

Estágio curricular como desenvolvimento e atualização da psicologia de trânsito no Brasil¹

João Carlos Alchieri – Universidade Federal do Rio Grande do Norte
Fábio Henrique Vieira de Cristo e Silva – Universidade Federal do Rio Grande do Norte
Joseane Maria Nóbrega Carlos Gomes – DETRAN, RN

Resumo

O presente artigo apresenta os principais aspectos da práxis psicológica junto à área do comportamento humano no trânsito, colocando em evidência sua história, introdução e desenvolvimento de ações, até a apresentação e exposição como uma proposta destinada à ação da formação em psicologia, destacando aos futuros profissionais, algumas possibilidades de reestruturação das atividades. Espera-se ampliar assim as discussões sobre a formação profissional, bem como caracterizar o desenvolvimento de uma nova área de atuação no processo de formação em psicologia.

Palavras-chave: Comportamento humano no trânsito, História, Estágio em psicologia.

Curricular period of training as development and update of the psychology of transit in Brazil

Abstract

The present article presents the main aspects of the praxis psychological together the area of the human behavior in the transit, placing in evidence its history, introduction and development of action, until the presentation and exposition as a proposal destined the action of the formation in psychology, detaching to the professional futures, some possibilities of reorganization of the activities. One expects to thus extend the quarrels on the professional formation, as well as characterizing the development of a new area of performance in the process of formation in psychology.

Keywords: Human behavior in the transit, History, Psychology internship.

Prácticas curriculares como desarrollo y actualización de la psicología de tránsito en Brasil

Resumen

Este artículo presenta los principales aspectos de la práctica psicológica en el área del comportamiento humano en el tránsito, mostrando su historia, introducción y desarrollo de acciones, hasta la presentación y exposición como una propuesta destinada a una acción de la formación en psicología, destacando para los futuros profesionales algunas posibilidades de reestructuración de las actividades. De esa forma se espera ampliar la discusión sobre la formación profesional y caracterizar el desarrollo de un área nueva de actuación en el proceso de formación en psicología.

Palabras clave: Comportamiento humano en el tránsito, Historia, Práctica en psicología.

Introdução

Sobre o início da psicologia do trânsito no Brasil

Desde o século passado, principalmente nas décadas de 20 e 30, a psicologia tinha adentrado junto à ciência e a sociedade brasileira em áreas como, a educação e a administração, e mais especificamente, na medida de capacidades, seguindo o modelo dos laboratórios existentes na Europa, e dentre eles o modelo ferroviário.

O *zeigeist* quanto à tradição caracterizou a criação e o desenvolvimento de instituições de seleção e treinamento industrial e de trânsito, dentre as quais se

destacam: o Laboratório de Psicotécnica na Estrada de Ferro Sorocabana; o Instituto de Organização Racional do Trabalho (IDORT), o Centro Ferroviário de Ensino e Seleção Profissional (CFESP) e o Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (SENAI). A Fundação Getúlio Vargas implanta mais adiante o Instituto de Seleção e Orientação Profissional (ISOP) tendo como diretor o professor Mira y López, erradicado no Brasil. Dessa forma, já em 1951, o ISOP começou a examinar os candidatos para obtenção da Carteira Nacional de Habilitação através de entrevistas, provas de aptidão e personalidade, como descre-

¹ Endereço para correspondência:
E-mail: jcalchieri@brturbo.com.br

ve Campos (1951) "... entrevista e provas de aptidão e atenção difusa, a capacidade para reagir com rapidez a múltiplos estímulos; a capacidade para medir e avaliar distâncias, com o uso do tacodômetro; a inibição retroativa para avaliar a capacidade de adaptação a novas condições de direção de veículos; a visão noturna e ofuscamento, para medir a capacidade de visão crepuscular e resistência ao ofuscamento; a força muscular dos membros superiores para o volante, medida através do dinamógrafo (p.7-8)". Com este processo foi possível imprimir uma sistemática na avaliação comportamental, marcando o processo técnico com qualidade.

