compreensão dos acidentes de trânsito**. Considerando a amplitude da temática e a rede de complexidade nela subjacente, a proposta deste estudo é fazer um recorte dos conceitos psicanalíticos que permitam uma compreensão mais ampla do comportamento dos motoristas que provocam acidentes. O eixo condutor envolve as contribuições da Psicanálise para a compreensão deste complexo fenômeno. Para tanto, nas especificidades do texto, destacam-se as considerações da teoria freudiana acerca do conceito de pulsão de morte e da sua manifestação através da compulsão à repetição. O segundo estudo, empírico, **Controle emocional, impulsos agressivos e perfil de uma amostra de motoristas envolvidos em acidentes de trânsito no transporte coletivo de Porto Alegre**, teve como objetivo explorar dois aspectos centrais da personalidade: o controle emocional e a agressividade dos motoristas, além de construir o perfil comum a essa amostra. Foi realizado com 178 sujeitos, de ambos os sexos, motoristas atuantes numa empresa de transporte público da cidade de Porto Alegre. Os participantes da pesquisa enquadraram-se nos seguintes critérios: envolveram-se entre 5 e 21 acidentes de qualquer tipo, computados entre o ano de 2003 e 2006; idade a partir de 25 anos e escolaridade mínima de Ensino Fundamental Completo. Foram utilizados dois instrumentos: Zulliger e Staxi, além de uma ficha de dados sociodemográficos elaborada para este estudo. Os resultados organizados no “SPSS for Windows” versão 11.0 foram analisados a partir de técnicas de estatística descritiva e inferencial, a fim de avaliar as correlações possíveis. Os resultados demonstraram uma forte incidência de descontrole emocional e impulsos agressivos. Verificou-se que a variável sociodemográfica (álcool) e indicadores de níveis de raivas associam-se, podendo ser considerados possíveis preditores de acidentes de trânsito. Além disso, evidenciou-se uma correlação positiva entre os níveis de raiva direcionados à própria pessoa e as variáveis sociodemográficas (idade do sujeito e atividade de trabalho diário).

Palavras-chave: Controle Emocional; Agressividade; Motoristas; Transporte Coletivo.

Área conforme classificação do CNPq

7.07.00.00-1 (Psicologia)

Sub-área conforme classificação CNPq

7.07.09.04-1 (Fatores Humanos no Trabalho)

7.07.10.00-7 (Tratamento e Prevenção Psicológica)

ABSTRACT

The present master thesis was comprised by two studies: a theoretical and an empirical one. The theoretical study, named “The contribution of Psychoanalysis to the understanding of traffic accidents”, was constituted by a literature review on the subject. Considering the comprehensiveness of this subject, as well as its underlying net of complexity, the aim of this first study was to focus on psychoanalytical concepts in order to allow for a broader understanding of accident-provoquing drivers. The theoretical basis of this study takes into account Psychoanalysis contributions to the understanding of this complex phenomenon. To do so, the Freudian concept of pulse of death and its manifestation through compulsion to repletion are considered in the text. The empirical study, named “Emotional control, aggressive impulses and the profile of a sample of drivers involved in public transportation traffic accidents in the city of Porto Alegre”, aimed at exploring two central aspects of personality: the emotional control and the aggressiveness of drivers. Also, it aimed at describing the typical profile of this kind of subjects. 178 drivers participated in this second study. All of them worked in a public transportation company in Porto Alegre. Participants had to meet the following criteria before entering the study: 1) have been previously involved in 5-21 traffic accidents between the years of 2003 and 2006, 2) be over 25, and 3) have finished middle school. Two instruments were used: Zulliger and Staxi. A sociodemographic form was elaborated to the study and also used. Data were analyzed using SPSS for Windows version 11.0. Descriptive analysis was used for data description; inferential analysis was used for correlation analysis. Results indicated a strong incidence of lack of emotional control and of aggressive impulses. An association between alcohol use and anger was found, what indicates these two factors may be considered predicting factors for traffic accidents. Moreover, a positive correlation between levels of anger towards him/herself and the sociodemographic variables of age and daily labor activity was also found.

Keywords: Emotional Control; Aggression; Drivers; Public Transportation

CNPq classification –Area

7.07.00.00-1 (Psychology)

CNPq classification – Sub Area

7.07.09.04-1 (Labor Human Factors)

7.07.10.00-7 (Treatment and Psychological Prevention)

SUMÁRIO

LISTA GERAL DE TABELAS.....		11
LISTA DE QUADROS.....		12
INTRODUÇÃO GERAL		13
SEÇÃO I	A contribuição da Psicanálise na compreensão dos acidentes de trânsito.....	
	Introdução.....	18
	Acidentes de trânsito: uma problemática crônica.....	20
	A importância das características de personalidade frente à ocorrência dos acidentes de trânsito.....	24
	A pulsão de morte e a compulsão à repetição no contexto do trânsito.....	27
	Considerações finais.....	30
	Referências bibliográficas.....	32
SEÇÃO II	O controle emocional, impulsos agressivos e o perfil de uma amostra de motoristas envolvidos em acidentes de trânsito no transporte coletivo de Porto Alegre	
	Introdução.....	37
	Método.....	40
	Delineamento.....	40
	Sujeitos.....	40
	Instrumentos.....	40
	Procedimentos para a coleta de dados.....	45
	Procedimentos para a análise dos dados.....	46
	Resultados e discussão.....	46
	Considerações finais.....	57
	Referências bibliográficas.....	61
CONSIDERAÇÕES FINAIS DA DISSERTAÇÃO.....		64
ANEXOS.....		66
	Anexo A - Ficha de Dados Sociodemográficos.....	68
	Anexo B - Carta de Aprovação do Comitê de Ética.....	71

LISTA GERAL DE TABELAS

Tabela 1. Sumário em termos de frequência e porcentagem dos dados sociodemográficos, da amostra em estudo (n=178).....	47
Tabela 2. Sumário em termos de frequência e porcentagem dos dados sociodemográficos referentes a atividade profissional de motoristas, da amostra em estudo (n=178).....	48
Tabela 3. Frequência e porcentagem do Zulliger relacionados com Controle Emocional, da amostra em estudo (n=178).....	50
Tabela 4. Frequência e porcentagem do Zulliger relacionados aos Impulsos Agressivos, da amostra em estudo (n=178).....	53
Tabela 5. Frequência e porcentagem dos indicadores do Staxi, da amostra em estudo (n=178).....	54
Tabela 6. Porcentagem dos sujeitos quanto ao uso de Bebidas e o Estado de Raiva, da mostra em estudo (n=178).....	54
Tabela 7. Correlação dos Indicadores do Staxi e Dados Sociodemográficos, da mostra em estudo (n=178).....	55
Tabela 8. Análise das médias entre o Descontrole Emocional e a Raiva no Staxi, da mostra em estudo (n=178).....	56

LISTA DE QUADROS

Quadro 1. Indicadores de Raiva do Teste Staxi.....	44
---	----

INTRODUÇÃO

A presente Dissertação de Mestrado foi desenvolvida no grupo de pesquisa Fundamentos e Intervenções em Psicanálise, coordenado pela Profa. Dra. Mônica Medeiros Kother Macedo, vinculado à linha de pesquisa Intervenções Psicoterapêuticas do Programa de Pós Graduação em Psicologia da Faculdade de Psicologia, da Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul (PUCRS).

Os acidentes de trânsito têm estimulado debates e têm sido tema de interesse tanto da comunidade geral quanto dos profissionais da psicologia, dada a importância que a temática alcançou para a sociedade no século XXI (CFP, 2008). Segundo a Organização Mundial da Saúde (OMS), o número de óbitos em consequência de acidentes de trânsito chegará a 8,4 milhões em 2020 em toda a população mundial (OMS, 2007).

Estudiosos preocupados com este cenário têm produzido conhecimento científico sobre o comportamento humano no trânsito na tentativa de conhecer aspectos da personalidade que afetam significativamente a qualidade de vida das pessoas em sociedade. (Hoffmann, Cruz & Alchieri, 2004). O interesse por investigar esse tema nasceu da minha prática profissional, através do trabalho com motoristas do transporte coletivo, o que me inquietou e me mobilizou para a necessidade de investigar as causas dos acidentes de trânsito, os fatores humanos envolvidos nesse evento, assim como as possibilidades de intervenção em condutores que provocam acidentes no trânsito.

Na complexa atividade de conduzir um veículo praticamente todo o conjunto de fatores e processos psicológicos, entra em funcionamento. Diante disso, talvez não haja razão mais assertiva que esta para mobilizar os psicólogos a produzirem estudos e pesquisas que auxiliem na compreensão do comportamento humano das pessoas no trânsito, com o intuito de propor intervenções que possam diminuir os efeitos destrutivos que os acidentes ocasionam (Hoffmann, Cruz & Alchieri, 2004).

Assim, o tema central desta dissertação aborda as características de personalidade dos motoristas do transporte coletivo que se envolvem em acidentes. Para a realização desse estudo foi elaborado inicialmente um projeto de pesquisa intitulado de capacidade de controle emocional e impulsos agressivos em motoristas do transporte coletivo público envolvidos em acidentes de trânsito. Este projeto foi apresentado e, posteriormente, aprovado pela Comissão Científica da Faculdade de Psicologia e pelo Comitê de Ética em Pesquisa da PUCRS (Anexo B).

A dissertação é composta por um estudo de revisão de literatura e um estudo empírico, de acordo com a Resolução número 002/2007, de 06/11/2007, do Programa de Pós-Graduação em Psicologia da PUCRS. Atende-se, desta forma a exigência de elaboração de um estudo de revisão de literatura pertinente ao tema a ser pesquisado, assim como, de um estudo decorrente de pesquisa empírica sobre o mesmo tema.

O estudo de revisão de literatura, intitulado **A contribuição da Psicanálise na compreensão dos acidentes de trânsito**, tem como objetivo discutir os aspectos da personalidade que permeiam a ocorrência de acidentes de trânsito à luz do referencial psicanalítico. Para tanto, buscou-se nos conceitos de pulsão de morte e de compulsão à repetição os correspondentes de uma intersecção entre Psicanálise e Trânsito. Com tal reflexão, constatou-se que há um longo caminho a ser percorrido em direção a uma mudança de mentalidade que contemple o olhar que abarque a singularidade humana.

O estudo empírico recebeu o título **Controle emocional, impulsos agressivos e perfil de uma amostra de motoristas envolvidos em acidentes de trânsito no transporte coletivo de Porto Alegre**. Tal estudo teve como objetivos identificar: características sociodemográficas de motoristas do transporte coletivo público de Porto Alegre envolvidos em acidentes; aspectos relacionados com a capacidade de controle emocional de motoristas do transporte coletivo público envolvidos em acidentes; indicativos de impulsos agressivos em

motoristas do transporte coletivo público envolvidos em acidentes e, ainda, se há relação entre as características sociodemográficas e as de personalidade apresentadas por estes motoristas.

O estudo foi realizado com 178 sujeitos, de ambos os sexos, motoristas atuantes numa empresa de transporte público da cidade de Porto Alegre. Os participantes da pesquisa enquadraram-se nos seguintes critérios: envolveram-se entre 5 e 21 acidentes de qualquer tipo, computados entre o ano de 2003 e 2006; idade a partir de 25 anos e escolaridade mínima de Ensino Fundamental Completo. Foram utilizados dois instrumentos: Zulliger (Vaz, 1998) e Staxi (Spielberger, 2003), além de uma ficha de dados sociodemográficos elaborada para este estudo (Anexo A). Os resultados organizados no “SPSS *for Windows*” versão 11.0 foram analisados a partir de técnicas de estatística descritiva e inferencial, a fim de avaliar as correlações possíveis.

Os resultados mostraram uma forte incidência de descontrole emocional e impulsos agressivos. Foi possível verificar que a variável sociodemográfica (álcool) e níveis de raivas associam-se, sendo preditoras de acidentes de trânsito. Além disso, evidenciou-se uma correlação positiva entre os níveis de raiva dirigidas a si próprio e as variáveis sociodemográficas (idade do sujeito e atividade de trabalho diário).

Assim, a presente Dissertação de Mestrado cumpriu a proposta inicial do projeto de pesquisa tendo sido apresentada à apreciação e aprovação da Comissão Científica da Faculdade de Psicologia da PUCRS e ao Comitê de Ética em Pesquisa da PUCRS.

REFERÊNCIAS

- Conselho Federal de Psicologia. *A Semana Nacional do Trânsito*. Disponível em: http://www.pol.org.br/pol/cms/pol/noticia_080904_002.thml. Acesso em 02 de outubro de 2008.
- Hoffmann, M. H., Cruz, R.M; Alchieri, J.C. (2004). *Comportamento Humano no Trânsito*. São Paulo: Casa do Psicólogo.
- Spielberger, C. D. (2003). *Manual do inventário de expressão de raiva como estado e traço*. São Paulo: Vetor.
- Vaz, C. E. (1998). *Z-Teste: Técnica de Zulliger forma coletiva*. São Paulo: Casa do Psicólogo.
- WHO (2006). *Traffic accident*. Disponível em: <http://www.who.int>. Acesso em 09 de outubro de 2006.

