

**CENTRO UNIVERSITÁRIO NEWTON PAIVA  
FACULDADE DE CIÊNCIAS BIOLÓGICAS E DA SAÚDE - FACIBIS  
CURSO DE PSICOLOGIA  
CAMILA MARQUES DOS REIS ROCHA**

**PSICOLOGIA, TRÂNSITO E MOBILIDADE HUMANA:  
uma perspectiva sistêmica**

**BELO HORIZONTE**

**2011**

**CAMILA MARQUES DOS REIS ROCHA**

**PSICOLOGIA, TRÂNSITO E MOBILIDADE HUMANA:  
uma perspectiva sistêmica**

Monografia apresentada ao Curso de Psicologia da Faculdade de Ciências Biológicas e da Saúde do Centro Universitário Newton Paiva, como requisito parcial para obtenção do título de Psicólogo.

Orientadora: Professora Renata Dumont Flecha

**BELO HORIZONTE**

**2011**

*Aos caminhantes.*

## **AGRADECIMENTOS**

Ao meu pai, Marcos, por acreditar em meu potencial e me incentivar sempre. A minha mãe, Maria do Socorro, pela presença e criação fundamentais para minha escolha profissional.

Ao Luis Felipe, pela compreensão, paciência e ouvidos incansáveis, agradeço muito por todo o apoio.

Às queridas colegas Rosely Fantoni, Márcia Barreto, Leida Camatta, Grace Ferraz, Graça Franca, Lourdes Maire Campos, Rosangela Mattos, Jacqueline Marise e Andréa Cirina, pela inspiração e experiências compartilhadas.

À minha orientadora Renata Flecha, pela leitura cuidadosa e apontamentos fundamentais para a conclusão de meu trabalho.

Aos professores que compartilharam os saberes da Psicologia, aos que possibilitaram uma visão ampla e interdisciplinar.

Enfim, a todos que fizeram parte desta jornada, cada qual a seu modo, co-autores deste escrito.

*Caminhante, são teus rastros  
o caminho, e nada mais;  
caminhante, não há caminho,  
faz-se caminho ao andar.  
Ao andar faz-se o caminho,  
e ao olhar-se para trás  
vê-se a senda que jamais  
se há-de voltar a pisar.*

Antônio Machado

## RESUMO

O presente texto apresenta o tema trânsito e mobilidade humana, através do paradigma teórico da perspectiva Sistêmica e tem o objetivo abordar os problemas urbanos da contemporaneidade enfatizando as relações humanas e as responsabilidades compartilhadas. A importância de se abordar este tema e sua relação com a Psicologia é constatada através da análise do cenário urbano atual, que se configura de modo cada vez mais violento e conturbado. Assim, para desenvolvimento do trabalho, foi feita uma revisão bibliográfica a banco de dados como livros, revistas e artigos científicos, chegando ao resultado exposto através de três capítulos. Conclui-se que o papel do psicólogo, nesta perspectiva deve ser de estabelecer um trabalho que vise a integração entre a comunidade e os saberes, levando a construção de novos conhecimentos e atitudes, sobretudo a responsabilidade social sob o cenário urbano.

Palavras-chave: trânsito, mobilidade humana, causalidade circular, responsabilidade social.

## **LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS:**

- DETRANs: Departamentos de Trânsito
- IPI: Imposto sobre Produtos Industrializados
- OMS: Organização Mundial de Saúde
- ONU: Organização das Nações Unidas

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO</b> .....	9
<b>Capítulo 1: Trânsito mobilidade humana e Psicologia: um percurso histórico.</b>	11
1.1. Percurso histórico da Psicologia do Trânsito.....	14
<b>Capítulo 2: Pensamento Sistêmico e Psicologia: uma nova possibilidade</b> .....	17
<b>Capítulo 3: Reinventando o lugar do Psicólogo do Trânsito</b> .....	22
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS</b> .....	27
<b>REFERÊNCIAS</b> .....	29

## INTRODUÇÃO

Os impactos da modernização na sociedade, fruto da Revolução Industrial e das grandes Guerras Mundiais, levaram e ainda tem levado à gradual expansão da economia, mais especificamente, a baseada nos combustíveis fósseis. Dentre os setores de maiores desenvolvimentos está a indústria automobilística, que, conseqüentemente, oferece sustentação e abre caminhos para os demais setores. São diversas as conseqüências que o desenvolvimento dos transportes motorizados acarreta às sociedades. À medida que a circulação é facilitada, as possibilidades de intercâmbio entre os lugares são expandidas e, por conseguinte, tem-se a quebra das fronteiras, a difusão das culturas e a troca de conhecimentos. (VLEK, 2003).

Os interesses atuais são focalizados sobre os efeitos negativos deste desenvolvimento. As sociedades que habitam os grandes centros urbanos passaram a ter como característica marcante o individualismo e o consumismo, o que produz ações humanas cujo resultado é a degradação do meio ambiente, a queda da saúde e bem-estar e o grande índice de mortalidade. (VLEK, 2003).

A análise de dados estatísticos apenas afirma o cenário constatado cotidianamente: o espaço urbano, mais especificamente o trânsito, encontra-se em condições preocupantes no Brasil e em todo o mundo. Pesquisa realizada em 2009 pela Organização Mundial de Saúde – OMS aponta que o índice de óbitos por acidentes de trânsito no Brasil vai de 35 a 50 mil mortes por ano. Como alerta a Resolução ONU nº 2, de 2009, se não for tomada nenhuma atitude, nos próximos dez anos, a principal causa de mortalidade nos países em desenvolvimento será a violência no trânsito. O mundo poderá vivenciar um aumento significativo do número de mortes que hoje já ultrapassam um milhão de mortes anuais. (BRASIL, 2011).