A estrutura de um serviço de avaliação psicológica na área foi materializada pela primeira vez em Minas Gerais, por organizar o Serviço de Psicologia em avaliação de condutores. Tal programa pioneiro seguiu por vários anos como modelo de avaliação de condutores, tomado como referência de atuação a ser seguida pelos Serviços de Psicologia do Trânsito dos demais estados brasileiros (Hoffmann & Cruz, 2003). Neste sentido Minas Gerais seguiu a dianteira dos estudos e pesquisas na área, editando livros e um periódico, o primeiro na Psicologia do Trânsito, a Revista do Gabinete de Psicotécnica em Trânsito. Em 1962, ano da criação da Psicologia no Brasil, o CONTRAN estendeu o exame, psicotécnico, para todos os candidatos interessados na Carteira Nacional de Habilitação (CNH). Por mais de cinco décadas então, os profissionais da psicologia avaliaram os candidatos a motoristas de todo o país, seguindo os ditames legais dos órgãos de trânsito e as orientações dos seus respectivos órgãos de classe, quando estes se manifestavam (Rozestraten, 1988). Desta maneira as atividades da psicologia continuaram pelas décadas seguintes, com pouca ou quase nenhuma modificação em sua execução, até o veto presidencial, na virada do novo milênio, quase chegando a eliminar esta atividade. Através das ações da categoria e das orientações do DENATRAN, a resolução 80 (1998) é apresentada, regulamentando também a avaliação psicológica.

Nesta exposição será apresentada a história desta atividade profissional do psicólogo e suas vicissitudes decorrentes da evolução da sociedade e da ciência, tendo como pano de fundo a caracterização da formação profissional. Em seguida, propostas quanto à implementação de atividades de estágio são apresentadas, visando assim propiciar uma maneira de atuar

que contemple não somente a repetição das ações do profissional mas, também estimular o futuro psicólogo e os serviços no país a transformarem a realidade deste trabalho. Como principal objetivo tem-se o de ilustrar e descrever as ações realizadas conjuntamente pelas instituições, de maneira a ampliar e fomentar a parceria, bem como da construção de conhecimento por parte do acadêmico de psicologia. Especificamente, descreve-se a experiência de elaboração de um plano integrado de estágio (conjunto de atividades que devem ser obrigatoriamente desenvolvidas), procurando contemplar as dificuldades intrínsecas do trabalho profissional na área de psicologia do trânsito, em um órgão executivo de trânsito estadual.

A atividade profissional do psicólogo no trânsito

Verificando a prática do trabalho na área do trânsito, primeiramente observa-se como pouco foi registrado em tanto tempo de ação no Brasil (Hoffmann, Carbonelli, & Montoro, 1996). Em esparsos artigos deste período, podemos constatar uma diversidade de formas, procedimentos e técnicas utilizados pelos psicólogos em todo o país. Desde os primeiros trabalhos sobre a questão, Antipoff (1956), Campos (1951), Nava (1959), Vieira, Pereira e Carvalho (1953), Vieira, Amorim e Carvalho (1956), a grande preocupação dos autores estava centrada na avaliação de indicadores e na caracterização de que provas ou testes aplicarem para avaliar aspectos teoricamente delimitados (Pessa, 1999; Méa & Ilha, 2000). Contudo, nestes estudos não se observa a necessidade de se identificar quais os principais critérios que orientariam para o uso do instrumental psicológico, bem como o de providenciar estudos referentes aos aspectos da validade, especificamente, preditiva e simultânea dos testes e demais provas utilizadas na avaliação. A questão dos instrumentos para a avaliação de características da personalidade continuou a manifestar-se nas inúmeras discussões sobre o tema nas décadas seguintes, sem que houvesse qualquer concordância por parte da comunidade científica brasileira quanto a estes pontos (Alchieri & Stroehner, 2002).