ESTUDO DE REVISÃO DA LITERATURA

**A CONTRIBUIÇÃO DA PSICANÁLISE NA COMPREENSÃO DA OCORRÊNCIA
DOS ACIDENTES DE TRÂNSITO**

A CONTRIBUIÇÃO DA PSICANÁLISE NA COMPREENSÃO DA OCORRÊNCIA DOS ACIDENTES DE TRÂNSITO

Introdução

No cotidiano das pessoas, é inquestionável a importância que o sistema de transporte possui. Diariamente, todas as pessoas interagem com o trânsito, direta ou indiretamente, seja no papel de pedestre, passageiro ou condutor. Como medida preventiva da ocorrência de acidentes de trânsito, a Resolução 80 do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN, 1997), anexa ao Código de Trânsito Brasileiro, prevê como obrigatório e eliminatório o exame clínico geral e a avaliação psicológica para todos aqueles que desejam obter Carteira Nacional de Habilitação (CNH), em qualquer categoria (Portão, 1999). Apesar de ações como essas, direcionadas a coibir a ocorrência de acidentes, observa-se que, na atualidade, tais exames clínicos e psicológicos não vêm sendo suficientes para prevenir, de forma significativa, a ocorrência de acidentes. Informações oriundas da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego indicam que 60% das pessoas feridas em decorrência de acidentes de trânsito ficam mutiladas ou incapacitadas definitivamente; dado este que se torna ainda mais sério a partir da consideração de que a maioria são pessoas entre 25 e 44 anos, ou seja, em uma faixa etária produtiva (ABDETRAN, 2007).

Apesar da gravidade do problema e dos vultosos valores de investimentos financeiros despendidos em educação e conscientização, constata-se que índices de infrações e acidentes não diminuem; pelo contrário, os registros acusam um crescente contínuo nessa catástrofe nacional (Hoffmann, 2002). O resultado dessas estatísticas leva a inferir que, no contexto do trânsito, a rapidez com que se passa de um estado de saúde para o de doença é, talvez, mais impactante e imprevisível do que em qualquer outra circunstância de risco que a vida cotidiana venha a oferecer. Dados como esses alertam que o tráfego é um problema de saúde

pública e, como tal, aponta um terreno fértil e sedento de intervenções, debates e ações na busca de soluções com vistas à redução dos acidentes.

Diante dessa realidade, o grande desafio da Psicologia, pelo seu inerente caráter reflexivo acerca do comportamento humano, é o de ultrapassar as fronteiras das causas e condutas manifestas na compreensão das ocorrências dos acidentes de trânsito. Como ciência do comportamento, deve ir além, mergulhar nas profundezas do psiquismo, na tentativa de contribuir para a compreensão da complexa situação que inclui a dinâmica destrutiva do comportamento dos motoristas que transgridem regras e provocam acidentes no trânsito.

A reflexão proposta, portanto, tem o objetivo de aprofundar a compreensão daquilo que conduz uma pessoa a repetir comportamentos destrutivos, os quais claramente colocam a si e aos demais numa situação de risco e, como conseqüências, impõem experiências freqüentemente penosas à integridade física e psíquica. Parte-se do pressuposto que os aspectos que influenciam as ocorrências e, muitas vezes, as reincidências de acidentes, encontram-se disfarçados ou, mais especificamente, inconscientes, levando o motorista a compulsivamente envolver-se em acidentes.

Considerando a amplitude da temática e a complexidade nela subjacente, a proposta deste artigo é fazer um recorte de conceitos psicanalíticos, os quais permitem uma compreensão mais ampla do comportamento dos motoristas que se envolvem em acidentes. O eixo condutor deste estudo é o de explorar algumas proposições da Psicanálise, a fim de contribuir no entendimento da dinâmica deste fenômeno. Para tanto, nas especificidades do texto, destacam-se algumas considerações da teoria freudiana acerca do conceito de pulsão de morte e da sua manifestação através da compulsão à repetição, fenômenos presentes na estruturação psíquica e nas diretrizes que norteiam o comportamento humano.

A empresa pública que operacionaliza o transporte coletivo de Porto Alegre é responsável pela mobilidade de sessenta milhões de pessoas ao ano e realiza diariamente 2369

viagens (Carris, 2007). Considerando tal realidade, o volume cotidiano de exposição ao risco, tanto da tripulação como dos usuários que dependem desse serviço, exacerbam a responsabilidade do motorista no exercício de sua função e evidenciam a gravidade da ocorrência de acidentes e suas dramáticas conseqüências. Em razão disso, o foco deste estudo foi priorizar os motoristas do transporte coletivo, dentre tantos outros que interagem no contexto do trânsito.

Acidentes de trânsito: uma problemática crônica

Tradicionalmente, os acidentes de trânsito são avaliados sob três perspectivas: pelas condições mecânicas do veículo, pelas condições da via e através do comportamento humano (Hoffmann, 1996). Na literatura, encontram-se diversos pontos de vista acerca dos tipos de acidentes. Rozestraten (1988) propôs uma classificação baseada nos elementos que estão implicados no acidente, dividindo-a em dois grupos: com a presença ou não de vítima e com a presença ou não de pedestres (diferenciando um acidente por atropelamento de um acidente por colisão ou abalroamento).

Abílio (1997) contribuiu com uma classificação mais abrangente, incluindo os seguintes tipos de acidentes:

- Abalroamento: ocorre quando um veículo em movimento é colidido lateral ou transversalmente por outro veículo, também em movimento;
- Atropelamento: acidente em que um veículo em movimento colide com uma pessoa ou animal;
- Capotamento: ocorre quando um veículo em movimento gira em qualquer sentido, ficando com as rodas para cima, mesmo que momentaneamente;

- Choque: manifesta-se através do impacto de um veículo contra qualquer outro obstáculo, como, por exemplo, poste, árvore, muro, entre outros, incluindo-se outro veículo parado ou estacionado;

- Colisão: é o impacto entre dois veículos em movimento, frente a frente ou pela traseira;

- Tombamento: ocorre quando um veículo tomba lateral ou frontalmente; e

- Outros: nessa categoria incluem-se todos os demais acidentes que não se enquadrem na classificação acima, tais como queda em abismo, saída de pista, soterramento, submersão, incêndio.

Luz (1994), por sua vez, prefere citar aqueles acidentes que considera como sendo os mais comuns. Assim, trabalha com situações, tais como atropelamento, colisão, capotamento, tombamento e queda.

A falta de uma linha única de pensamento sobre os tipos de acidentes definidos pelos autores, também se estende à compreensão da conceituação de acidente. Um acidente é definido por Houaiss e Villar (2001) como sendo um “acontecimento casual, fortuito, inesperado, qualquer acontecimento desagradável ou infeliz, que envolva dano, pena, lesão, sofrimento ou morte” (p.55). Nessa mesma direção, Ferreira (1999) considera os acidentes como sendo “um conjunto de causas imprevisíveis e independentes entre si, que não se prendem a um encadeamento lógico e racional e, que determinam um acontecimento qualquer” (p. 26). Já Aragão (1999), prefere o conceito de acidente de trânsito, o qual conceitua como sendo “o incidente involuntário do qual participam, pelo menos, um veículo em movimento; pedestres e obstáculos fixos, isolados ou conjuntamente, ocorridos numa via terrestre, resultando danos ao patrimônio, lesões físicas ou morte” (p.17).

Um ponto de convergência nas definições dos autores é o elemento casual presente na ocorrência destes eventos. A partir dessas conceituações, pode-se inferir que em tese, não há,

um responsável pelo acidente, já que ele é fruto de um ato não premeditado, imprevisível e independente da vontade das partes envolvidas e, portanto, potencialmente incontrolável. Do ponto de vista da Psicologia, isso gera uma tendência a considerar o próprio comportamento não substancialmente relevante para controlar a ocorrência de acidentes, o que se torna uma percepção limitada da capacidade humana de provocar e, também, prevenir acidentes.

Para Luz (1994), “acidente de trânsito é todo o acontecimento ou evento, ocorrido com veículos automotores numa via pública, do qual resultam danos materiais ou danos pessoais” (p. 13). Rozestraten (1988), amplia o conceito de Luz, ao acrescentar que “uma desavença não-intencionada envolvendo um ou mais participantes do trânsito, implicando algum dano e noticiada à polícia diretamente ou pelos serviços de medicina legal” (p.74).

Essas conceituações de acidentes também parecem ser insuficientes para dar conta da complexidade envolvida nessa situação, assim como se mostram restritivas no sentido das proposições possíveis acerca da compreensão da gravidade dos acidentes. Em consideração a essa visão, mais uma vez exclui-se o fator humano na dimensão da leitura do fato, sendo assim predomina na abordagem uma visão bastante reducionista do fenômeno do trânsito.

A existência de situações importantes ocorridas no trânsito e registradas como circunstanciais – como no caso das tentativas de assaltos – e que, via de regra, resultam em dano físico, patrimonial e psicológico, passam a ser registradas única e exclusivamente como assalto, desconsiderando-se os demais danos infligidos aos seres humanos, tornando-se estatísticas irreais. Além disso, é fato que muitos episódios da vida cotidiana, caracterizados como acidentes de trânsito não são comunicados aos órgãos competentes, haja vista que, por vezes, a conciliação da solução é administrada diretamente pelas partes envolvidas. Entretanto, o fato de ser ou não comunicado à polícia não o descaracteriza como sendo um acidente, o que condiz à conclusão de que os registros existentes, apesar de alarmantes, possam ainda estar sendo subestimados.

De toda forma, é notório que a violência no trânsito tem alcançado patamares alarmantes. O Brasil, mesmo sendo considerado como uma potência emergente em relação a outros países em desenvolvimento, figura como um dos países mais violentos em registros de acidentes de trânsito, segundo a Organização Mundial da Saúde (OMS, 2007). O anuário estatístico realizado em 2005 pelo Ministério da Saúde apontou um número de 34.381 vítimas fatais de acidentes de trânsito, sendo que desse total quase 10% está concentrado no Rio Grande do Sul.

Uma pesquisa efetuada pelo IPEA (Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada), órgão do Ministério do Planejamento do Governo Federal, em parceria com o Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN) constatou que, em 2005, o custo anual dos acidentes de trânsito alcançou a cifra de vinte e dois bilhões de reais, o que corresponde a 1,2 % do PIB brasileiro (DAER/RS, 2007). Regionalmente, a Empresa Pública de Transporte e Circulação de Porto Alegre (EPTC, 2007) monitorando os acidentes de trânsito ocorridos com vítimas nas vias de Porto Alegre, registrou, no período compreendido entre os anos de 1997 e 2005, um total de 49.603 ocorrências. Em uma empresa de transporte público da cidade de Porto Alegre esses indicadores se confirmam, na medida em que, a partir do histórico de acidentes registrados, pode-se observar, nos últimos quatro anos, 3.809 acidentes, envolvendo motoristas do transporte coletivo.

Esses dados indicam a relevância de estudar e aprofundar a compreensão deste impactante fenômeno que é o acidente de trânsito, desde uma perspectiva que aborde, também, os fatores psíquicos nele implicados. Conceituação mais contemporânea e, por sua vez, mais próxima do objeto de estudo da Psicologia com enfoque no trânsito é a proposta pela ABDETRAN (2007), segundo a qual “o acidente de trânsito é todo evento danoso que envolva veículo, via, homem e/ou animal e para caracterizar-se é necessário a presença de dois desses fatores” (p.71). Nesse caso, excluindo-se a significação de não-intencionalidade

ou fortuidade do evento, a ocorrência dos acidentes começa a ser avaliada pela perspectiva dos aspectos subjetivos nele relacionados e dos fatores determinantes que entram em cena. Historicamente, esse é um movimento que contextualizou os avanços da Psicologia do trânsito: do psicotécnico às ações e intervenções focadas no comportamento humano (Rozestraten, 1985; Lemes, 2003). Tradicionalmente, a intervenção do psicólogo, no que tange os aspectos de comportamento no trânsito, limitou-se à natureza instrumental da avaliação da personalidade e das habilidades do condutor. O processo da psicogênese do comportamento do condutor no trânsito e de sua relação com os fatores emocionais e ambientais subjacentes foram negligenciados durante muito tempo. A partir da constatação de um crescente aumento na ocorrência de acidentes, apesar da intervenção da Psicologia já existente na área de avaliação psicológica, inicia-se um movimento que preconiza a intervenção, atualmente mais focada na prevenção. Daí o redirecionamento do papel do psicólogo, hoje voltado prioritariamente aos fatores comportamentais que influenciam a ocorrência de acidentes no trânsito (Hoffmann, Tortosa & Cambonell, 1994).