Tais números, veiculados cotidianamente pelas mídias, de maneira cada vez mais sensacionalista, deixam de chocar e transformam-se em cultura de show e entretenimento. Entretanto, sabe-se que esta forma de tratar os problemas do trânsito só contribui para que a sociedade se paralise e se apresente de forma amedrontada, o que acaba por fortalecer a ideia de impotência diante da situação. É necessária uma mudança de atitude; que os profissionais busquem novas maneiras

de abordagem e a reconheçam seu papel no lugar de multiplicidade e complexidade de se atuar no trânsito (SILVA, 2011)

Deste modo, o mundo e, principalmente, países como o Brasil, certamente enfrentarão, pela frente, um grande desafio. Desafio este já decretado pela Organização das Nações Unidas – ONU, que estabeleceu o período de 2011 a 2020 como a Década Mundial de Ação para Segurança no Trânsito, cujo lema afirma: “Juntos Podemos Salvar Milhões de Vidas”. Com a proposta lançada, foram convocados 178 países para desenvolverem ações no sentido de estabilizar e logo diminuir, em até 50%, o número de mortos e feridos por decorrência dos acidentes de trânsito. (BRASIL, 2011).

Diante do panorama exposto, este trabalho objetiva abordar os problemas contemporâneos do trânsito, sob a sustentação teórica da Abordagem Sistêmica na Psicologia, que trata de um enfoque amplo, não linear e enfatiza as relações humanas e as responsabilidades compartilhadas. Assim, a situação atual do trânsito não poderá ser justificada somente pelo comportamento do usuário, somente pela cultura da sociedade ou exclusivamente pelo descaso do governo. Na visão sistêmica a responsabilidade é compartilhada entre todos e as alternativas de enfrentamento incluem, igualmente, a posição de cada um.

Através desta perspectiva, foi feita uma revisão bibliográfica a diversos bancos de dados como livros, revistas científicas e artigos científicos. No entanto, vale ressaltar que por ser esta uma articulação ainda nova, muito não foi encontrado na pesquisa, cabendo então a criação da autora. Assim, o texto se divide em três capítulos: o primeiro trata-se de considerações sobre o trânsito e mobilidade humana, bem como o percurso histórico da Psicologia do Trânsito; o segundo aborda o novo olhar do Pensamento Sistêmico aliado à Psicologia e, por fim, é discutido, no terceiro capítulo, como a Psicologia do Trânsito pode usufruir do novo paradigma da Abordagem Sistêmica.

## Capítulo 1: Trânsito, mobilidade humana e Psicologia: um percurso histórico

*Tanta coisa que eu tinha a dizer, mas eu sumi na  
poeira das ruas.  
Paulinho Viola – Sinal Fechado*

Segundo Vasconcelos (1998), trânsito é o conjunto de deslocamentos de pessoas, cujo objetivo é a realização de necessidades de trabalho e lazer. Cada indivíduo atua neste espaço de acordo com seus interesses, expectativas e meios, mas suas ações influem, diretamente, nas ações dos outros participantes, de forma problemática ou não. De tal modo, para compreender as questões do trânsito é necessário lançar um olhar para além das vias de deslocamento e encará-lo como um lugar de relações, ligado à atividade humana e ao direito de ir e vir. Não se pode, somente, considerá-lo sob o ponto de vista técnico, mas, especialmente, social e político.

Contudo, antes de aprofundar nestas definições, é importante enunciar, brevemente, como o significado da questão do trânsito e da mobilidade humana estão atrelados às características e desenvolvimento do homem. Auer et al (2009) esclarecem que a mobilidade humana existe desde as origens, na pré-história, quando os indivíduos deslocavam de um território a outro para suprir suas necessidades básicas; é uma questão tão antiga quanto à existência humana. Devido a seu caráter criativo, os seres humanos puderam transformar um simples modo de circulação no trânsito que conhecemos hoje e isto se deu durante um longo processo de evolução, processo que continua a modificar o ambiente físico e o modo de viver do homem.

Percebe-se que abranger o tema trânsito significa ir além do enfoque nas vias e automóveis, significa considerar o atributo e necessidade de todas as pessoas em circular, bem como o que influencia esta ação e suas consequências. Assim, o termo mobilidade humana torna-se mais abrangente, pois não leva em conta apenas a ação de deslocamento, mas também todas as determinações sociais e subjetivas que estão relacionadas. (BALBIM, 2004).

Vasconcelos (1996, apud BALBIM, 2006, p.16), contribui acerca do conceito de mobilidade, ao expor que:

A mobilidade é um atributo associado às pessoas e aos bens; corresponde às diferentes respostas dadas por indivíduos e agentes econômicos às suas necessidades de deslocamento, consideradas as dimensões do espaço urbano e a complexidade das atividades nele desenvolvidas. Face à mobilidade, os indivíduos podem ser pedestres, ciclistas, usuários de transportes coletivos ou motoristas; podem utilizar-se do seu esforço direto (deslocamento a pé) ou recorrer a meios de transportes não-motorizados (bicicletas, carroças, cavalos) e motorizados (coletivos e individuais).