Referem-se Hoffmann e Cruz (2003) à aprovação do Código Nacional de Trânsito em 1966 (substituindo o primeiro de 1941) com a confirmação da avaliação psicológica obrigatória e a expressão de instituições nacionais, como Conselho Federal de Psicologia (CFP), Conselhos Regionais de Psicologia (CRP), no amparo legal e profissional a nova profis-

são, asseguraram a importância e expressão como ação no trânsito. Pelo trabalho desenvolvido, definem-se como precursores da Psicologia do Trânsito, Roberto Mange, Emilio Mira y López e Alice G. de Mira, José Nava, José A. Amorim, Roberto Suchanek, Alfredo Oliveira Pereira, José Silveira Pontual, Suzana Cunha. Na década de 70, a psicologia tinha sua atenção voltada para os aspectos da avaliação e medida de comportamentos, posição esta questionada frontalmente por novas idéias no cenário mundial da contracultura, o que acabou restringindo o desenvolvimento de estratégias e ações quanto a avaliação psicológica por quase uma década (Pasquali & Alchieri, 2001). A partir dos anos 80 verifica-se a reativação da Psicologia do Trânsito e sua correlata, a Segurança Viária adentrando nos meios universitários e em outros países, como também em outras ciências no Brasil; cabe considerar ainda a relevância do Código Brasileiro de Trânsito de 1998 e suas conseqüências na atualização dos aspectos legais.

Características do processo avaliativo na atualidade

O limite da questão da avaliação psicológica não reside nos instrumentos, nos testes utilizados, e sim, na atuação profissional do psicólogo; é nela que se observa a ineficiência de entender e expressar a compreensão da avaliação psicológica sobre o fenômeno psicológico. Assim, o psicólogo, de uma forma geral, desconhece os fundamentos da medida psicológica e sua importância na caracterização dos aspectos comportamentais a serem avaliados e a natureza dos instrumentos a empregar conforme se evidenciou em trabalho anterior (Alchieri & Stroehrer, 2003).

Este aspecto também é representado por Cruz (2002). Segundo ele a avaliação psicológica tem características similares a uma investigação científica e, se fosse o caso de estabelecer esta relação, necessariamente, dever-se-ia considerar que os achados dos psicólogos, as respostas apresentadas por eles na avaliação dos condutores, antecedem às próprias questões sobre o quê e por que avaliar. Pode-se levantar a hipótese de que o uso atual dos instrumentos de personalidade, especialmente os testes projetivos, tem por parte dos profissionais psicólogos, um uso amparado e fundamentado nos indicadores psicopatológicos do sujeito avaliado. É desta maneira que se pode caracterizar a avaliação psicológica referenciada predominantemente aos critérios psicopatológicos apontados pelos testes e não representativa do fenômeno psico-

lógico *per se*. Denominamos este quadro de avaliação psicopatologicamente guiada (Alchieri, 1999), ou seja, trata-se de uma apresentação de indicadores psicopatológicos dos testes pelos psicólogos, mas não de uma avaliação das condições atuais do examinando. Contudo, mesmo com o Código Nacional de Trânsito, artigo 147, parágrafo I, a avaliação da aptidão mental, não é bem definida, acarretando confusão por parte dos profissionais e da comunidade científica sobre o que é importante avaliar. Portanto, propor investigar os perfis de comportamento dos condutores sem histórico de transgressões e com histórico de infrações em grupos de critério é evadir da questão principal, o que corresponde no comportamento, o ato, à ação psicológica de conduzir um veículo.

É possível verificar a carência de estudos sobre o processo de avaliação psicológica e o modo como é realizado no Brasil (Alchieri & Stroehrer, 2003). Com base em exaustiva busca bibliográfica, são inexistentes os estudos prospectivos, que seguem um ou mais grupos de sujeitos por anos, para confirmar ou refutar os dados das avaliações, em relação ao comportamento observado no cotidiano do trânsito.