A importância das características de personalidade frente à ocorrência dos acidentes de trânsito

A idéia que grupos profissionais distintos possuem características de personalidade diferenciadas e ajustadas a cada profissão é fato irrefutável há bastante tempo na Psicologia. Thurstone (1938) foi um dos primeiros a reconhecer que a definição dessas características traria informações práticas importantes para a aplicabilidade da Psicologia nos mais variados contextos como seleção, aconselhamento, orientação vocacional, dentre outros. Ao se investigarem variáveis da personalidade relacionadas aos acidentes de trânsito, salienta Duarte (2004), a agressividade e o equilíbrio psíquico assumem um papel preponderante à medida que os impulsos agressivos e o desequilíbrio emocional tornam-se fatores preditivos de acidentes.

Inúmeras teorias foram desenvolvidas com o intuito de se compreender a formação da personalidade. Contudo, cada uma delas aborda a formação e dinâmica da personalidade sob diferentes prismas, conforme a ótica que pretende focalizar (Schultz & Schultz, 1999). Apesar disso, há concordância entre os autores na crença de que a personalidade representa um conjunto de características que determinam a forma de sentir, agir e pensar das pessoas e que essas qualidades são únicas em cada indivíduo, tratando-se, portanto, de um processo peculiar e singular (Fadiman & Frager, 1986; Gerring & Zimbardo, 2005; Pervin & John, 2004).

Um eixo central a ser abordado nos estudos sobre a personalidade, desde a perspectiva psicanalítica, é a compreensão do termo caráter. No texto *“Caráter e Erotismo Anal”*, Freud (1908) concebeu uma razoável importância a esta noção compreendendo que algumas impressões profundas, inconscientes, derivadas do desenvolvimento sexual infantil agem como determinantes do caráter nos indivíduos, quando diz: “o caráter, em sua configuração final, se forma a partir dos instintos constituintes; os traços de caráter permanentes são ou prolongamentos inalterados dos instintos originais, ou sublimação desses instintos, ou formação reativa contra os mesmos” (p.181).

Certamente, as precoces constatações de Freud, provavelmente serviram de estímulo às investigações daqueles que seguiram suas idéias, influenciando também posicionamentos mais contemporâneos a respeito do caráter. Nesse sentido, bastante ilustrativa é a compreensão de Gauer (2001) sobre a personalidade quando afirma ser **esta** “a soma resultante do temperamento e do caráter de determinado indivíduo” (p.46). No decorrer de sua discussão, apresenta o temperamento como sendo fruto das tendências genéticas e constitucionais e o caráter como o resultado do aprendizado e das vivências. Sendo assim, pode-se compreender o temperamento como um fator hereditário, ao passo que o caráter torna-se o conjunto de formas comportamentais determinado pelas influências ambientais, sociais e culturais, ocorridas ao longo da vida.

Ao abordar a temática da personalidade, Bergeret (1991) destaca a configuração de uma organização estável e definitiva, como forma de caracterizar a formação da personalidade dos indivíduos. Kaplan e Sadock (1993) concordam com essa idéia, quando evidenciam que o termo “personalidade” refere-se à “totalidade relativamente estável e previsível dos traços emocionais e comportamentais que caracterizam a pessoa na vida cotidiana, sob condições normais” (p.556). Na tentativa de integrar as contribuições teóricas acerca da personalidade, pode-se compreendê-la, então, como um conjunto relativamente estável de características das pessoas que definem e influenciam suas ações e comportamentos ao longo da vida, diante das mais diversas situações.

As infrações no trânsito podem ser entendidas como uma falha do comportamento humano em respeitar limites entre o aceitável e o inaceitável (Souza, 2001). Sendo assim, pode-se inferir que os problemas do trânsito são, em grande parte, de ordem comportamental. Desde a década de 40, tal constatação despertava o interesse de estudiosos dedicados à problemática do trânsito. Tillmann e Hobbs (1949) demonstraram, a partir de um estudo realizado, que o estado psicológico do condutor exerce influência direta nas causas dos acidentes de trânsito. Outro estudo realizado por Tabachnick (1973) estimou que oitenta em cada cem acidentes ocorridos são ocasionados por fatores psicológicos. Mesmo passado quase 40 anos de história, tal informação se mantém atual, considerando-se os dados apresentados pela Associação Brasileira de Medicina e Tráfego, a qual informa que, do total de acidentes de trânsito ocorridos no mundo, 92% são provocados direta ou indiretamente por fatores humanos (ABRAMET, 2007).

Sob esse prisma, a investigação dos fatores humanos como responsáveis pela ocorrência de acidentes é um caminho possível e relevante como medida necessária ao bem-estar da população. Através de um diagnóstico precoce que permita identificar a necessidade de acompanhamento psicológico, pode-se contribuir com ações voltadas a programas

educacionais/treinamentos, intervenções individuais e grupais com os agentes causadores de acidentes de trânsito, de tal forma a viabilizar promoção da saúde mental desses sujeitos.

A pulsão de morte e a compulsão à repetição no contexto do trânsito

Para a Psicanálise, cujo fundador e maior expoente foi Sigmund Freud, a formação da personalidade ocorre ao longo do desenvolvimento humano e na medida em que o aparelho psíquico vai se estruturando. Freud deixou ao mundo um legado inigualável que de forma ímpar possibilita aos seus interlocutores um vasto instrumental na compreensão da estruturação psíquica e seus efeitos. Tomando-se emprestado alguns conceitos centrais de sua obra, propõe-se compreender a ocorrência dos acidentes sob o prisma da Psicanálise.

Em sua obra de 1901, intitulada “*Psicopatologia de Vida Cotidiana*” Freud revelou que muitos danos aparentemente acidentais são, na verdade, auto-infringidos. Tal entendimento também é referido mais contemporaneamente por Rozestraten (1994), pioneiro em estudos voltados à problemática do trânsito, na medida em que acredita que a forma como cada motorista dirige na via pública é um reflexo da personalidade. Assim, para o autor, o motorista ponderado é cauteloso e rejeita o perigo, evitando acidentes, enquanto que o motorista imprudente e que aceita o perigo, tem uma maior propensão a ocasionar acidentes.

Na compreensão da Psicanálise, os acidentes acontecem precipitados por impulsos inconscientes que se expressam por ações involuntárias, trazendo consigo atos com certa dose de agressão auto ou hetero dirigida. As manifestações psíquicas que justificam a incidência de acidentes não ocorrem de forma fortuita, insignificante ou aleatória. Em “*Cinco lições de psicanálise*”, mais especificamente na terceira conferência, Freud (1909) compartilhou sua crença sobre o determinismo na vida mental, afirmando que “não existe nada insignificante, arbitrário ou casual nas manifestações psíquicas” (p.50). Esta contribuição tornou-se substantiva para a compreensão da ocorrência de acidentes, sendo ousada e inquietante na

medida em que coloca em cheque a crença de que os acidentes são baseados pela casualidade dos fatos.

Ora, se não há descontinuidade na vida psíquica – e, por isso, nada acontece por acaso – quando uma ação parece ocorrer sem uma conexão, seus correspondentes encontram-se no Inconsciente. Sendo assim, pode-se sustentar que por trás da ocorrência daquilo que aparentemente manifesta-se de maneira casual ou acidental, esconde-se um emaranhado de elos ocultos que podem precipitar um funcionamento destrutivo.

A compreensão do funcionamento destrutivo parece bastante elucidativa a partir do texto “*Além do Princípio do Prazer*”, publicado por Freud em 1920. O texto versa sobre a temática da Segunda Teoria das Pulsões e o conceito de Compulsão à Repetição, eixos centrais para a presente proposta de compreensão dos acidentes de trânsito. Nele, Freud cita uma série de exemplos para demonstrar que certas repetições parecem escapar às explicações do Princípio do Prazer, obedecendo a um outro determinante, o qual se encontra além desse princípio de funcionamento. Utiliza-se, para tanto, dos fenômenos das neuroses de guerra (com a incidência dos sonhos traumáticos) e das brincadeiras infantis. Ressalta, assim, que as experiências do passado, trazidas de volta pela compulsão à repetição não comportam nenhuma possibilidade de prazer, considerando que implicam, unicamente, a repetir situações penosas e sofridas de vida. Por outro lado, o que se repete e que permaneceu incompreendido e irrepresentado retorna ao presente compulsivamente, buscando, também, solução ou alívio, quer seja através do sonho, da atuação ou da formação de sintomas (Laplanche & Pontalis, 1995).

Transportando tais reflexões propostas por Freud para a realidade dos acidentes de trânsito, pode-se inferir que várias experiências são involuntariamente recorrentes e o curso de certos eventos são imperiosamente repetidos como no caso das reincidências de acidentes, mesmo sem um desejo consciente e, mesmo, inconsciente. Esse funcionamento destrutivo,

que coloca as pessoas diante dos mesmos desfechos de vida, está organizado pela força pulsional disruptiva, já que, para Freud (1920/1976), “as manifestações de uma compulsão à repetição apresentam um alto grau de caráter pulsional e, quando atuam em oposição ao princípio de prazer, dão a aparência de alguma força demoníaca em ação” (p.56). Assim, reconhecendo o caráter imperativo presente na compulsão à repetição, Freud apresentou o conceito de pulsão de morte, considerando-a como sendo um impulso inerente à vida orgânica, cujo objetivo seria o de restaurar um estado desprovido de qualquer tensão, isto é, remeter o organismo vivo a um estado inorgânico. Sua manifestação, quando voltada para o interior, origina ações auto-agressivas e, quando voltadas para o mundo externo, manifesta-se sob a forma de hetero-agressão (Laplanche & Pontalis, 1995).

Ainda em seu texto de 1920, Freud (1920/1976) postulou, como fundamento do dinamismo psíquico, o movimento oposto entre cada uma das pulsões nos seres humanos, as quais se apresentam sempre fusionadas, porém em intensidades variadas. Assim, a pulsão de morte configura-se com base na destrutividade, na desintegração e na ruptura. As pulsões de vida teriam, em contrapartida, a missão de apaziguar, construir e promover laços de união cada vez mais complexos na vida psíquica.

Diante da postulação da segunda teoria pulsional freudiana, surge a inevitável questão: será possível inibir a manifestação da pulsão de morte na vida cotidiana? Tal preocupação foi destacada por Freud e trabalhada no texto publicado em 1930, “*O Mal Estar na Civilização*”. Freud (1930) concorda com a concepção hobbitiana de que a hostilidade entre os homens existe desde os primórdios da civilização e, portanto, o homem possui uma inerente tendência à destrutividade, sendo a agressividade o maior derivado da pulsão de morte. Assim, o desenvolvimento da cultura envolve a permanente luta da pulsão de vida contra a ação da pulsão de morte. De fato, a civilização, que funciona como um sistema regulador com o fim de ajustar os relacionamentos na sociedade, percebe-se em constante estado de ameaça e

desintegração, necessitando realizar inúmeros esforços para manter sob controle as manifestações da pulsão de morte. Pode-se inferir que as leis, as normas que regulam o trânsito funcionam analogamente ao processo civilizatório e que, por sua natureza superegóica, também visam evitar a manifestação da pulsão de morte que precipita a ocorrência dos acidentes de trânsito.

Ainda em 1930, Freud refletiu sobre a impossibilidade de uma difusão completa entre as pulsões, afirmando que “os dois tipos de pulsão raramente, talvez nunca, aparecem isolados um do outro, mas estão mutuamente mesclados em proporções variadas e muito diferentes, tornando-se assim irreconhecíveis para nosso julgamento” (p.141). Diante disso, é preciso render-se ao fato de que o interjogo de ambas as pulsões é sempre atuante e suas forças permeiam a condição humana em todas as suas dimensões. Justamente por isso, pode-se encontrar uma importante sustentação para a compreensão da ocorrência de acidentes de trânsito também pela via dos impulsos humanos. Nesse ínterim, a manifestação da pulsão de morte apresenta sempre um componente auto ou hetero agressivo, o que permite inferir a possibilidade de um acidente que acarrete um dano a si ou ao outro ser também uma clara manifestação da pulsão de morte que insiste em trilhar sempre o mesmo caminho através da compulsão à repetição.

Considerações Finais

Diante das possibilidades de reflexão oferecidas pela Psicanálise e considerando-se a temática da pulsão de morte, pode-se pensar na importância da ressignificação da idéia do caráter fortuito dos acidentes de trânsito. Considerando-se a complexidade psíquica que pode se fazer presente nestas ocorrências e mesmo não se tendo nenhuma pretensão de esgotar o assunto, propõe-se um novo olhar a respeito de um fenômeno tão presente no cotidiano das pessoas.

Intervenções voltadas à redução de acidentes precisam penetrar em fatores que estão presentes nas ações humanas. Nesse sentido, trata-se de buscar subsídios teóricos que impulsionem e sustentem intervenções amplas e de promoção de ações preventivas quanto a este destrutivo fenômeno.