Por outro lado, a possibilidade de encarar o espaço urbano sob a perspectiva da mobilidade ainda é pouco considerada nos dias de hoje, isto devido ao longo período de prioridade das máquinas vivido pelas sociedades, ou seja, dos automóveis acima das pessoas. Desde 1886, quando Karls Benz patenteou, na Alemanha, o primeiro veículo propulsado por motor à explosão, ficou estipulado este bem material como símbolo de status e poder. Com o intenso consumo e utilização de automóveis, a sociedade passou a experimentar avanços significativos em todas as esferas de desenvolvimento (HOFFMANN; CRUZ; ALCHIERI, 2007).

Segundo Hoffmann; Cruz; Alchieri, (2007, p 13):

[...] O uso generalizado e massivo de veículos automotores serviu para multiplicar as possibilidades de intercâmbio comercial, com o conseqüente aumento da riqueza; difundir a cultura de maneira rápida, contribuindo para o progresso da sociedade e dos povos e acabar definitivamente com o isolamento em que se encontravam os seres humanos [...].

Por outro lado, o aumento da circulação de automóveis, nas cidades, acarretou o surgimento dos chamados problemas modernos de trânsito. Dentre estes problemas, pode-se citar a perda da qualidade de vida, os problemas de segurança, de acessibilidade, de poluição e os acidentes de trânsito. Em muitos lugares, são encarados como problemas de saúde pública. (VASCONCELOS, 1998).

Vasconcelos (1998) aponta, ainda, que este cenário é marcado também por dois tipos de conflitos: o espacial e o político. O primeiro deles se refere a um conflito físico, gerado pela ocupação das vias de trânsito pelas pessoas. O segundo abrange os interesses de cada pessoa, conforme seu papel. Um agravante da situação é que sempre que um indivíduo muda de papel, seus interesses também mudam. Isto quer dizer que uma pessoa enquanto pedestre, irá se comportar de forma diferente enquanto passageiro ou motorista. (VASCONCELOS, 1998).

No perímetro urbano das cidades são realizadas milhares de viagens por dia com motivos e meios de transporte variados. Os motoristas ao circularem pelas ruas querem andar o mais depressa possível sem interrupções de pedestres, ciclistas e motociclistas. Quando um pedestre se desloca pelas ruas, talvez deseje fazê-lo de forma mais rápida, segura e acessível, contando com uma melhor “fluidez” na sua passagem. Passageiros de ônibus necessitam de um transporte público eficiente, seguro e uma melhor passagem para seu veículo, com um ponto de ônibus próximo ao seu local de interesse. No decorrer de suas viagens, as pessoas no trânsito mudam seus objetivos, ora desejam segurança, acessibilidade, rapidez ou várias coisas ao mesmo tempo. (MADEIRA, 2009).

Vasconcelos (1998) ressalta que o trânsito é, então, uma constante negociação - pelo espaço físico, pelo tempo e pelos equipamentos urbanos - entre pessoas com valores e expectativas diferentes. Tudo isto é influenciado pelas características de cada sociedade. “[...] A disputa pelo espaço tem uma base ideológica e política, depende de como as pessoas se vêem na sociedade e de seu acesso real ao poder” (VASCONCELOS, 1998, p. 19). Assim, mesmo que o trânsito seja um fato presente em todos os lugares, ele pode ser compreendido e caracterizado de forma diferente, a partir do momento em que a cultura, a política e as regras sociais se distinguem.

De igual modo, Ministério das Cidades (2006, p. 3) acrescenta:

[...] É necessário considerar tanto a mobilidade quanto o trânsito em si como processos históricos que participam das características culturais de uma sociedade e que traduzem relações dos indivíduos com o espaço, seu local de vida, dos indivíduos com os objetos e meios empregados para que o deslocamento aconteça e, dos indivíduos entre si.

Como exemplo, sobre como os aspectos históricos, sociais e culturais influenciam diretamente no funcionamento do trânsito, tem-se a crise em que o mundo enfrenta atualmente. No Brasil, as ações do governo para driblar a crise repercutem diretamente no espaço urbano. A redução de Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI - para a produção dos automóveis, considerado o setor central na economia do país, garante a venda de veículos produzidos e, como consequência, possibilidades de emprego e recuperação do sistema capitalista. Isto significa, por um lado, que o mercado interno brasileiro foi valorizado e, por outro, o crescimento de veículos particulares nas ruas, contribui para aumentar os problemas

de trânsito e do meio ambiente (SEMINÁRIO NACIONAL PSICOLOGIA E MOBILIDADE, 2010).

Para suprir a demanda, a alternativa escolhida é a construção de vias públicas, isto enquanto houver capacidade de consumo. Até quando as pessoas vão ser prejudicadas pelo predomínio às máquinas? É necessário o investimento em pesquisas e políticas que possibilitem a locomoção de pessoas e não de carros. Mas isto não é uma tarefa fácil, visto que no Brasil o motorista julga-se ter mais direito, em suas necessidades de deslocamento, que as demais pessoas. Reverter a situação atual implica numa mudança social, que só é possível a partir da conscientização sobre a importância de cada um em assumir seu papel de cidadão (VASCONCELOS, 1998).

#### 1.1. Percurso histórico da Psicologia do Trânsito:

Neste ponto, entra em cena o papel do psicólogo, que segundo Rozestraten (1988), está associado ao trânsito como o profissional “[...] que estuda, através de métodos científicos válidos, os comportamentos humanos no trânsito [...]”, bem como os processos que possam provocá-los ou alterá-los. Em outras palavras, a Psicologia do Trânsito pode ser considerada como a ciência que estuda os indivíduos atuantes no meio trânsito e as relações mútuas entre si e todos os fenômenos envolvidos.