Para atualizar a questão é necessário retomar o preceito de busca de conhecimento, voltar à universidade para subsidiar a construção de uma ação psicológica que transcenda a noção da avaliação, amparada no preceito do ensino-pesquisa-extensão. Construir a investigação paralelamente com o ensino, possibilita o fomento da atenção por parte do futuro profissional e, se o espaço de investigação perpassar a pós-graduação, mais fundamentado e amparado estará o processo. Centrar o problema na investigação do que avaliar seria uma opção mais acertada diante do quadro que se observa no país. Elaborar em parceria com os órgãos de trânsito, a sociedade e a comunidade científica, um conjunto de indicadores específicos sobre o comportamento de condução de veículos automotores, um perfil, seria a opção necessária em um curto espaço de tempo. Através desta sistemática é que se pode inferir se existem distinções entre os comportamentos de condutores mais ou menos condizentes com o esperado na sociedade. Assim, a Universidade Federal do Rio Grande do Norte buscou iniciar o projeto de estágio profissional junto ao Departamento Estadual de Trânsito (Detran), como forma de antecipar, na parceria conveniada com o Detran, um conjunto de ações planejadas e implementadas. O intercâmbio revela uma possibilidade, na forma de um processo

multiinstitucional de inserção das universidades e dos órgãos estaduais, no intuito de conjugar esforços à problemática de atualizar os conhecimentos junto aos parceiros e aos usuários.

Da elaboração de uma proposta

Antes de descrever sobre a elaboração do plano integrado de estágio, mister se faz comentar um pouco acerca da perspectiva que o norteia, ou seja, que modelo de atuação profissional está contemplado na construção de suas atividades.

A definição do papel do psicólogo do trânsito no Brasil vem passando, principalmente nas duas últimas décadas, por revisões e atualizações (CFP, 2000; Rozenstraten, 1988). Em consequência disso, a ênfase do trabalho deste profissional, que outrora recaía na avaliação psicológica dos requerentes à Carteira Nacional de Habilitação (CNH), tem sido direcionada a uma atuação ampla e interdisciplinar, com incremento de ações nas áreas da educação no trânsito, na prevenção de acidentes, na capacitação da equipe técnica e mesmo no atendimento a usuários. A avaliação psicológica é uma das possibilidades de atuação do psicólogo do trânsito, mas, não a atividade central. Com isto, abrem-se novos espaços para a realização de outras atividades, como, por exemplo, a elaboração de pesquisas no campo dos processos psicológicos/psicossociais/psicofísicos; colaboração com as demais profissões na elaboração/implantação de ações de engenharia e operação de tráfego; ergonomia; desenvolvimento de ações sócio-educativas; análise dos acidentes de trânsito e sugestão de como evitar e/ou atenuar suas incidências (CFP, 2000). Adotou-se desta maneira, como perspectiva central do trabalho no presente planejamento, um modelo de atuação em psicologia consoante a este modo de ver e entender o papel do psicólogo.

Elaboração de ações

O plano de estágio é um instrumento guia para a realização das atividades do aluno, do local e da supervisão enquanto formulação dos objetivos a serem alcançados durante a experiência de aprendizagem profissional, estabelecendo e demarcando um rumo nas atividades planejadas a seguir. Além disso, proporciona uma atuação com segurança, tendo em vista que é necessário conhecer a instituição como um todo e em seus diversos setores, de forma a obter um panorama completo e integrado do plano institucional. O

plano em questão está dividido em duas etapas, a primeira foi dedicada ao levantamento de informações através de um diagnóstico de atuação no DETRAN-RN, e a segunda etapa referiu-se à construção das principais atividades a serem realizadas.

Na primeira etapa, procedeu-se ao levantamento de um conjunto de informações sobre o DETRAN-RN - desde a sua estrutura, funcionamento administrativo e legal, sua participação e papel no Sistema Nacional de Trânsito -, sobre possíveis setores potenciais nas atividades de trabalho ou fontes de informações para as diversas ações do psicólogo na Coordenadoria Médica e Psicotécnica (COMEP). Neste setor, o estágio está diretamente vinculado, juntamente com os psicólogos examinadores de trânsito e onde está localizado um posto de atendimento da clínica credenciada pelo DETRAN-RN, para a realização da avaliação médica/psicológica.