Presenciam-se campanhas de conscientização na mídia, ofertas e exigências quanto à realização de treinamento de uma educação para o trânsito. Esses recursos ainda que fundamentais não recobrem toda a complexidade da ocorrência de acidentes

Crianças perdem a chance de viver, famílias inteiras morrem e, como se sabe, é grande o número de pessoas que ficam mutiladas. A ocorrência dos acidentes parece agir sob o cotidiano de forma quase imperceptível, quase invisível ao olhar, porém deixa suas marcas profundas, devastadoras, e, por vezes, provoca perdas irreparáveis.

É inquestionável a urgência de pensar e agir de um modo diferenciado, considerando as particularidades de cada sujeito na sua relação com o trânsito, intervindo na prevenção de um funcionamento destrutivo. Eis aí um campo rico e próprio de atuação do psicólogo, ainda infimamente explorado. Assim como na prática clínica, na qual o psicólogo busca ajudar ao paciente no processo de ressignificação de sua história, a intervenção no contexto do trânsito deve possibilitar uma nova ligação daquilo que insiste em se manifestar de forma idêntica, incômoda e destrutiva.

Referências Bibliográficas

- Abílio, W. de L. (1997) *Acidentes de trânsito rodoviário*. Montes Claros: Artset.
- Abdetran (2007). *Estatísticas sobre acidentes de trânsito*. Disponível em: <http://www.abdetran.gov.br>. Acesso em: 9 de Outubro de 2008.
- ABRAMET (2007) *Indicadores estatísticos*. Disponível em: <http://www.abramet.org.br>. Acesso em: 9 de Outubro de 2008.
- Aragão, R.F. (1999). *Acidentes de Trânsito: aspectos técnicos e jurídicos*. Porto Alegre: Sagra Luzzatto.
- Bergert, J. (1991). *Personalidade normal e patológica*. Porto Alegre: Artes Médicas.
- Companhia Carris Porto-Alegrense. *Estatísticas e Indicadores*. Disponível em: <http://200.169.20.108/intranet/modules.php?name=Statistics>. Acesso em 18 de março de 2007.
- Conselho Nacional de Trânsito. *Legislação: Resolução n.80*. Disponível em: http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/resolucao080_98.doc. Acesso em 14 de março de 2007.
- DAER/RS (2007). *Custos sociais dos acidentes de trânsito*. Disponível em: <http://www.daer.rs.gov/crbm>. Acesso em: 20 de Outubro de 2008.
- Duarte, T.de O. (2004). Avaliação Psicológica de Motoristas. In Hoffmann, M.H., Cruz, R.M., Alcheiri, J.C. (Orgs). *Comportamento Humano no Trânsito* (pp. 291-309). São Paulo: Casa do Psicólogo.
- EPTC (2007). *Acidentes de trânsito com vítimas no RGS*. Disponível em <http://www.eptc.org.br>. Acesso em: 5 de Março de 2008.
- Fadiman, J. & Frager, R. (1986). *Teorias da Personalidade*. São Paulo: Harbra Ltda.
- Ferreira, A.B.H. (1999). *Novo Aurélio Século XXI: o dicionário da língua portuguesa* (3 ed). Rio de Janeiro: Nova Fronteira.

- Freud, S. (1901/1976). *A psicopatologia da vida cotidiana*. In: S. Freud. Edição Standard Brasileira das Obras Psicológicas Completas de Sigmund Freud. Vol. 6, (pp 3-362) Rio de Janeiro: Imago
- Freud, S. (1908/1976). *Caráter e Erotismo Anal*. In: S. Freud. Edição Standard Brasileira das Obras Psicológicas Completas de Sigmund Freud. Vol. 9. (pp. 171-181). Rio de Janeiro: Imago
- Freud, S. (1909/1976). *Cinco lições de psicanálise*. In: S. Freud. Edição Standard Brasileira das Obras Psicológicas Completas de Sigmund Freud. Vol.11 (pp.217-227). Rio de Janeiro: Imago
- Freud, S. (1920/1976). *Além do princípio do prazer*. In: S. Freud. Edição Standard Brasileira das Obras Psicológicas Completas de Sigmund Freud. Vol.19 (pp.11-75). Rio de Janeiro: Imago
- Freud, S. (1930/1976). *O mal-estar na civilização*. In: S. Freud. Edição Standard Brasileira das Obras Psicológicas Completas de Sigmund Freud. Vol.22 (pp. 81-178). Rio de Janeiro: Imago
- Gauer, G. (2001). Personalidade e Conduta Violenta. *Revista de Ciências Sociais*. 1(2), 45-65.
- Gerring, R.J., & Zimbardo, P.G. (2005). *A psicologia e a vida*. 16ed. Porto Alegre: Artmed.
- Hoffmann, M.H., Tortosa, F., Carbonell, E.(1994). Emilio Mira Y López y el desarrollo de la Psicología de Tránsito. Los casos de España y Brasil. *Revista Latinoamericana de Psicología*, 26 (3),495-516.
- Hoffmann, M.H. (1996, jan) *The intervencion of the Braziliam Psychologist in the area of Traffic Safety*. Internacional Conference on Traffic and Transport Psychology, Valencia, Espanha.
- Hoffmann, M. H. (2002, jul). *Comportamento Humano no Trânsito: reflexões e perspectivas*. Seminário Nacional sobre Comportamento Humano no Trânsito. Florianópolis, SC.
- Houaiss. A., & Villar, M.S (2001). *Dicionário Houaiss da Língua Portuguesa*. Rio de Janeiro: Objetiva.

- Kaplan, H.I., & Sadock, B.J. (1993). *Compêndio de Psiquiatria: Ciências Comportamentais e Psiquiatria Clínica*. Porto Alegre: Artes Médicas.
- Laplanche, J. & Pontalis, J. B. (1995). *Vocabulário de psicanálise*. São Paulo: Martins Fontes.
- Lemes, E.C. (2003). *Trânsito e comunidade: um estudo prospectivo na busca pela redução de acidentes*. In Hoffmann, M.H.; Cruz R.Moraes, Alchieri, J.C. *Comportamento Humano no Trânsito*. (pp 135-151) São Paulo: Casa do Psicólogo.
- Luz, V.P. (1994). *Trânsito e Veículos: ações cíveis, ações criminais, prática e jurisprudência*. Porto Alegre: Sagra-DC Luzzatto.
- Organização Mundial da Saúde (2007). *Vítimas fatais de acidentes de trânsito*. Disponível em: www.transportes.gov.br. Acesso em: 5 de Março de 2008.
- Pervin, L. A.; John, O.P. (2004). *Personalidade: teoria e pesquisa*. 8ed. Porto Alegre: Artmed.
- Portão, S.de B. (1999). *Código de Trânsito Brasileiro: Lei 9503, de 23 de setembro de 1997*. Coletânea de Legislação de Trânsito e Resoluções do CONTRAN. Tubarão: Copiart.
- Rozestraten, R.J.A (1985). A relação da Psicologia do Trânsito com outras áreas de atuação. *Psicologia & Trânsito*, 2 (2), 59.
- Rozestraten, R.J.A (1988). *Psicologia do Trânsito: conceitos e processos básicos*. São Paulo, SP: EDU/EDUSP.
- Rozestraten, R.J.A (1994). *Os sinais de trânsito e o comportamento seguro: manual para compreender os sinais de trânsito e aprender o que deve ser feito na sua presença*. Porto Alegre: Sagra. DC Luzzatto.
- Schultz D.P. & Schultz S.E. (1999). *História da Psicologia Moderna*. 16 ed. São Paulo: Cultrix.
- Souza, L.C.G. (2001). *As representações sociais do carro, da velocidade e do risco em jovens*. Dissertação de Mestrado em Psicologia. Departamento de Psicologia. Universidade Federal do Rio de Janeiro, 222p.
- Tabachnick, N. (1973). *Accident or suicide? Destruction by automobile*. Springfield, ILL.: Charles, C. Thomas.

Thurstone, L. L. (1938). *Primary mental abilities*. Chicago: University Chicago Press.

Tillmann, W.A.; Hobbs, G.E. (1949). *The accident prone automobile driver: a study of the psychiatric and social background*. *American Journal of Psychiatry*, 106 (v. 106), 321-331.

ESTUDO EMPÍRICO

**CONTROLE EMOCIONAL, IMPULSOS AGRESSIVOS E PERFIL DE UMA
AMOSTRA DE MOTORISTAS ENVOLVIDOS EM ACIDENTES DE TRÂNSITO NO
TRANSPORTE COLETIVO DE PORTO ALEGRE**

CONTROLE EMOCIONAL, IMPULSOS AGRESSIVOS E PERFIL DE UMA AMOSTRA DE MOTORISTAS ENVOLVIDOS EM ACIDENTES DE TRÂNSITO NO TRANSPORTE COLETIVO DE PORTO ALEGRE

Introdução

A tradição da Psicologia, aplicada ao estudo das demandas oriundas do trânsito, é um movimento bastante recente: remonta do século XX, mais precisamente à década de 1920. A partir de então, a atuação do psicólogo do trânsito toma novas formas de inserção, nas quais preconiza-se uma prática sistêmica e integrada na compreensão dos fenômenos humanos e suas intercorrências no âmbito da psicologia do trânsito (Hoffmann, 2000).

Segundo Ardila (1971), a evolução da Psicologia do Trânsito foi marcada por quatro grandes etapas: a primeira corresponde ao período das primeiras aplicações de exames psicológicos; a segunda foi a etapa que solidificou a Psicologia do Trânsito como disciplina científica; a terceira refere-se à ampliação do campo de atuação da Psicologia do Trânsito em vários contextos interdisciplinares e acadêmicos; a quarta foi marcada pela aprovação do Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9503, de 23/09/97) e, conseqüentemente por um período de maior sensibilização da sociedade e dos profissionais na discussão sobre políticas públicas de saúde, educação, segurança e prevenção voltados à problemática do trânsito na sociedade.

Diante dos novos rumos da intervenção do psicólogo no contexto do trânsito, a realização da avaliação psicológica aplicada para o conhecimento dos aspectos comportamentais dos motoristas também ganha novas proporções, pois deixa de ser apenas um instrumento voltado à obtenção da carteira de habilitação para se tornar uma avaliação clínica que, propiciando um diagnóstico individual, revela resultados em profundidade e favorece à prevenção aplicada ao contexto do trânsito (Alchieri, 1999).

Acreditando ter havido um incremento de produções sobre as questões do trânsito relacionadas aos fatores humanos, Hoffmann (2000) refere que: “este repensar significou

intensificar os estudos e análises da circulação humana não mais a partir do automóvel, do metrô, do avião, mas a partir dos seres humanos” (p. 28). Com o objetivo de investigar aspectos da personalidade associados ao ato de conduzir um veículo, o estudo desenvolvido por Mea, Ilha e Estácia (2002) com psicólogos da cidade de Passo Fundo, no Estado do Rio Grande do Sul, apontou o uso maciço de instrumentos projetivos como Machover, Bender, Warteg e Palográfico.

A identificação dos instrumentos a serem utilizados para a avaliação das condições emocionais dos motoristas tem fomentado largas discussões ao longo dos anos e ainda não produziu um consenso entre os psicólogos. A falta de uma convergência de idéias se deve, em grande parte, ao desconhecimento do perfil esperado do motorista cuja elucidação auxiliaria na definição de critérios e escolha das técnicas apropriadas (Alchieri e Stoecher, 2002).

Em estudo realizado por Vieira, Pereira e Carvalho (1953) foi observado que as avaliações psicológicas realizadas com motoristas apenas mediam resultados, mas estes não consideravam indicadores de perfil desejado que apontassem a aptidão do motorista para a função, devido à inexistência de indicadores padrão que pudessem orientar a prática do psicólogo. A falta de um fio condutor que orientasse o uso de testes em motoristas também fora constatado pelos autores na medida em que não houve consenso sobre os tipos de testes a serem utilizados.

Mais recentemente, tal problemática estimulou Alchieri e Stoecher (2003) a verificar os instrumentos e as técnicas empregadas por 100 psicólogos do país que avaliavam motoristas. Os autores constataram um conjunto de 50 testes utilizados para a avaliação das condições psicológicas de motoristas que estão estabelecidas no Código de Trânsito Brasileiro.

Segundo Portão (1999) a avaliação psicológica de motoristas segue ainda as orientações da Resolução nº 80/98 do Código de Trânsito Brasileiro a qual define as áreas

percepto-reacional, motora e nível mental, equilíbrio psíquico e habilidades específicas como sendo dimensões de fundamental investigação das características psicológicas. O item 22 desta Resolução considera que, no âmbito do equilíbrio psíquico, seja mister avaliar o equilíbrio emocional, a impulsividade e a agressividade do motoristas.