As definições regulamentadas pelo Conselho Federal de Psicologia apontam, entre as atribuições do Psicólogo do Trânsito: o desenvolvimento de estudos, pesquisas científicas, a realização de exames psicológicos em motoristas e candidatos a obtenção da Carteira Nacional de Habilitação, a assistência na elaboração e implantação de sistemas de sinalização de trânsito, participação de equipes multiprofissionais voltadas à prevenção de acidentes, a participação no desenvolvimento de estudos e projetos de educação de trânsito, contribuição com a justiça com laudos, pareceres e depoimentos, entre outros (CFP, 1992).

No que se diz respeito ao percurso histórico, este campo da Psicologia começou a dar os primeiros passos nas décadas de 1940 e 1950, como consequência da produção e uso em massa do automóvel. As autoridades passaram a implementar medidas preventivas, como por exemplo, a seleção médica e psicotécnica dos

motoristas, para restringir à direção, pessoas propensas a se envolverem em acidentes de trânsito. Esta prática foi fundamentada na *teoria da propensão aos acidentes*, que afirmava que algumas pessoas eram mais predispostas a se envolver em acidentes do que outras<sup>1</sup>. Os psicólogos centravam sua atuação na seleção de pessoal, orientação e instrução, acreditando que assim tornariam o trânsito um lugar mais seguro. (SILVA; GUNTHER; 2009).

[...] A partir da aplicação de técnicas psicológicas nos motoristas, notadamente pelos engenheiros (considerados os primeiros “psicólogos do trânsito”), formou-se um campo de trabalho e uma área atuação profissional que posteriormente viria a ser chamada de Psicologia do Trânsito [...]. (SILVA; GUNTHER; 2009, p. 164).

Em 1968, a criação de serviços psicotécnicos, nos Departamentos de Trânsito (DETRANs), dos estados foi regulamentada, o que fez com que os psicólogos, com o advento do Código de Trânsito Brasileiro, se inserissem no processo de habilitação. Isto contribuiu, fortemente, para a institucionalização e ampliação da Psicologia brasileira enquanto profissão, tendo em vista que a profissão no país foi reconhecida na década de 1960. (SILVA; GUNTHER; 2009).

A Psicologia do Trânsito caminhou no sentido de selecionar e instruir, dentre outras ações voltadas para os motoristas. Por este motivo, a identidade do psicólogo de trânsito ainda está fortemente ligada à avaliação psicológica. Mas, como apontam Silva; Gunther (2009), a problemática da mobilidade ultrapassa a questão do comportamento do motorista, ela inclui todos os demais participantes do trânsito.

Planos de atuação como o da Década Mundial de Ação pela Segurança no Trânsito, já trabalham nesta perspectiva, de uma visão ampla e interdisciplinar para todas as relações existentes e entre todos os atores do trânsito. O Conselho Federal de Psicologia também estimula os psicólogos do trânsito neste sentido, exigindo competências como:

[...] A elaboração de pesquisas no campo dos processos psicológicos, psicossociais e psicofísicos para desenvolver ações sócio-educativas, análise dos acidentes de trânsito e orientações para evitar ou atenuá-los, assim como prestar assessoria e consultoria aos órgãos públicos/privados de trânsito [...]. (SILVA; GUNTHER; 2009, p. 168).

---

<sup>1</sup> Accident proneness: teoria de Greenwood & Woods (1919).

Considerando, portanto, as preocupações e o cenário atual, vale ressaltar que a Psicologia do Trânsito avança por vias promissoras e seu valor será cada vez mais reconhecido frente às inúmeras possibilidades de atuação, e ao desafio de desenvolver práticas inovadoras. Assim, para discorrer sobre estas possibilidades e, considerando o trânsito em seu caráter de complexidade e interdisciplinaridade, será utilizado como sustentação teórica o novo paradigma do Pensamento Sistêmico aplicado à Psicologia.

## Capítulo 2: Pensamento Sistêmico e Psicologia: uma nova possibilidade

*“A teoria é que determina de onde devemos olhar.”*  
Einstein

O modelo sistêmico de conhecimento teve como um de seus teóricos pioneiros, Ludwig Von Bertalanffy, biólogo austríaco, que publicou o livro *Teoria Geral dos Sistemas*, em 1968. Bertalanffy apresentou em seu estudo os pressupostos da teoria, que foi dividida em duas vertentes teóricas: mecanicista e organicista. A primeira se refere à natureza inanimada, que são os sistemas mecânicos, e a segunda abrange os sistemas biológicos. Apesar das duas vertentes se desenvolverem paralelamente e sofrerem influências recíprocas, a teoria mecanicista não está incluída na Teoria Geral dos Sistemas e sim associada à Teoria Cibernética. (VASCONCELLOS, 2008).

A intervenção do psicólogo, na abordagem sistêmica, propõe uma mudança de foco do indivíduo para o sistema; do intra-psíquico para o inter-relacional. As questões são enfatizadas de modo a ampliar o campo da Psicologia para o campo interdisciplinar das ciências, numa compreensão para além do psicológico. Portanto, cada sujeito será considerado dentro de um contexto, sob as influências dos diversos sistemas em que se insere (MORE ET AL, 2009).