A fim de descrever e caracterizar as informações acerca do DETRAN-RN e os setores potenciais de trabalho para a psicologia, foram realizadas observações em todas as dependências da instituição, conduzidas entrevistas com os diversos funcionários em diferentes setores, feita apreciação de documentos sobre as atividades dos setores e suas diversas relações no organograma da instituição, conforme preconizado pelo Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Para o levantamento das informações referentes à Coordenadoria Médica e Psicotécnica (COMEP) foram realizadas observações sistemáticas para determinar detalhadamente a dinâmica do seu funcionamento, entrevistas com os psicólogos sobre as atividades realizadas, leituras técnicas de documentos e de resoluções do CTB, principalmente a nº 080/98. O aspecto positivo desta etapa é que as visitas foram importantes para garantir a visibilidade do estágio na instituição, favorecendo as relações para o desenvolvimento de futuras atividades interdisciplinares e, também, por facilitar a inserção do estagiário nos demais trabalhos desenvolvidos pela instituição/setor.

Constatou-se preliminarmente nas atividades da COMEP, que a ênfase dos trabalhos recai tanto na resolução de situações-problema, quanto nos processos administrativos da avaliação psicológica, na fiscalização das atividades da clínica credenciada e, na realização de atendimentos da junta médica especial para portadores de deficiências ou doenças incapacitantes. A COMEP é responsável ainda por desenvolver estudos sobre acidentes de trânsito, muito embora

o número de funcionários não permita tal atividade. As ações dos psicólogos limitam-se às exigências mínimas estabelecidas pelo CTB e ao trabalho administrativo interno, não sendo desenvolvida nenhuma intervenção externa, ou seja, direcionada à comunidade, principalmente, em relação à educação, saúde ou segurança.

Ainda de acordo com o levantamento realizado, pelo menos sete setores do DETRAN-RN, além da COMEP, podem ser considerados importantes e potencialmente efetivos para a ação do psicólogo do trânsito, seja pelas possibilidades de desenvolvimento de ações efetivas, seja pela utilização como fontes de obtenção de dados para investigações. Os setores são: Programa norterio-grandense de Educação para o Trânsito - PNET - que visa oferecer dados acerca dos programas de educação em desenvolvimento nas escolas (públicas/privadas); Setor de Cursos - em virtude de ofertar dados diversos junto aos cursos de Psicólogo Perito Examinador de Trânsito e Cursos de Formação de Instrutor; Sub-coordenadoria de Fiscalização e Infrações no Trânsito - um setor ligado à esfera policial do trânsito; Sub-coordenadoria de Engenharia - cujos dados acerca das vias, planejamento, sinalização, modificação nas pistas e fiscalização, permitiram inclusive a realização de pesquisas sobre aspectos cognitivos em mecanismos de controle de tráfego; Controladoria Regional de Trânsito - responsável pela fiscalização dos Centros de Formação de Condutores; Ouvidoria - no seu papel de interação usuário-comunidade-instituição e as reclamações dos condutores e pedestres em cada mês (solicitação de sinalização, colocação de semáforos, de faixa de pedestre e dúvidas sobre registro de veículos, pagamentos de taxas, etc.); e, a Sub-coordenadoria de Estatística - responsável pela coleta, processamento e apresentação de uma diversidade de dados estatísticos em relação ao trânsito no estado.

A partir dos pontos assinalados e verificados no momento inicial, foi implementada a segunda etapa do plano integrado, ou seja, a elaboração e desenvolvimento das atividades. Na impossibilidade de contemplar todo o sistema DETRAN-RN, foram definidas e dentre elas escolhidos três, setores tidos como estratégicos para a instituição (habilitação, educação e segurança), de acordo com suas necessidades e disposições: a Coordenadoria Médica e Psicotécnica (COMEP), o Programa Norte-Rio-Grandense de Educação para o Trânsito (PNET) e a Subcoordenadoria de

Engenharia de Trânsito. A escolha da COMEP para o desenvolvimento de atividades deveu-se, conforme colocado, ao local onde está lotado o estagiário. Além disso, é a coordenadoria responsável pelos aspectos da realização de exames médico e psicológico para obtenção da carteira de motorista. A opção pelo PNET deveu-se ao fato de que a educação é um importante fator na formação e transformação dos condutores e pedestres visando a aquisição de comportamentos mais seguros. A definição da Subcoordenadoria de Engenharia de Trânsito deveu-se ao fato de que este setor trabalha com implementação/avaliação de programas que visam a prevenção de acidentes e modificações das vias, dimensões importantes quanto a segurança no tráfego.