Para avaliação da área do equilíbrio psíquico, os psicólogos valem-se prioritariamente dos testes projetivos, tendo em vista que eles permitem a avaliação de conteúdos profundos da personalidade, o que Anastasi e Urbina (2000) traduzem como sendo uma vantagem, pois “a principal característica distintiva das técnicas projetivas está na apresentação de uma tarefa relativamente não-estruturada, isto é, uma tarefa que permite variedade quase ilimitada de respostas possíveis” (p. 592).

Entre os estudos realizados com testes projetivos com motoristas destaca-se o de Cunha (1977) que constatou, através do uso do teste Bender, que, diante da fragilidade emocional, há uma relação direta entre a ocorrência de acidentes e o desejo do suicídio. Selzer e Vinokur (1974) por meio dos dados longitudinais fornecidos pela Canadian National Health Survey (NPHS), investigaram as variáveis da personalidade relacionadas à ocorrência de acidentes de trânsito e concluíram que o único fator de correlação significativo envolve os impulsos agressivos, sendo estes considerados fortes preditivos da propensão a acidentes.

O presente estudo tem o objetivo de investigar os indicadores de controle emocional e os impulsos agressivos presentes em motoristas de forma que os resultados possam viabilizar a compreensão dos acidentes de trânsito sob o prisma do comportamento humano, bem como contribuir com estratégias de prevenção na diminuição das altas taxas de ocorrência de acidentes de trânsito. Além disso, objetiva-se examinar as relações existentes entre as variáveis controle emocional e impulsos agressivos apresentadas pelos motoristas e o perfil sociodemográfico avaliado.

Método

Delineamento

A pesquisa desenvolvida é quantitativa de tipo transversal. Apresenta, em um primeiro momento, um enfoque descritivo e, posteriormente, uma comparação entre variáveis.

Sujeitos

Participaram deste estudo 178 sujeitos de ambos os sexos. A amostra, localizada por conveniência, foi definida dentre motoristas que trabalham em uma empresa de transporte público da cidade de Porto Alegre. Os participantes da pesquisa preencheram os seguintes critérios de inclusão: envolveram-se entre 5 e 21 acidentes de qualquer tipo, computados entre o ano de 2003 e 2006, idade a partir de 25 anos e escolaridade mínima de Ensino Fundamental Completo.

Instrumentos

Foi utilizada uma ficha de dados sociodemográficos para a obtenção de dados que caracterizassem os participantes do estudo. Tal ficha foi desenvolvida especificamente com o intuito de caracterizar a amostra (Anexo A). Para identificar variáveis referentes ao controle das emoções e aos impulsos agressivos dos motoristas foram utilizados os testes Zulliger e Staxi.

Segundo Vaz (1998), o teste Zulliger possibilita identificar um conjunto de variáveis que quantificam aspectos funcionais e dinâmicos da personalidade. O teste é composto por 3 cartões, apresentando, cada um manchas de tinta não estruturadas, projetadas numa tela. O indivíduo é estimulado a escrever aquela imagem que enxerga na mancha, de forma livre e imaginativa. A aplicação foi apresentada de forma coletiva, sendo que as instruções de

aplicação seguiram as orientações propostas por Vaz (1998). O tempo de administração do instrumento, na forma coletiva, é de aproximadamente 15 minutos (Cunha, 2000). A classificação, a tabulação e a interpretação dos dados seguiram o Sistema Klopfer e Davidson, adaptado por Vaz (1998). Para a fase de classificação das respostas foi adotada a modalidade de avaliação de um juiz, com o objetivo de obter uma melhor fidedignidade na interpretação de cada variável do instrumento.

Para este estudo, tomaram-se como base as respostas emitidas no protocolo em “principal” e “adicional”. Além disso, para a padronização das respostas, utilizaram-se os critérios estatísticos definidos por categoria profissional, respeitando-se as orientações de Vaz (1998), no que diz respeito às diferenças quantitativas das respostas emitidas em cada profissão. Foram considerados os seguintes elementos da Técnica de Zulliger, segundo indicado por Vaz (1998):

a) Avaliação do controle geral dos dinamismos psíquicos - Verificado através do $F\% = (F^+ + F^- + F^{+-})$ e sua ocorrência num intervalo entre 48.2% a 64.9% sendo que deste percentual se:

$F^+ \Rightarrow$ que 80% das respostas= Há indicativos de controle emocional adequado pela capacidade do sujeito em perceber a realidade de maneira objetiva e sem interferência de emoções.

$F^+ <$ que 80% das respostas= Há indicativos de descontrole emocional com progressiva percepção da realidade de maneira distorcida.

b) Condições afetivo emocionais - Avaliadas através das respostas de cor cromática na seguinte medida:

Se $FC \Rightarrow CF + C =$ Os sujeitos possuem capacidade de liberar sentimentos e emoções de forma adequada e madura conseguindo estabelecer bons relacionamentos.

Se $FC < CF + C =$ Reage-se de forma intensa, descontrolada e precipitada ao se sentir emocionalmente mobilizado, ocorrendo desajustes nos relacionamentos interpessoais.

c) Espontaneidade, empatia e relacionamentos= características verificadas com base no índice de respostas de $\sum M = (M^+ + M^- + M^{+-})$, ocorrendo num intervalo entre 15.3% e 20.8%, com duas alternativas:

Se $M^+ = > M^- + M^{+-} =$ Denota sujeitos com espontaneidade, condições de avaliar as necessidades alheias, de colocar-se no lugar do outro e manter relacionamentos interpessoais adequados.

Se $M^+ < M^- + M^{+-} =$ Caracteriza os sujeitos que possuem relacionamentos interpessoais cautelosos, tensos e receosos, possuindo dificuldades em avaliar as necessidades alheias e de colocar-se no lugar do outro.

d) Impulsividade= Verificada através do índice de respostas (FM) considerando-se as seguintes possibilidades:

Presença de até 16.1% do total de respostas= Indica que os sujeitos possuem um controle adequado sobre os seus impulsos.

Presença de mais de 16.1% do total de respostas= Indica que os sujeitos não possuem um adequado controle sobre seus impulsos.

e) Ansiedade= Verificada nas condições de ansiedade traço (Sombreado Radiológico= Fk, kF, k) e ansiedade situacional (Sombreado Perspectiva e Profundidade= FK, KF, K), podendo ocorrer as seguintes manifestações:

$Fk \Rightarrow kF + k =$ Sujeitos que não revelam ansiedade diante de situações novas, desconhecidas e inesperadas e, diante dessas circunstâncias adaptam-se de forma racional, sem envolver-se afetiva ou sentimentalmente.

$F_k < kF + k$ = Sujeitos que revelam dificuldades diante de situações de tensão com elevação de sentimentos de insegurança e dificuldades emocionais para suportar adequadamente situações inesperadas.

$FK \Rightarrow KF + K$ = Sujeitos que diante de situação de pressão ou tensão externa, entram em sofrimento, mas graças à capacidade de introspecção e autocrítica, elaboram a ansiedade.

$FK < KF + K$ = Sujeitos que ao se depararem com situações de pressão ou tensão externa, perturbam-se de maneira intensa e não conseguem apresentar defesas adequadas para manejar situação de pressão.

f) Maturidade emocional = Verificada pelo índice de respostas de conteúdo animal (A + Ad) cuja presença indica imaturidade emocional.

g) Agressividade e modulação afetiva = Verificada pelo índice de respostas de conteúdos: fogo, explosão e sangue, cuja presença indica dificuldades de modulação afetiva e agressividade.

h) Características depressivas = Verificada pelo índice de respostas de cor acromática (FC' , $C'F$, C'), podendo apresentar duas possibilidades:

$FC' \Rightarrow C'F$, $C' =$ Significando que, apesar da presença da depressão, os sujeitos têm condições de controle sobre ela, graças a sua capacidade de elaboração.

$FC' < C'F$, $C' =$ Os sujeitos apresentam dificuldade de lidar com a depressão, precisando, para tanto, de ajuda externa.

O teste Zulliger ganha importância como técnica projetiva a ser utilizada na avaliação de características de personalidade, pois permite a investigação de aspectos funcionais e dinâmicos da personalidade. Além disso, segundo Vaz (1998), o teste é “um método no sentido amplo e não uma unidade estímulo padrão para obtenção de respostas padrão” (p.19). Sendo assim, este instrumento permite descrever e explorar aspectos que viabilizam a compreensão de atitudes e comportamentos associados à forma de agir e pensar das pessoas.

O outro instrumento utilizado foi o teste Staxi. O teste Staxi é um inventário de expressão de raiva como estado e traço, desenvolvido por Charles D. Spielberger e validado no Brasil por Ângela Biaggio. Este instrumento tem por objetivo medir, quantitativa e qualitativamente, a forma como os indivíduos expressam sua raiva (Spielberger, 2003). O teste foi originalmente desenvolvido com o intuito de avaliar os componentes de raiva que pudessem ser usados para avaliar sujeitos normais e também para auxiliar no diagnóstico clínico de doenças coronárias, hipertensão e neoplasias (Alchieri & Noronha, 2003). A forma física do teste é um questionário de auto-avaliação, composto de três partes, cada uma delas contém diferentes instruções e coloca o testando diante de três situações: como me sinto agora, como eu geralmente me sinto e como me sinto quando estou com raiva ou furioso. Cada bloco contém afirmativas na qual o sujeito irá descrever a si mesmo. De acordo com o manual, o instrumento pode ser aplicado em sujeitos a partir dos 13 anos, em sessão individual ou coletiva. O tempo de aplicação do teste na forma coletiva é livre, porém a média de tempo oscila entre 15 e 20 minutos (Cunha, 2000).

O teste possui 8 indicadores de Raiva com as seguintes definições, segundo (Spielberger, 2003).

Quadro I: Indicadores de Raiva do Teste Staxi

<i>Indicadores</i>	<i>Definição</i>
Estado de Raiva	Apura a intensidade dos sentimentos de raiva em um dado momento
Traço de Raiva	Mede a disposição do sujeito para vivenciar sentimentos de raiva
Temperamento	Propensão geral do sujeito para expressar a raiva, sem a necessidade de um estímulo externo específico
Reação de Raiva	Mede a disposição do sujeito para expressar a raiva quando se sente criticado ou tratado de maneira injusta
Raiva para Dentro	Afere a frequência com que os sentimentos de raiva são reprimidos
Raiva para Fora	Afere a frequência com que os sentimentos de raiva são externalizados a outras pessoas

Controle da Raiva	Avalia a tentativa de controle da raiva
Expressão da Raiva	Mede a frequência com que a raiva é expressada sem considerar o alvo dessa expressão

Fonte: Adaptado de SPIELBERGER, Charles, 2003, p. 14-15.

Procedimentos para a coleta de dados

Para o desenvolvimento do estudo em questão, contactou-se o Comitê Executivo e o Setor da Psicologia da empresa de transporte coletivo, com o intuito de apresentar o estudo e obter autorização para o desenvolvimento do mesmo. Na medida em que a proposta foi aceita, realizou-se um contato com os coordenadores da área Operacional na qual se encontravam alocados os motoristas, com o objetivo de identificar os sujeitos. Os sujeitos foram identificados através de um relatório que continha informações sobre a idade, escolaridade e número de envolvimento em acidentes de todos os motoristas da companhia. Realizadas as combinações necessárias com os coordenadores das áreas e identificados os sujeitos do estudo, estes foram individualmente convidados a participar de uma reunião com a mestrandia, momento no qual foram expostos os objetivos e o funcionamento do estudo. Aqueles que consentiram em participar receberam o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido, em duas vias, as quais foram lidas e assinadas, permanecendo uma cópia com o sujeito da pesquisa e outra com a mestrandia. Realizado esse primeiro momento, combinou-se o encontro da aplicação coletiva, mantendo-se a seguinte ordem de aplicação: Ficha Sociodemográfica, Teste Zulliger e Teste Staxi. O preenchimento da Ficha Sociodemográfica e a aplicação dos Testes Zulliger e Staxi ocorreram nas dependências internas da empresa de transporte coletivo. Na medida em que se detectaram necessidades de uma intervenção mais específica, no decorrer do estudo, os participantes foram encaminhados para o coordenador do setor de Psicologia da empresa com o intuito de realizarem o atendimento necessário.

Procedimentos para a Análise dos Dados

Os dados coletados a partir da Ficha Sociodemográfica, dos testes Zulliger e Staxi foram organizados em um banco de dados no programa estatístico “SPSS *for Windows*” versão 11.0 e analisados a partir de técnicas de estatística descritiva e inferencial. Para caracterização da amostra, todas as variáveis de interesse foram analisadas em termos de levantamento (frequências e porcentagens). Para examinar as relações entre variáveis sociodemográficas e as de expressão da Raiva, foi utilizado o teste do qui-quadrado e o coeficiente de correlação de Spearman. Foi utilizado o teste T para análise das médias ocorridas entre as variáveis do teste Staxi e as do teste Zulliger. Foram considerados significativos os resultados com valor de p próximos de 0,05.