Esta perspectiva trata de uma nova visão dentro das ciências em geral, que, naturalmente, sofre por mudanças em seu percurso no momento em que há questionamentos ou exigências que a extrapolam, pois, como ressalta Morin (1999, p. 22), “[...] não há nenhum fundamento único, último, seguro do conhecimento”. Todavia, as ciências defenderam, durante muito tempo, a certeza de que havia um conhecimento verdadeiramente pertinente. Os princípios norteadores desta ciência eram ordem e separação, ou seja, universo obedecia a uma ordenação, um determinismo universal e os problemas poderiam ser separados e resolvidos em partes. Deste modo o observador seria também totalmente separado de sua observação. “[...] uma vez que uma teoria obedecia a essas regras, obedecia a razão.” (MORIN, 1999 p. 23).

Entretanto, ao se depararem com a desordem, com a incerteza e com a inseparabilidade, as ciências sofreram grandes modificações e se encaminham, hoje, em direção a investigação de uma razão aberta. A questão que se coloca é como a ciência vai saber dialogar entre a certeza e a incerteza, entre a separação e a inseparabilidade, entre a ordem e a desordem. (MORIN, 1999). Este é o paradoxo que caracteriza o ciclo de desenvolvimento dos sistemas. Conforme a contribuição de Costa; Brandão (2005), p 37:

Existe uma regulação permanente do contato destas duas forças: auto-organização e desorganização. Sendo assim, entendemos que os organismos, os sistemas sociais se constituem em sistemas auto-organizadores, que produzem mudanças através da instalação e reinstalação de ordem e desordem sucessivamente.

Dando continuidade as considerações sobre o novo paradigma formulado, Vasconcellos (2008) aponta como as principais mudanças da ciência tradicional para o Pensamento Sistêmico, o abandono de três eixos: a simplicidade, a estabilidade e a objetividade. Estes foram substituídos pela visão de que o mundo e a ciência são marcados pela complexidade, instabilidade e inter-subjetividade. Morin (1999) contribui acerca destas mudanças ressaltando que a complexidade indica que tudo está interligado numa rede relacional e interdependente. “[...] Ao mesmo tempo em que o indivíduo é autônomo, é dependente, numa circularidade que o singulariza e distingue simultaneamente.” (MORIN, 1999, p. 44).

Tais mudanças passaram a ser imprescindíveis, pois a insuficiência do pensamento tradicional acabava produzindo a fragmentação da natureza, a universalidade das idealizações e a dicotomia radical entre o sujeito e objeto. Este último aspecto, a dicotomia sujeito-objeto, foi também uma das retificações do pensamento complexo e, a partir de então, a participação do observante passou a ser incluída. Isto se deu pelo ponto de vista de que não é possível ser um simples expectador da natureza em que se descreve. O sujeito observante faz parte do contexto como os demais elementos (MORIN, 1999).

O observador, então, passa a estudar sistemas do qual ele mesmo faz parte. Já fazia, mas não se incluía, tentando objetivar sua pesquisa. Assim, toda realidade passa a ser vista como dependente do seu observador, como experiência singular daquele momento. Dá-se ênfase ao contexto, ao

global e, ao mesmo tempo, ao único dentro da experiência humana [...].  
(DINIZ, 2007, p. 53).

Ao entender cada indivíduo, dentro de um contexto interacional e interpessoal, a concepção sistêmica irá considerar os sintomas como o resultado de suas interações dentro de um determinado sistema, que se comunica constantemente com o ambiente e com os demais sistemas. O psicólogo que se propõe a intervir nesta dinâmica passa a ter o papel de facilitador. Sobre isto, More et al (2009) afirma:

A conversação terapêutica a partir do olhar sistêmico implica na busca e exploração, através do diálogo, de um intercâmbio de idéias, no qual se desenvolvam continuamente novos significados, por meio da inclusão de diferentes perspectivas que convergem num processo de intervenção.

A partir daqui, para estabelecer a relação entre a Psicologia Sistêmica e a Psicologia do Trânsito, faz-se necessário ressaltar alguns dos conceitos básicos desta sustentação teórica. Assim, nas palavras de Vasconcelos (2008), um sistema pode ser definido como um todo interligado, que não pode ser restringido às características das partes e as propriedades sistêmicas são perdidas quando o sistema é dissecado. Na leitura de Mark Davidson (1983, apud NICHOLS, 1998), sistema é qualquer entidade mantida pela interação recíproca de suas partes e que partilham de um objetivo comum. Portanto, é importante destacar, que os elementos estão em mútua relação, de forma com que A afeta B, da mesma forma que afeta C e é afetado por ambos. Assim, a causalidade dos sintomas nunca é unidimensional. É o que a *Teoria Geral dos Sistemas* denomina como Causalidade Circular. Nichols (1998 p. 114) acrescenta que “[...] causa e efeito lineares são perdidos em um círculo de influência mútua”.

Contudo, outra característica importante dos sistemas é a sua distinção em sistemas abertos e fechados. Segundo esta classificação, os sistemas abertos são aqueles que interagem continuamente com o meio-ambiente, são eles os sistemas vivos. Em oposição, os fechados fazem parte dos sistemas mecânicos. A propriedade dos sistemas vivos como sistemas abertos, diz respeito a sua reação aos estímulos externos e sua inclinação a iniciar ativamente esforços para seu desenvolvimento. Estes são delimitados através de fronteiras, que asseguram a

identidade do sistema e determinam as relações de trocas entre eles (NICHOLS, 1998).