Para a Coordenadoria Médica e Psicotécnica, foram elaboradas algumas atividades de forma a respaldar as demais ações ulteriores: vivenciar e aprender todas as atividades que são relativas aos psicólogos, a fim de adquirir experiência de aprendizagem e prática profissional, observando e participando dos processos de avaliação psicológica, acompanhando a fiscalização da clínica credenciada; buscar qualificação das atividades mediante a elaboração e execução de treinamentos; colaborar com a equipe técnica na melhoria e no aperfeiçoamento dos instrumentos de fiscalização da clínica credenciada, junto aos aspectos concernentes à avaliação psicológica (padronização dos procedimentos utilizados de entrevistas - inicial e devolutiva -, aplicação - esclarecimentos e instruções dos instrumentos psicológicos e das atividades aos avaliandos - e correção dos instrumentos - critérios utilizados para aprovação ou não dos candidatos); colaborar na coleta, registro, análise dos dados e divulgação dos resultados das atividades de pesquisa atualmente em elaboração.

Para o Programa norterio-grandense de Educação para o Trânsito - PNET - as atividades foram: observar, analisar, vivenciar e aprender as atividades desenvolvidas pelo PNET, na interface educação-trânsito, acompanhando o grupo de educadores nas atividades realizadas nas escolas com alunos e professores no desempenho dos seus programas (reuniões e palestras); colaborar no processo de treinamento e capacitação junto às atividades, ministrando palestras, contemplando os aspectos psicológicos envolvidos no trânsito de acordo com o público-alvo. Em relação à Subcoordenadoria de Engenharia de Trânsito, foram construídas as seguintes atividades: identificar e ava-

liar o impacto dos controladores eletrônicos de velocidade junto aos condutores e pedestres na redução de acidentes, e propor recomendações e critérios baseados no comportamento humano quanto ao posicionamento desses mecanismos, otimizando sua utilização.

Sobre as dificuldades

A partir da primeira etapa do plano de estágio pôde-se perceber que o futuro psicólogo está sendo profissionalmente sub-aproveitado com base num modelo antigo de psicologia do trânsito. Observa-se a existência de uma descontinuidade entre os modelos profissionais apresentados na academia e as necessidades demandadas pelo cotidiano dos profissionais e da comunidade.

Nesse sentido, algumas dificuldades foram vivenciadas na elaboração dos planos de ações, algumas oriundas das características da instituição/setor, outras, devido às limitações do desconhecimento do acadêmico da instituição. Em relação às dificuldades oriundas no contexto de trabalho, tem-se que o conhecimento limitado do papel do psicólogo do trânsito pelos profissionais da COMEP e de outros setores (limitados à perspectiva da avaliação e não das ações comportamentais); a inexpressiva capacitação dos psicólogos em desenvolver as atividades de pesquisa; a necessidade da manutenção de padrões anteriores quanto as prática de trabalho; a desarticulação das atividades dentre os diversos setores, culminaram em ações pulverizadas refratárias ao trabalho interdisciplinar. Por parte do trabalho acadêmico verificou-se a inexpressiva preparação ministrada sobre a psicologia do trânsito, como reflexo do escasso contato com as diversas temáticas e ao estereótipo que a área representa ainda no século XXI junto à academia.

Consideram-se estas questões centrais para a minimização de dificuldades e importantes, na passagem do acadêmico ao profissional. Tem-se claro que o estagiário deve ser competente no enfrentamento das situações adversas, não se conformando, mas sim, trabalhando de modo persistente, como agente catalisador de mudanças entre as distintas instituições e valorizações atribuídas aos diferentes exercícios.