Resultados e Discussão

As tabelas 1 e 2 mostram dados sociodemográficos e referentes à atividade profissional dos sujeitos da amostra em estudo.

Tabela 1– Sumário em termos de frequência e porcentagem dos dados sociodemográficos, da amostra em estudo (n=178)

Variável		F	%
Sexo	Feminino	4	2.2
	Masculino	174	97.8
Idade	25-39	112	63.3
	40-60	66	36.7
Escolaridade	Ensino Fundamental e Médio Completo	166	93.3
	Ensino Superior Incompleto ou Completo	12	6.75
Estado civil	Casados/União Estável	135	75.85
	Não-casados	43	24.15
Filhos	Sim	153	85.95
	Não	25	14.05

Pela análise dos dados apresentados na Tabela 1, percebe-se que as características sociodemográficas da amostra revelaram que a quantidade de homens que escolhe a profissão de motorista no transporte coletivo é consideravelmente maior que a presença feminina nesse contexto. Esta constatação confirma-se a partir do último anuário realizado pelo Departamento Estadual de Trânsito do Rio Grande do Sul - DETRAN-RS (2007), o qual informa que a cidade de Porto Alegre possui um total de 3.540.754 motoristas habilitados, sendo 72.52% homens e apenas 27.48% do sexo feminino. Considerando essa informação, pode-se inferir que tal proporcionalidade também venha a se refletir na escolha do cidadão que opta pela profissionalização no transporte coletivo. Esta é uma realidade que traduz fielmente a inserção por gênero na profissão do motorista, pois na empresa Pública de Transporte Coletivo existem atualmente 4 mulheres motoristas e 596 homens motoristas e, vale ressaltar que os critérios de seleção sustentam-se no princípio da equidade, isto é, são os mesmos para homens ou mulheres (Carris, 2007).

Outro aspecto importante do perfil dos motoristas infratores que fizeram parte deste estudo refere-se à concentração da faixa etária encontrar-se situada entre 25 e 39 anos (Tabela 1), o que corresponde aos indicadores da Associação Brasileira dos Departamentos de Trânsito – ABDETRAN – de que a maioria dos acidentes de trânsito afetam pessoas em faixa etária produtiva, ou seja, entre os 25 e 44 anos (Abdetran, 2007).

Em sua grande maioria, os motoristas são, no mínimo, alfabetizados e quase 10% do grupo avaliado encontra-se, pelo menos, vinculado ao Ensino Superior. Quanto à situação conjugal, 75.85% são casados ou vivem em união estável e 24.15% não possuem uma relação de casamento. Dos sujeitos avaliados, apenas 14.05% não possuem filhos. (Tabela 1).

Tabela 2- Sumário em termos de frequência e porcentagem dos dados sociodemográficos referentes à atividade profissional de motoristas, da amostra em estudo (n=178)

<i>Variável</i>		<i>F</i>	<i>%</i>
Idade em que começou a dirigir	12-17	34	19.4
	18-37	144	80.6
Atividade de motorista	Menos de 8 anos	101	57.1
	Mais de 8 anos	77	42.9
Horas diárias de trabalho	Até 8 horas	151	84.8
	Mais de 8 horas	27	15.2
Uso bebida alcoólica	Sim	79	44.38
	Não	99	55.62
Envolvimento com acidentes de trânsito	Sim	153	85.95
	Não	21	14.05
Km rodados diariamente	Até 150 km	126	70.5
	De 151 a 250	44	25.5
	De 251 a 400	8	4.8

Segundo os dados apresentados na Tabela 2, em torno de 20% dos sujeitos da amostra informou ter começado a dirigir antes da idade legalmente permitida. 57.10% exercem atividade remunerada como motoristas no transporte coletivo há menos de 8 anos e 42.9% encontram-se em atividade há mais de 8 anos. 84.8% trabalham diariamente por 8 horas, enquanto de 15.2% ultrapassam a jornada normal de trabalho, o que leva a inferir que possuam atividades paralelas.

O uso de bebida alcoólica foi informado por 44.38% da amostra estudada, enquanto que 55.62% negaram fazer uso de substância associada ao álcool (Tabela 2). Pode-se supor, em associação ao estudo desenvolvido por Koelega (1995), que exista alguma relação entre o consumo de álcool e o comportamento de risco no trânsito. Uma hipótese possível para a

ocorrência da ingestão de álcool pelos motoristas do transporte coletivo pode estar associada ao fato da substância causar uma espécie de alívio de tensões. Certamente, não se pode afirmar com veemência que a ingestão da substância ocorra de forma concomitante ao exercício da função de motorista, pois o estudo apontou apenas a quantidade do uso semanal. Por outro lado, é fato que o uso continuado da substância reduz a tolerância ao uso e exige doses cada vez maiores para surtir um mesmo efeito. Segundo Kolb e Wishaw (2002), o álcool possui um efeito sedativo que gera uma falsa sensação de redução da ansiedade. Porém, uma característica deste tipo de droga é que ela causa respostas cada vez mais fracas nas pessoas que consomem repetidas doses. Assim, é necessária uma dose cada vez maior para manter o efeito inicial da sensação de prazer, do sentir-se mais relaxado e menos ansioso, o que eleva substancialmente a propensão a acidentes de trânsito.

Do total de sujeitos, 85.95% admitiram ter tido envolvimento em acidentes de trânsito, enquanto que 14.05% não admitem participação em acidentes (Tabela 2). Tal informação não reflete a realidade, na medida em que a amostra foi definida por conveniência, dentre os motoristas que em seus registros internos possuíam, no mínimo, 5 acidentes. Possivelmente, o receio de represália, pela informação prestada pode ter interferido na resposta emitida pelos sujeitos.

Conforme informações da Tabela 2, diariamente 70.5% dos motoristas que incorrem em acidentes dirigem até 150 km, 25.5% rodam de 151 a 200 km/dia e apenas 4.8% chegam a rodar de 201 a 400km por dia. Considerando dados estatísticos da empresa de transporte coletivo, a maioria dos motoristas se mantém na média diária de quilometragem rodada, ou seja, 150 km diários. Infere-se que o grupo que roda entre 151 a 200 enquadra-se nos que realizam horas extras de trabalho e os que se encontram na distribuição de 201 a 400 km/dia possam estar relacionados aos que possuem dupla jornada de trabalho (Carris, 2007).

Tabela 3 – Frequência e porcentagem das variáveis do Zulliger relacionados com Controle Emocional, da amostra em estudo (n=178)

<i>Características</i>	<i>F (%) em P</i>	<i>F (%) em A</i>
Descontrole emocional F%	56 (31.5)	-
Falta de empatia e dificuldade de relacionamento M%	91 (51.1)	-
Excitabilidade e reação emocional intensa FC	24 (53.3)	19 (86.4)
Ansiedade traço	2 (5.1)	-
Ansiedade situacional	16 (9.0)	28 (15.7)
Depressão FC	15 (50)	9 (81.8)

* F (%) em P= número e porcentagem de respostas em principal e F (%) em A= número e porcentagem de respostas em adicional

A partir da classificação e interpretação do Zulliger (Tabela 3) pode-se destacar que dos sujeitos avaliados 31.5% apresentaram prejuízos no controle geral dos seus dinamismos psíquicos, indicando presença de descontrole emocional, levando os sujeitos a perceberem a realidade de uma forma distorcida e com forte influência das emoções.

Segundo dados da Tabela 3, a amostra avaliada, quando se sente emocionalmente mobilizada, tende a reagir de forma inadequada e intempestiva, o que ocasiona escapes agressivos e reações emocionais intensas direcionadas ao meio externo (53.3%). Há evidência de que o grupo possui dificuldades em manejar com a ansiedade – traço (5.1%) ou com a ansiedade que se manifesta de forma situacional (9.0%) e fortes indícios de que os sujeitos avaliados não conseguem lidar com sentimentos de frustração, tristeza e melancolia, o que denota a falta de estrutura emocional e acarreta um funcionamento depressivo, como característica de personalidade (50%). Diante dessas características de personalidade, 51.1% apresentam dificuldades em manter relacionamentos interpessoais adequados, pela dificuldade em se colocar no lugar do outro e avaliar necessidades alheias, bem como demonstram prejuízos na capacidade criativa e trabalho em equipe.

A verificação dos indicadores relacionados com o controle emocional e os impulsos agressivos em motoristas infratores permitem inferir uma estreita relação com estudos já realizados nesse sentido. Dados semelhantes aos que foram constatados neste estudo foram obtidos por Mira (1984), que aponta a prevalência de características de personalidade como a agressividade, a instabilidade emocional, a excitabilidade e explosividade como sendo fortes componentes da estrutura psíquica desses motoristas. Corroborando com esse perfil, West, Elander e French (1993) em uma pesquisa longitudinal, analisaram 2727 sujeitos que obtiveram a carteira de motoristas nos dois anos subseqüentes à habilitação. Eles observaram que a incidência de acidentes estava diretamente relacionada a sentimentos de hostilidade e agressividade que, devido à falta de um controle emocional adequado, precipitava a ocorrência de acidentes no trânsito.

Contemporaneamente, Neves (2002) enfocou aspectos da personalidade de motoristas do transporte coletivo, desenvolvendo um estudo comparativo entre os motoristas com histórico de conflitos interpessoais e transgressões no trânsito e os que não possuíam tais antecedentes. Os resultados apresentados confirmaram a hipótese de que os motoristas com histórico de desadaptação nas relações e com transgressões no trânsito possuíam elevados indicadores de hostilidade e propensão a reações emocionais descontroladas. Estudos como esses permitem inferir que há correlação entre as características de personalidade e a ocorrência de acidentes de trânsito.

A literatura aponta que o comportamento do motorista, enquanto dirige, é um reflexo de sua personalidade. Sua história de vida e a maneira como caminhou ao longo do desenvolvimento serão determinantes para a percepção dos riscos, à direção defensiva e prudente (Rozestraten, 1988). Tendo em vista que aspectos da personalidade configuram-se como importantes preditivos da ocorrência de acidentes de trânsito, entende-se que a estruturação psíquica, ocorrida ao longo do desenvolvimento, é um fator preponderante das

condições emocionais que determinará a forma de agir e reagir diante da vida. Sendo assim, com base no estudo realizado, pode-se inferir que, no mínimo, há evidências de falhas, existência de ranhuras ocorridas durante o processo de desenvolvimento psicosssexual, que precipitaram uma dinâmica disfuncional da personalidade.

As falhas ocorridas ao longo do desenvolvimento psíquico foram objeto de estudo da Psicanálise e permitem explicar o comportamento disfuncional ocorrido no contexto do trânsito sob diversos prismas. Freud, em 1920 no seu texto “*Além do Princípio do Prazer*”, postulou como fundamento do dinamismo psíquico a ação mutuamente oposta entre pulsão de vida e de morte, observando que em todo ato humano ambas coexistem em diferentes quantidades e intensidades. Considerando-se a ocorrência dos acidentes de trânsito como uma metáfora do dinamismo pulsional pode-se inferir, a partir deste estudo, a existência de uma supremacia da pulsão de morte sobre a pulsão de vida, cujo correspondente aparente é a agressividade, impulsividade e a hostilidade, enfim a destrutividade tomando forma auto ou hetero infligida. Nesse interjogo, a pulsão de morte tem na compulsão à repetição seu modo de operação. Conforme ponderou Freud (1920), “a repetição é evocada aqui como efeito de pressão que o reprimido inconsciente provoca no sentido de sua descarga, por meio de uma ação real que causa desprazer ao ego exatamente por trazer à luz as atividades dos impulsos reprimidos” (p. 32/33). Transpondo seu pensamento para a compreensão do dinamismo psíquico presente na ocorrência de acidentes de trânsito, pode-se inferir que a manifestação recorrente de acidentes é a própria ação da compulsão à repetição originada da pulsão de morte.

Tabela 4– Frequência e porcentagem do Zulliger relacionados aos Impulsos Agressivos, da amostra em estudo (n=178)

<i>Características</i>	<i>F (%) em P</i>	<i>F (%) em A</i>
Imaturidade emocional	126 (70.8)	5 (2.8)

Impulsividade	94 (52.8)	1 (50%)
Agressividade e modulação afetiva	11 (6.25)	20(11.2)

* F (%) em P= número e porcentagem de respostas em principal e F (%) em A= número e porcentagem de respostas em adicional

Pela avaliação dos dados apresentados na Tabela 4, é possível constatar que 70.8% da amostra estudada apresentam imaturidade emocional, tendo dificuldades em controlar os instintos e impulsos (52.8%), ocasionando um funcionamento dinâmico do psiquismo com precário amadurecimento e desajustado da realidade. Assim, diante de situações em que precisem demonstrar condições para reagir emocionalmente, 6.2% possuem indicadores de dificuldades para modular seus afetos possuindo dificuldades em reagir adequadamente, o que ocasiona escapes agressivos e reações emocionais intensas.