Aponta-se aqui uma nova possibilidade de se perceber os problemas, a partir de um paradigma que contextualize as situações. O conceito de causalidade circular junto ao conceito de sistemas abertos, remete a uma visão holística, de totalidade, na qual, dentro dos sistemas a causa dos problemas será sempre dinâmica e nunca linear e, ao estender-se a comunicação para os mais diversos sistemas envolvidos, faz-se um contexto. Em outras palavras, a causalidade circular nos sistemas abertos, pode ser entendida tanto na dinâmica de comunicação interna (entre os elementos), quanto na dinâmica de interação com outros sistemas.

Tal pensamento postula a reflexão contextual e a impossibilidade da observação neutra e seus princípios são os seguintes: totalidade (o todo é maior que a soma das partes, ou seja, o funcionamento do sistema não pode ser entendido a partir do funcionamento de um só indivíduo); integridade de subsistemas (os sistemas possuem subsistemas que são integrados, relacionados uns aos outros); circularidade (todos os componentes influenciam-se mutuamente). (ANDRADA, 2005).

Percebe-se até aqui, três características estruturais do pensamento sistêmico, descrito por Vasconcellos (2008): a subjetividade, a complexidade e o contexto. Estes aspectos tornam possível compreender as ações dos indivíduos e grupos, através de causalidades recursivas, da instabilidade dos sistemas e da inserção do observador como facilitador na construção do conhecimento. A partir disto, pode-se intervir de forma a “[...] abandonar o paradigma de perceber a clientela como um alvo único da intervenção, e o profissional o único recurso possível.” (COSTA; BRANDÃO, 2005). A relação entre as pessoas, nesta intervenção, deverá ser repensada para possibilitar uma mudança de postura na qual as relações não serão mais desiguais, mas de confiabilidade na capacidade reflexiva e gerenciadora das pessoas, que poderão agir com autonomia e responsabilidade.

Costa; Brandão (2005) demarcam a necessidade de um trabalho de mobilização social, que seja uma prática instigadora da participação e da solidariedade. Trata-se de um “pensar em rede”, de um resgate das pessoas como protagonistas, não como espectadoras da própria vida e de suas relações sociais. Está é uma grande responsabilidade para o profissional que trabalha na facilitação desta relação e na

construção de redes. Seu papel deve, então, valorizar o diálogo entre as pessoas, a reflexão sobre os diversos pontos de vista (bem como a valorização de todos eles), a construção de novos saberes e, enfim, a favor do crescimento dos indivíduos e da sociedade. Adiante, este objetivo será traçado numa nova perspectiva de se atuar neste espaço urbano, o trânsito.

### Capítulo 3: Reinventando o lugar do Psicólogo do Trânsito

*“O utópico não é o irrealizável: a utopia não é o idealismo, é a dialetização dos atos de denunciar e anunciar; o ato de denunciar a estrutura desumanizante e de anunciar a estrutura humanizante. Por essa razão a utopia é também um compromisso histórico.”*

Rosa Maria Stefanini Macedo

A Psicologia foi empregada ao Pensamento Sistêmico, primeiramente, na intervenção em contextos familiares, a partir do estudo de famílias com filhos esquizofrênicos. Foi observado que, ao afastar a família do filho internado, os sintomas, que este apresentava, melhoravam e, quando isto ocorria, outro membro da família adoecia. A partir desta observação, constatou-se que o sintoma era fruto da interrelação entre os entes e tinha a função de tamponar algum conflito existente, ao levar os olhares para o membro afetado. Hoje, a Psicologia reconhece, cada vez mais, as contribuições trazidas pelo modo de pensar sistemicamente. Não apenas em contexto familiares, mas também no contexto escolar, da saúde, das empresas, das políticas públicas, da mediação de conflitos, dentre diversos outros, já fazem parte do campo de atuação do Psicólogo Sistêmico. (DINIZ, 2011)

Apesar do Pensamento Sistêmico aliado ao trânsito, e à mobilidade, ser uma articulação ainda pouco estudada, o consultor e pesquisador australiano, Eric Howard, lançou a proposta da “Abordagem Sistêmica da Segurança no Trânsito”, que visa integrar várias instâncias, como educação, engenharia, legislação, fiscalização, pesquisa e comunicação, em prol da segurança no trânsito. De fato, a abordagem conseguiu diminuir em 20% as fatalidades provocadas por acidentes de trânsito e tem despertado interesse também em outros países. Adiante será traçado a maneira como a Psicologia pode contribuir nessa rede de atuação. (HOWARD, 2011).

Os fundamentos e conceitos da Psicologia Sistêmica expostos no primeiro capítulo permitem considerar o trânsito como um sistema aberto, na medida em que os indivíduos se inter-relacionam almejando alcançar um objetivo comum. Para melhor compreensão, é importante retomar a definição de trânsito, desta vez, dada por Rozestraten (1988, p. 4). Segundo ele, trânsito é “[...] o conjunto de deslocamento de pessoas e veículos nas vias públicas, dentro de um sistema convencional de normas [...]”, cujo ambiente físico, no qual ocorre, é composto pelas vias públicas. Neste sistema, o objetivo é que cada um alcance seu destino sem sofrer dano. (ROZESTRATEN, 1988, p. 4).

Ainda segundo Rozestraten (1988), o sistema trânsito é constituído de diversos subsistemas, dentre eles o homem, a via e o veículo. Para o autor, o homem é o subsistema de maior complexidade e, por isso, suas intervenções podem desorganizar o sistema como um todo. Contudo, sobre o subsistema veículo, é indispensável esclarecer que este não deve limitar a visão do trânsito aos deslocamentos dos motoristas. Isto é, o subsistema veículo, seja ele de tração humana ou motora, não estará, necessariamente, presente em todos os deslocamentos, mas o homem sim, será o elemento fundamental.