O movimento de investigar e descobrir as relações entre os diferentes aspectos da profissão na questão do trânsito, configurou-se em uma importante ferramenta para a construção de um caminho, que ajuda a romper com a perspectiva tradicional, sinalizar aos profissionais do setor e, também a propor uma forma de atuação profissional. Algumas ações paralelas ao

estágio também auxiliaram - e ainda estão auxiliando - o acadêmico a implantar atividades, e facultando assim uma maior credibilidade perante os profissionais. Como exemplo, tem-se a construção de um grupo virtual, com o objetivo de congregar, mesmo virtualmente, os profissionais do trânsito para trocar informações acerca de livros, congressos, experiências etc., a realização de palestras para a divulgação da área, apresentação de trabalhos em eventos locais e nacionais; e, na participação nas reuniões da comissão de psicologia do trânsito do Conselho Regional de Psicologia. Estas ações transcendem o local de ação do estágio, aprimoram e difundem idéias oxigenando não somente o trabalho, mas, principalmente, os profissionais.

Atualmente, o desenvolvimento das atividades está se efetivando paulatinamente, não obstante todas as dificuldades enumeradas contribuirão ainda em maior ou menor grau no constante acompanhamento das propostas. Na educação (PNET), por exemplo, colabora-se junto ao treinamento de professores da rede pública (no ensino fundamental e médio) sobre a inserção do trânsito como tema transversal no currículo escolar; na COMEP está sendo desenvolvida atividade de pesquisa em relação aos aparelhos eletrônicos de fiscalização da velocidade (pardais e lombadas eletrônicas) em que se procura avaliar o impacto desses mecanismos na redução de acidentes; participação em congressos científicos, com a apresentação dos trabalhos elaborados e desenvolvidos como fruto das necessidades de respostas aos velhos problemas do comportamento humano no trânsito; realização de palestras no relato de experiência quanto aos temas da psicologia do trânsito nas universidades, em empresas de transporte urbano, no Conselho Regional de Psicologia; e a realização de um treinamento para os psicólogos do DETRAN-RN, sobre a origem e desenvolvimento da psicologia do trânsito no Brasil, como parte de um processo de mudança no setor, que visa a construção de investigações sistemáticas sobre o trânsito da cidade de Natal.

Considerações Finais

Construir um plano integrado nas diversas necessidades de instituições e profissionais de estágio em áreas tradicionais na psicologia pode não ser considerado um obstáculo de grandes dificuldades pelos estudantes, pois as atuações anteriores de outros alunos

forneem algumas diretrizes de como, mais ou menos se deve atuar. Todavia, em áreas como a psicologia do trânsito, mesmo não sendo nova na profissão, o é para os profissionais, especialmente novíssima aos acadêmicos. Tais obstáculos, entretanto orientam na construção de caminhos a seguir, dos percursos e dos desafios a serem transpostos, oportunidades impares de criar. Apresentaram-se aqui mais do que informações em relação à elaboração de uma atividade de estágio em psicologia, mas sim a possibilidade de recriação de esforços, como da presente publicação, no que diz respeito à ação profissional da ciência psicológica.

A possibilidade do estágio curricular na área da psicologia do trânsito no Brasil abre um precedente importante no desenvolvimento de ações integradas entre universidade-comunidade-ensino-pesquisa, e possibilita um trânsito a psicologia. Começa a psicologia do trânsito a ser vista desde cedo no seio acadêmico e respeitada mais uma vez no meio profissional, relacionando num futuro próximo ações de instituições como órgãos estaduais e municipais de trânsito, empresas de transporte coletivo (municipal e interestadual), empresas de seguro e cooperativas (motociclistas, táxis, transportes alternativos). Dessa forma, espera-se manter o espaço de estágio para que outros alunos possam beneficiar-se também com esta oportunidade, encontrando inclusive um campo mais fértil às novas idéias e o desenvolvimento de estruturas mais adequadas para o desenvolvimento das atividades.