Tabela 5- Frequência e porcentagem dos indicadores do Staxi, da amostra em estudo (n=178)

Indicadores	Baixo		Médio		Alto	
	F	%	F	%	F	%
Estado de Raiva	137	77,0%	24	13,5%	17	9,6%
Traço de Raiva	96	53,9%	76	42,7%	6	3,4%
Temperamento	89	50,0%	80	44,9%	9	5,1%
Reação	74	41,6%	88	49,4%	16	9,0%
Raiva para Dentro	65	36,5%	91	51,1%	22	12,4%
Raiva para Fora	107	60,1%	60	33,7%	11	6,2%
Controle da Raiva	31	17,4%	85	47,8%	62	34,8%
Expressão da Raiva	87	48,9%	74	41,6%	17	9,6%

* F = número %= porcentagem

Os dados analisados levam a inferir que a amostra deste estudo apresenta uma concentração dos indicadores da raiva no nível baixo, exceto nos domínios Raiva para Dentro e Controle da Raiva cuja porcentagem concentra-se com maior intensidade nos níveis médio e alto (Tabela 5). Esta constatação contrapõe os resultados verificados através da análise do

teste Zulliger, o que leva a inferir que tal teste é sensível para identificar as características de personalidade em motoristas infratores, ao passo que o inventário Staxi pode facilitar a emergência de certa desejabilidade social, levando os sujeitos a emitirem respostas que acreditam poder agradar o avaliador, mas que não retratam o real sentimento acerca das questões abordadas no teste.

Tabela 6- Porcentagem dos sujeitos quanto ao uso de Bebidas e o Estado de Raiva, da mostra em estudo (n=178)

Estado	Uso de bebida alcoólica				Total	
	Sim		Não		n	%
	n	%	n	%		
Baixo	55	69,6	82	82,8*		
Médio						
Alto	12	15,2*				

$\chi^2=6,03$; $p=0,049$

* Análise de Resíduos Ajustados: $p<0,05$

Através do Teste χ^2 , complementada pela Análise de Resíduos Ajustados (Tabela 6), verificou-se que os sujeitos que não consomem álcool estão localmente associados ao nível Baixo de Estado de Raiva e os sujeitos que consomem álcool associam-se a níveis Alto de Estado de Raiva.

Conforme os dados apresentados na Tabela 6, pode-se inferir que a associação de bebidas alcoólicas no contexto do trânsito potencialize o risco de acidentes. Uma possível explicação para essa ocorrência encontra-se na razão de que a influência do álcool sobre a conduta humana interfira diretamente nas emoções, estimulando atitudes desinibidoras e sem o devido controle, podendo precipitar a expressão da raiva e, por conseguinte o aparecimento da direção temerária. (Hoffmann, Carbonell & Montoro, 1996).

Tabela 7 – Correlação dos Indicadores do Staxi e Dados Sociodemográficos, da mostra em estudo (n=178)

Variáveis	STAXI							
	Estado	Traço	Temperamento	Reação	Dentro	Fora	Controle	Expressão
Idade do sujeito	-0,065	-0,085	-0,070	-0,052	0,202*	0,035	-0,107	-0,009
Escolaridade	0,066	-0,045	-0,024	-0,069	0,018	-0,047	0,088	-0,079
Quantos anos como motorista	-0,075	-0,117	-0,059	-0,074	-0,131	0,090	-0,132	0,072
Quantas horas por dia trabalha	-0,053	-0,035	0,049	-0,052	-0,093	-0,095	0,113	-0,180*
Quantos km roda por dia	-0,043	0,131	0,103	0,080	0,148	-0,076	0,015	0,017

* Coeficiente de Correlação de Spearman: $p < 0,05$

Através do Coeficiente de Correlação de Spearman, ao nível de significância de 5%, verificou-se haver correlação significativa entre o domínio Raiva para Dentro do STAXI e a Idade do sujeito, porém de forma inversa fraca (à medida que a idade aumenta o escore de raiva para dentro diminui, porém não na mesma proporção). Da mesma forma, há uma correlação inversa e fraca entre a quantidade de horas diárias trabalhadas e a expressão da raiva, isto é, quanto maior a carga horária de trabalho do sujeito, menor a expressão dos sentimentos de raiva (Tabela 7).

Os dados apurados pela Tabela 7 permitem inferir que com o passar dos anos e com a intensificação da sobrecarga de atividade diária do motorista do transporte coletivo, a tolerância diante das situações diária de vida se altera. É possível a partir das evidências constatadas, inferir que ocorra uma maior fragilidade na capacidade de reprimir adequadamente os sentimentos de raiva, mas que devido aos desajustes emocionais constatados, não permitem sua adequada expressão, podendo ser este um indicativo

responsável pela ocorrência dos acidentes de trânsito, na medida em que o controle emocional se mostra falho.

Tabela 8- Análise das médias entre o Descontrole Emocional e a Raiva no Staxi, da mostra em estudo (n=178)

Variáveis do STAXI- bruto	Descontrole emocional				P
	Ausente		Presente		
	Média	Desvio-padrão	Média	Desvio-padrão	
Estado de Raiva	10,89	2,27	11,00	2,92	0,791
Traço de Raiva	15,98	3,54	15,14	3,84	0,158
Temperamento	5,70	1,50	5,61	1,71	0,700
Reação	7,48	2,42	6,89	2,34	0,134
Raiva para Dentro	15,87	4,40	14,68	4,06	0,088
Raiva para Fora	11,74	3,12	10,73	2,62	0,037
Controle da Raiva	24,89	5,39	24,02	6,25	0,372
Expressão da Raiva	18,72	7,74	17,39	7,46	0,284

p= nível mínimo de significância do Teste T

Através do Teste T, ao nível de significância de 5%, constatou-se não haver diferença na média do escore bruto das variáveis do STAXI em relação ao descontrole emocional, exceto na Raiva para Fora (Tabela 8). Assim, os sujeitos que apresentam controle emocional possuem mais indicadores de externalização da raiva do que aqueles que apresentam descontrole emocional. Naturalmente que a expectativa era a de se encontrar uma ocorrência oposta à constatada, haja vista que o indicador descontrole emocional corresponde linearmente ao significado da variável Raiva para Fora. Tal dado leva mais uma vez a se ratificar a importância do instrumental projetivo em situações de avaliação de características de personalidade considerando que eles inibem a possibilidade de repressão dos conteúdos psíquicos da esfera do consciente.

Considerações Finais

O estudo realizado permite tecer algumas considerações como fruto dos resultados observados, das limitações percebidas e dos caminhos possíveis para novas investigações. A complexidade da temática abordada condiz com a necessidade de manutenção de um olhar amplo e não restritivo em relação ao fenômeno estudado.

A partir da análise dos resultados alcançados neste estudo, pode-se dizer que o perfil dos motoristas infratores está associado, prioritariamente, com sujeitos do sexo masculino, que se encontram em idade produtiva, com escolaridade até o nível médio, casados ou em união estável e com filhos. Além disso, trata-se particularmente de pessoas que exercem a atividade de motoristas no transporte coletivo há menos de 8 anos, possuindo uma jornada diária de trabalho de até 8 horas, rodando em torno de 150km diariamente. Possuem um histórico de envolvimento de acidentes e também com bebidas alcoólicas. Do ponto de vista psicológico, os motoristas avaliados, caracterizam-se por possuir uma estrutura de personalidade com indicativos de descontrole emocional, impulsividade e agressividade exacerbada. Tais constatações são importantes indicadores para os psicólogos interessados na intervenção e na pesquisa das problemáticas associadas às ocorrências de acidentes de trânsito, na medida em que se tornam aliados da prevenção, fim último deste estudo.

Embora o estudo não tenha objetivado aprofundar as associações do álcool com os acidentes de trânsito, mostrou-se possível identificar tal relação como uma oportunidade a ser investigada em novos estudos. Ainda, a constatação da grande incidência de depressão em motoristas infratores sinaliza a importância de um fomento de estudos centralizados nessa temática.

Metodologicamente, no que concerne ao instrumento Staxi, algumas limitações foram percebidas. Quanto ao *layout* do instrumento - letras pequenas e sem espaçamento adequado, dificultando a leitura - ocasionou prejuízo no correto preenchimento do teste e,

conseqüentemente gerou a invalidação de 12 questionários e com isso, perda de sujeitos. Além disso, como discutido anteriormente, o teste configurado como inventário favorece a emissão de respostas a partir de uma desejabilidade social levando o sujeito a emitir afirmativas que considera socialmente aceitáveis, mas que podem não estar refletindo seus verdadeiros sentimentos. Por isso, sugere-se em futuros estudos, o incremento, sempre que possível de instrumental projetivo, haja vista que não apresenta tal limitação.

O presente estudo não teve o objetivo de abarcar todas as questões envolvidas que afetam a problemática dos acidentes de trânsito. Não considerou, por exemplo, as influências dos aspectos externos como fatores vinculados à ocorrência de acidentes como: condições das vias, sinalizações, segurança viária, enfim os mais diversos aspectos de interferência no trânsito. Contudo, pretendeu ser um estudo descritivo a respeito das características de personalidade associadas ao motorista infrator, cumprindo os objetivos propostos neste estudo, na medida em que permitiu apontar indicadores de personalidade associados à condução de risco.

Como um profissional comprometido com a promoção da saúde mental, o psicólogo precisa considerar a ocorrência de acidentes de trânsito como uma expressão de fatores múltiplos que precisam ser explorados em todas as suas dimensões, a fim de possibilitar um melhor conhecimento e aprofundamento de tal situação. A Psicanálise, pela sua forma de compreender o homem muito além do manifesto, tem valiosas contribuições a fazer nesse sentido. Segundo a teoria adotada, o desfecho de uma ação sempre possui correspondentes psíquicos e, por isso, os acidentes de trânsito podem ser considerados manifestações também influenciadas por fatores psíquicos e não meramente casuais. Foi esse um grande legado de Freud (1909) à humanidade na medida em que ressaltou em "*Cinco lições de psicanálise*" sua crença no determinismo psíquico afirmando que "não existe nada insignificante, arbitrário ou casual nas manifestações psíquicas" (p.50). Certamente, esta constatação é um marco

importante na forma de compreender a ocorrência dos acidentes de trânsito que questiona um paradigma, ainda vigente, de que os acidentes de trânsito são frutos de mera casualidade. Esta ruptura de pensamento, que Freud proporcionou através da Psicanálise, permite ressignificar profundamente a compreensão da ocorrência de acidentes de trânsito no âmbito da Psicologia. Na ocorrência daquilo que aparentemente manifesta-se de forma casual ou acidental subjaz um emaranhado de elos ocultos, incompreendidos que encontram sua expressão por meio de um funcionamento destrutivo. Assim, através desta proposta que busca compreender o acidente de trânsito além do aparente, é possível considerar que se faz presente em seu cerne, algo ainda obscuro e incompreendido que procura sua expressão no ato. O acidente de trânsito, portanto, pode ser investigado como corresponde a uma tentativa de descarga de intensidades psíquicas.

Estas intensidades quando ignoradas ou negligenciadas podem emergir de forma a encontrar vazão por meio de uma força pulsional disruptiva traduzindo-se em experiências de vida persistentes e recorrentes, colocando as pessoas diante do mesmo desfecho de vida. Esta é mais uma importante contribuição de Freud (1920) apresentada em seu texto *“Além do princípio do prazer”* ao afirmar que “as manifestações de uma compulsão à repetição apresentam um alto grau de caráter pulsional e, quando atuam em oposição ao princípio do prazer, dão a aparência de alguma força demoníaca em ação” (p.56).

Posto isso, é fundamental destacar que intervenções direcionadas à redução de acidentes de trânsito precisam trilhar um caminho que abarque e vise compreender as manifestações do psiquismo humano. A discussão que se procurou trazer à tona versa sob o desconhecido, do não nomeado, daquilo que adoce as relações, que insiste em se manifestar como um evento recorrente porque não encontrou correspondente na via de uma elaboração psíquica que promova ações de saúde no âmbito individual e/ou coletivo. É, portanto, relevante defender uma proposição de trabalhar considerando a perspectiva de compreensão

das modalidades sob as quais cada sujeito imprime sua singularidade também no ato de conduzir um veículo. Este ato cotidiano pode apresentar-se como fator de contribuição em estatísticas que registram a violência na vida cotidiana. Sob esse prisma, o mergulho diante das causas que precipitam os acidentes de trânsito é um caminho possível e necessário, considerando-se a qualidade de vida da população. De fato, o diagnóstico precoce que permita identificar necessidades de acompanhamento psicológico contribui sobremaneira com ações voltadas a programas educacionais/treinamentos, intervenções individuais e grupais com os agentes causadores de acidentes de trânsito, de tal forma a viabilizar a promoção da saúde mental, compromisso ético do profissional da Psicologia.