Mais especificamente, o subsistema homem é dividido pelos diferentes papéis que os indivíduos desempenham. Eles podem atuar como participantes ativos do trânsito (pedestres, passageiros, motoristas, ciclistas e motociclistas); podem atuar como profissionais responsáveis pela segurança do sistema (policiais e auxiliares) e, por fim, atuam também como profissionais pesquisadores e interventores, que não estão presentes fisicamente no ambiente, mas desempenham ações importantes (autoridades de trânsito, engenheiros, psicólogos, pedagogos, médicos, enfermeiros, dentre diversos outros). (ROZESTRATEN, 1988).

Neste sentido, o sistema deve funcionar através da comunicação e cooperação dos atores envolvidos. Mas, o que se percebe é a carência de tais atitudes, o que acentua ainda mais o conflito de tempo e espaço descritos por Vasconcelos (1998). A falta de consciência de que o bom funcionamento do trânsito é fundamental para que o mesmo ocorra com a sociedade, faz com que este espaço se pareça não como um sistema, mas como um aglomerado de pessoas isoladas.

Segundo Da Matta (1985), este comportamento de não cooperação e, conseqüentemente, de conflito, pode ser causado pelas diferentes normas de recepção entre a passagem da casa para a rua, fazendo com que o sujeito deixe de ser uma pessoa única para ser mais um estranho. A casa se caracteriza por ser um lugar privado, onde as normas que regem são do indivíduo ou de sua própria família. Já na rua, por ser um espaço público onde todos compartilham, é necessário que se siga as leis determinadas pela sociedade, que nem sempre condizem com os valores e costumes de todos os indivíduos. O resultado desta dicotomia é a dificuldade do sujeito em deixar as regras de sua casa para compartilhar o espaço público, com as regras estipuladas e com pessoas desconhecidas.

Tem-se, então, a necessidade de compreender o contexto trânsito sob o paradigma dos princípios descritos no capítulo anterior e ressaltados por Andrada (2005) que são: totalidade, integridade de subsistemas e circularidade. Isto quer dizer, respectivamente, que o sistema não será percebido a partir do funcionamento de um só indivíduo; que os subsistemas integrados a ele irão influir diretamente em seu funcionamento (como exemplo a família, escola e rede significativa) e se terá a concepção de que todos os elementos influenciam-se reciprocamente. Desta forma, a história de cada indivíduo, construída sob influência dos diversos contextos em que se insere, estará atrelada a história dos movimentos. O indivíduo não mais será pensado por si só, fora de seu contexto social.

Acerca disto, Tilmans-Ostyn; Kinoo (s/d, p. 3, apud ANDRADA, 2005, p. 198) relata:

O pensamento sistêmico funciona segundo um modelo circular. Isto significa que o lugar, o momento no qual situamos o início de um processo interacional, para daí deduzir uma compreensão, é totalmente arbitrário. Para iniciar a compreensão de tal processo, podemos ver outras coisas. A questão de saber quem começou, quem é a causa, não tem, portanto sentido neste modo de pensamento.

Para compreender o processo interacional no trânsito, é necessário ponderar as diferentes causas para a ocorrência dos conflitos e, além disso, considerar também a função que tais problemas estão exercendo no processo. Assim, posições como a

de Barros et al (2003), de afirmar que os acidentes de trânsito tem como causa principal a falha humana não é mais uma ideia aceitável para a Psicologia Sistêmica, pois por detrás de tal falha existe um emaranhamento de causas, que são mutuamente influenciadas. Assim, é necessário compreender esta circularidade de causas que propiciam os acidentes de trânsito.

O psicólogo, nesta perspectiva, deve abandonar suas hipóteses “verdadeiras” sobre estes problemas e não se colocar como neutro na relação. É preciso que ele exerça aquilo que tem de mais valor em sua profissão, a escuta, a observação e o diálogo. Só o entendimento e discurso sobre os diferentes pontos de vista e das diferentes histórias, poderão acarretar o desenvolvimento de novos conhecimentos e, conseqüentemente, novas condutas no trânsito.

A educação, conforme Brandão (1995), exerce um importante papel social, pois existe como uma forma de tornar comum aquilo que “é comunitário como bem, como trabalho e como vida”. No entanto, não deve ser somente uma reprodutora de saber, mas também instigadora de novos conhecimentos. O psicólogo, mais uma vez, entra em cena como um agente de mudanças, a partir da mobilização da comunidade escolar em suas funções de relações sociais. Isto se torna um grande ganho para o Psicólogo do Trânsito, que poderá usufruir deste espaço para desenvolver sua prática e promover a comunicação entre as ciências e entre as pessoas, para que o trânsito seja, realmente, um lugar de cooperação e convivência.

Destaca-se que este diálogo não deve acontecer apenas entre os participantes do trânsito, mas também entre todos os profissionais envolvidos. Rozestraten (1988) contribui com a denominada “tripé do trânsito organizado”, que objetiva a integralidade da educação (no lar e na escola), da engenharia (para melhorar as condições das vias) e do policiamento (que inclui a fiscalização e a imposição de multas). Entretanto, este tripé, apenas, não é suficiente para modificar o trânsito atual. É necessário que a sociedade se mobilize e que o governo se implique. As questões da mobilidade não são prioridades hoje para a sociedade e nem para o governo brasileiro. Precisa-se de investimentos para que as condições de deslocamento atendam verdadeiramente às demandas. No entanto, Corrêa (2011)

salienta que “[...] se a população não tem a cultura de trânsito, não é de se esperar que o governo faça mais nesta área [...]”.