Referências

- Alchieri, J. C. (1999). *Dilemas do Psicotécnico: Exame psicotécnico ou Avaliação psicológica?* Trabalho apresentado no VIII Congresso Nacional de Avaliação Psicológica. Anais do VIII Congresso Nacional de Avaliação Psicológica Porto Alegre. Porto Alegre: RS.
- Alchieri, J. C. & Stroehrer, F. (2002). Avaliação psicológica no trânsito: o estado da arte no Brasil sessenta anos depois. Em R. M. Cruz, J. A. Alchieri & J. Sarda (Orgs.). *Avaliação e Medidas Psicológicas*. Itatiba: Casa do Psicólogo.
- Alchieri, J. C. & Stroehrer, F. (2003). Características do processo de avaliação psicológica para condutores de veículos: um estudo sobre a tomada de decisão dos psicólogos na utilização de testes psicológicos no Brasil. *Revista Iberoamericana de Diagnóstico y Evaluación Psicológica*, 15(1), 107-119.
- Antipoff, D. (1956). Contribuição ao estudo das diferenças individuais no teste de atenção difusa. *Arquivos Brasileiros de Psicotécnica*, 8(4), 49-52.
- Campos, F. (1951). Seleção psicotécnica de motoristas. *Arquivos brasileiros de psicotécnica*, 3(3), 8-26.
- Conselho Federal de Psicologia (2000). Resolução 012/00. Institui o Manual para Avaliação Psicológica de candidatos à Nacional de Habilitação e condutores de veículos automotores. Acessado <http://www.psicologia-online.org.br/em> 25 de setembro de 2005.
- Cruz, R. M. (2002). O processo de conhecer em avaliação psicológica. Em R. M. Cruz, J. A. Alchieri & J. Sarda (Orgs.). *Avaliação e Medidas Psicológicas*. Itatiba: Casa do Psicólogo. Departamento Nacional de trânsito DENATRAM (1998). Resolução 80 de 19 de novembro de 1998.
- Hoffman, M. H. & Cruz, R. M. (2003). Síntese histórica da Psicologia do Trânsito no Brasil. Em M. H. Hoffman, R. M. Cruz & J. C. Alchieri (Orgs.). *Comportamento Humano no Trânsito*. São Paulo: Casa do Psicólogo.
- Hoffmann, M. H., Carbonelli, E. & Montoro, L. (1996). Álcool e segurança no trânsito. *Psicologia: Ciência e Profissão*, 16(3), 25-35.
- Méa C. P. D. & Ilha V. D. (2000). Percepção dos psicólogos do trânsito da cidade de Passo Fundo (RS) sobre o atual Processo de Avaliação psicológica e prevenção de acidentes. UPF - Universidade de Passo Fundo, Curso de Psicologia, Trabalho de Conclusão de Curso.
- Nava, J. (1959). A seleção de motoristas na prevenção de acidentes de tráfego. *Arquivos Brasileiros de Psicotécnica*, 2, 23-31.
- Pasquali, L. & Alchieri, J. C. (2001). Os testes psicológicos no Brasil. Em L. Pasquali (Org.). *Técnicas de exame psicológico - TEP Manual. Fundamentos das técnicas psicológicas*. São Paulo: Casa do Psicólogo.
- Pessa, L. A. P. (1999). Diferenças nos índices de raiva entre motoristas de ônibus, caminhão e automóvel, não infratores e infratores. UFRGS - Instituto de Psicologia, Curso de Psicologia, Pós-Graduação em Psicologia do Desenvolvimento. Porto Alegre.
- Rozestraten, R. J. A. (1988). *Psicologia do trânsito: conceitos e processos básicos*. São Paulo: E. P. U.
- Vieira, M. V. M., Pereira, A. de O. & Carvalho, A. V. (1953). O exame Psicotécnico de motoristas no Distrito Federal. *Arquivos Brasileiros de Psicotécnica*, 41(5), 4-1.2.

Recebido em setembro de 2005
Reformulado em março de 2006
Aprovado em maio de 2006

Sobre os autores:

João Carlos Alchieri é Psicólogo, Doutor em Psicologia e Professor da Universidade Federal do Rio Grande do Norte.

Fábio Henrique Vieira de Cristo e Silva é discente do curso de Psicologia da Universidade Federal do Rio Grande do Norte.

Joseane Maria Nóbrega Carlos Gomes é Psicóloga e Coordenadora Técnica do DETRAN - Rio Grande do Norte.