Referências Bibliográficas

- Abdetran (2007). *Estatísticas sobre acidentes de trânsito*. Disponível em: <http://www.abdetran.gov.br>. Acesso em: 9 de Outubro de 2008.
- Alchieri, J.C. (1999). *Dilemas do psicotécnico ou avaliação psicológica?* Anais do VIII Congresso Nacional de Avaliação Psicológica (pp. 57-98). Porto Alegre:RS
- Alchieri, J.C. & Stroehler, F. (2002). Avaliação psicológica no trânsito: o estado da arte do Brasil sesenta anos depois. In Cruz, R.M., Alchieri, J.C. & Sarda, J. (Orgs.). *Avaliação e Medida Psicológicas* (pp-234-345). São Paulo: Casa do Psicólogo
- Alchieri, J.C. & Stroehler, F. (2003). Características do processo de avaliação psicológica para condutores de veículos: um estudo sobre a tomada de decisão dos psicólogos na utilização dos testes psicológicos no Brasil. *Revista de Associação Iberoamericana de Evaluación Psicológica*, 15(1), 107-119.
- Alchieri, J.C. & Noronha, A.P.P. (2003). *Caracterização técnica dos instrumentos psicológicos utilizados na avaliação psicológica do trânsito*. In Hoffmann, M.H.;Cruz R.Moraes, Alchieri, J.C. (2004). *Comportamento Humano no Trânsito*. São Paulo: Casa do Psicólogo.
- Anastasi, A.& Urbina, S (2000). *Testagem psicológica*. Porto Alegre: Artes Médicas.
- Ardila, R. (1971). *Los Pioneros de la Psicologia*. Buenos Aires: Paidós.
- Companhia Carris Porto-Alegrense. *Estatísticas e Indicadores*. Disponível em: <http://200.169.20.108/intranet/modules.php?name=Statistics>. Acesso em 18 de março de 2007.
- Cunha, J.A (1977). *Suicídio e o Teste Bender: estudo empírico da teoria de Menninger sobre os componentes do ato do suicídio*. Porto Alegre: Instituto de Psicologia. PUCRS (Livre-Docência em Psicologia Clínica).
- Cunha, J.A. (2000). Catálogo de técnicas úteis. In J. A. Cunha (Org.), *Psicodiagnóstico V* (pp. 202-290). Porto Alegre: Artes Médicas.

- Freud, S. (1909/1976). *Cinco lições de psicanálise*. In S.Freud. Edição Standard Brasileira das Obras Psicológicas Completas de Sigmund Freud. Vol.11 (pp.217-227). Rio de Janeiro: Imago
- Freud, S. (1920/1976). *Além do princípio do prazer*. In: S. Freud. Edição Standard Brasileira das Obras Psicológicas Completas de Sigmund Freud, Vol.19 (pp.11-75). Rio de Janeiro: Imago
- Gil, Antonio Carlos (1999). *Métodos e técnicas em pesquisa social*. São Paulo: Atlas.
- Hoffmann, M. H., Carbonell, E. & Montoro, L. (1996). Álcool e Segurança no Trânsito (II) - A infração e sua prevenção. *Psicologia: Ciência e Profissão*, 16(2), 25-31
- Hoffmann, M.H. (2000). Áreas de intervenção da Psicologia do Trânsito. *Revista Alcance*, 26-36.
- Kolb, B., & Whishaw, I. Q. (2002). *Neurociência do comportamento*. São Paulo: Manole
- Koelega, H.S. (1995). Alcohol and vigilance performance: a review. *Psychopharmacol* 118:233-249.
- Mea, C. P. D ; Iha, Vanessa Domingues; Estacia, M. A. T. Percepção dos psicólogos do trânsito de Passo Fundo sobre avaliação psicológica e prevenção de acidentes. *Revista de Filosofia e Ciências Humanas*, 18(1), 99-109.
- Mira, A. M. G. (1984). Critérios para qualificar um candidato a motorista psicologicamente inapto pelo teste PMK. *Psicologia & Trânsito*, (1)2, 53-56.
- Neves, M.F.S. (2002^a). *Reações emocionais, contextos de trabalho e saúde mental de motoristas de ônibus*. Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-Graduação em Psicologia da Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre. (p. 82).
- Portão, S.de B. (1999). *Código de Trânsito Brasileiro: Lei 9503, de 23 de setembro de 1997*. Coletânea de Legislação de Trânsito e Resoluções do CONTRAN. Tubarão:Copiart.
- Rozestraten, R.J.A (1988). *Psicologia do Trânsito: conceitos e processos básicos*. São Paulo, SP: EDU/EDUSP.

- Selzer, H.L.; Vinokur, A. (1974). Novos caminhos para a psicologia do trânsito. *Psicologia Ciência e Profissão*, (4), 80-84.
- Spielberger, C. D. (2003). *Manual do inventário de expressão de raiva como estado e traço*. São Paulo: Vetor.
- Vaz, C. E. (1998). *Z-Teste: Técnica de Zulliger forma coletiva*. São Paulo: Casa do Psicólogo.
- Vieira, M.V.M.; Pereira, A. de O. & Carvalho, A. V. (1953). O exame psicotécnico de motoristas no Distrito Federal. *Arquivos brasileiros de psicotécnica*, (4), 15-24.
- West, R., Elander, J. & French, D. (1993). Mild social deviance, type-A behavior pattern and decision-making style as predictors of self-report driving style and traffic accident risk. *British Journal of Psychology*, (84), 207-219.

CONSIDERAÇÕES FINAIS DA DISSERTAÇÃO

A ocorrência de acidentes de trânsito pode trazer conseqüências irreparáveis na vida das pessoas, tanto na esfera emocional como física. Por isso, conhecer os aspectos do comportamento humano no trânsito é uma necessidade social e científica, considerando-se que a forma como cada um imprime sua singularidade na condução de um veículo pode interferir substancialmente na qualidade de vida do próprio motorista e de outras pessoas. Destaca-se, portanto, o ato de conduzir um veículo como tendo conseqüências inegáveis em seu entorno.

É fato que muitos profissionais preocupados com a promoção da saúde mental das pessoas têm produzido conhecimento científico relevantes sobre o assunto, permitindo intervenções importantes em termos de prevenção de acidentes. De fato, a prevenção de acidentes de trânsito tornou-se preocupação atual de órgãos governamentais, de escolas, do terceiro setor, através de Organizações Não-governamentais (ONGS) e, naturalmente, dos psicólogos comprometidos com o bem-estar da população, tal a relevância do tema.

O estudo realizado permitiu alertar para o fato de que as falhas existentes no âmbito psíquico comprometem os recursos egóicos e podem originar repetições de situações de risco de vida que denunciam um funcionamento psíquico com fragilidades por parte do condutor do veículo na esfera do transporte público. Sendo assim, uma intervenção adequada nesse sentido não pode prescindir de um aprofundamento consistente na compreensão das dramáticas estatísticas referentes aos acidentes de trânsito. Tal compreensão deve, necessariamente, dar especial atenção aos aspectos dinâmicos da personalidade dos condutores já envolvidos em situações de acidentes de trânsito.

Trata-se de por em evidência o fator humano na situação do acidente de trânsito, buscando enfatizar a singularidade e a complexidade desta interação entre homem e máquina. Compreender os fatores originários da conduta humana no ato de conduzir um veículo possibilita ir além da dramaticidade já presente nos registros estatísticos de acidentes. Ao aprofundar uma leitura na especificidade de cada situação, é possível propor alternativas de intervenção e de prevenção que de fato atendam uma necessidade específica de determinada categoria de motoristas.

Frente a esse propósito de priorizar a compreensão do fenômeno na leitura dos fatores emocionais implicados na situação de acidentes de trânsito, tal investigação encontrou alento e vislumbrou uma possibilidade frutífera no Grupo de Pesquisa “*Fundamentos e Intervenções em Psicanálise*” coordenada pela Prof^a. Dr^a. Mônica Medeiros Kother Macedo, que acolheu a idéia deste estudo como uma forma viável de pesquisa em Psicanálise: um caminho inovador e de ricas possibilidades na compreensão do ser humano na esfera do transporte público. Destaca-se a motivação para dar seguimento a esta investigação no sentido de buscar ainda mais subsídios a fim de viabilizar proposições educativas na esfera do transporte coletivo.

ANEXOS

Anexo A

FICHA DE DADOS SOCIODEMOGRÁFICOS

DADOS PESSOAIS

Sexo: () Feminino () Masculino

Data de Nascimento: ____/____/____

Idade: _____ anos

Escolaridade: () Fundamental Incompleto () Fundamental Completo

() Médio Incompleto () Médio Completo

() Superior Incompleto () Superior Completo () Outros _____

Estado Civil: () Solteiro () Casado () Viúvo () Amigado/União estável () separado () divorciado

Filhos () não () sim Idades? _____

DADOS PROFISSIONAIS

Dirige desde que idade? _____

Trabalha como motorista no transporte coletivo há _____ anos.

Em média, quantas horas por dia você trabalha no transporte coletivo? () 4 () 5 () 6 () 7 () 8 () 9 () 10 () + de 10

Quantos quilômetros, em média, você roda por dia? _____

Em qual turno de trabalho você atua? () manhã () tarde () noite () manhã e tarde () tarde e noite () manhã, tarde e noite () outros _____

Exerce algum trabalho paralelo? () não () sim qual? _____

Quantas horas por dia, em média, você trabalha em outra atividade? () 1 () 2 () 3 () 4 () 5 () 6 () 7 () + de 7

DADOS FAMILIARES

Mora com () sozinho () irmão/irmãos

() esposo/companheiro (a) () avós

() pai () mãe

() filhos () Outros _____

Há doença física na família? () não () sim Qual? _____ Quem- grau de parentesco?

Problemas de drogas na família? () não () sim Qual? _____ Quem- grau de parentesco? _____ Há quanto tempo? _____

Problemas de alcoolismo na família? () não () sim Qual? _____ Quem- grau de parentesco? _____ Há quanto tempo? _____

Acidentes de trânsito na família? () não () sim Fatal? () não () sim Quem- grau de parentesco? _____

DADOS DE SAÚDE

Tem algum problema de saúde: () Não () Sim Qual? _____

Usa medicação diariamente: () Não () Sim Qual? _____

Faz uso de drogas? () Não () Sim Qual? _____.

Com que frequência? () diariamente Quantas vezes por dia? _____

() Finais de semana Quantas vezes aos finais de semana? _____

() Durante a semana Quantas vezes durante a semana? _____

Faz uso de bebidas alcoólicas: () Não () Sim Qual? _____

Com que frequência? _____ () diariamente Quantas vezes por dia? _____

() Finais de semana Quantas vezes aos finais de semana? _____

() Durante a semana Quantas vezes durante a semana? _____

Fez tratamento psicológico: () Não () Sim Por quanto tempo? _____

Faz tratamento psicológico: () Não () Sim Há quanto tempo? _____

Fez tratamento psiquiátrico: () Não () Sim Por quanto tempo? _____

Faz tratamento psiquiátrico: () Não () Sim Há quanto tempo? _____

Já sofreu acidentes no transporte coletivo: () Não () Sim Quantos? _____

Já sofreu outros acidentes pessoais: () Não () Sim

() queimaduras

() quedas

() com eletricidade

() cortes

() outros _____

Realiza atividades de lazer? () não () sim Quais? _____

Com que frequência? _____ () diariamente Quantas vezes por dia? _____

() Finais de semana Quantas vezes aos finais de semana? _____

() Durante a semana Quantas vezes durante a semana? _____

Anexo B

CARTA DE APROVAÇÃO DO COMITÊ DE ÉTICA



Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO
COMITÊ DE ÉTICA EM PESQUISA

Ofício 1330/07-CEP

Porto Alegre, 12 de novembro de 2007.

Senhor(a) Pesquisador(a):

O Comitê de Ética em Pesquisa da PUCRS apreciou e aprovou seu protocolo de pesquisa intitulado, registro CEP, 07/03966 intitulado: **“Capacidade de controle emocional e impulsos agressivos em motoristas do transporte coletivo público envolvidos em acidentes de trânsito”**.

Sua investigação está autorizada a partir da presente data.

Relatórios parciais e final da pesquisa devem ser encaminhados a este CEP.

Atenciosamente,

Prof. Dr. José Roberto Goldim
COORDENADOR DO CEP-PUCRS

Ilmo(a) Sr(a)
Profa Sandra Yvonne Spindler Rodriguez
N/Universidade

PUCRS

Campus Central
Av. Ipiranga, 6690 – 3ª andar – CEP: 90610-000
Sala 314 – Fone Fax: (51) 3320-3345
E-mail: cep@pucrs.br
www.pucrs.br/prppg/cep