Assim, este trabalho não esgota as reflexões propostas, mas abre caminhos e novas perspectivas para futuros estudos. Além disso, o texto pretende deixar a mensagem de que a Psicologia deve continuar seu ofício de compreender a subjetividade, as histórias pessoais e o contexto de cada indivíduo, o que acarretará a compreensão do modo de conviver em sociedade. Sobretudo, no sistema trânsito, deve-se levar à comunidade a visão de que todos os indivíduos são responsáveis pelo cenário atual de nossas cidades. Cabe, então, justamente a nós, atores sociais, reinventar uma forma mais humana e sustentável de se viver, pois, como pontuam os teóricos sistêmicos, o todo é maior que a soma das partes e por isso, *juntos podemos salvar milhões de vidas*.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este Trabalho de Conclusão de Curso propôs discorrer sobre a problemática trânsito e mobilidade humana através do aparato teórico da abordagem sistêmica, na Psicologia. A fim de justificar a importância do estudo, realizou-se uma pesquisa sobre os principais problemas contemporâneos pertinentes ao tema. Dados levantados indicam que o crescente número de acidentes de trânsito poderá ser, daqui a dez anos, a principal causa de morte em todo o mundo. Este alerta, que abrange democraticamente todas as pessoas, trouxe uma preocupação mundial: é preciso diminuir a índice de violência nas vias urbanas.

Deste modo, a ONU decretou um plano de ação denominado “Década Mundial de Ação para a Segurança no Trânsito”, plano este que foi apresentado no trabalho a fim de guiar uma perspectiva de atuação. A proposta da ONU se assemelha ao modo de atuação da abordagem sistêmica, pois postula a necessidade de se atuar de modo integrado, contextualizado e amplo.

Antes de discutir sobre este modo de atuação, trabalhou-se sobre os conceitos de trânsito e mobilidade humana, demarcando-os como aspectos subjetivos, sociais e políticos. Assim, foi introduzida, historicamente, a atuação do psicólogo do trânsito, desde seu início nas clínicas dos DETRANs, até as perspectivas atuais, que engloba um trabalho comunitário, não se restringindo apenas aos motoristas.

Logo após, os principais fundamentos e conceitos da abordagem sistêmica na Psicologia foram abordados. Destacam-se as considerações sobre a causalidade circular, integridade e contextualização, pois através destes conceitos pôde-se esclarecer que os conflitos existentes no trânsito são de responsabilidade de todos os atores envolvidos, ou seja, são resultados das inter-relações existentes dentro do sistema e fora dele. Por isso, faz-se importante a compreensão de todo o contexto social em que o sistema funciona.

Assim, através de tais considerações teóricas, a articulação dos temas possibilitou concluir que o psicólogo, nesta perspectiva deverá estabelecer um trabalho que vise

a integração entre a comunidade e os saberes, levando a construção de novos conhecimentos e atitudes, sobretudo a responsabilidade social sob o cenário urbano.

Este trabalho não finaliza pretendendo esgotar as discussões propostas. Espera-se que seja este um início instigador de novos estudos, que desperte interesse aos estudantes e pesquisadores, pois, pôde-se perceber a escassez de literaturas que possam fundamentar a atuação do profissional da Psicologia do trânsito.

## REFERÊNCIAS

ANDRADA, Edla Grisard Caldeira de. Novos Paradigmas na Prática do Psicólogo Escolar. **Psicologia: Reflexão e Crítica**. Santa Catarina, v. 18, n. 2, 196-199, 14 abril de 2004. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/%0D/prc/v18n2/27470.pdf>>. Acesso em: 20 out. 2011.

AUER, Fabrício Segato et al. A embriaguez no trânsito e a inaplicabilidade prática da sanção exemplar ao infrator. **Revista Preleção**. Vitória, v. 3, n. 6, 73-88, ago, 2009. Disponível em: <[http://www.pm.es.gov.br/download/reistaprelecao/Revista\\_Prelecao\\_Edicao\\_06.pdf#page=73](http://www.pm.es.gov.br/download/reistaprelecao/Revista_Prelecao_Edicao_06.pdf#page=73)>. Acesso em: 11 out. 2011.

BALBIM, Renato. **Mobilidade**: uma abordagem sistêmica. 10 p. 2004. Disponível em: < [http://homologa.ambiente.sp.gov.br/ea/adm/admarqs/Renato\\_Balbim.pdf](http://homologa.ambiente.sp.gov.br/ea/adm/admarqs/Renato_Balbim.pdf)>. Acesso em: 15 out. 2011.

BALBIM, 2006

BARROS, Aluísio J. D. et al. Acidentes de trânsito com vítimas: sub-registro, caracterização e letalidade. **Cadernos de Saúde Pública**. Rio de Janeiro, v. 19, n. 4, 2003. Disponível em: <[http://www.scielo.org/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0102-311X2003000400021&lng=en&nrm=iso&tlng=pt](http://www.scielo.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-311X2003000400021&lng=en&nrm=iso&tlng=pt)>. Acesso em: 05 out. 2011.

BRANDÃO, Carlos Rodrigues. **O que é Educação**. In: Pessoas Versos sociedade: Um dilema que oculta outros. São Paulo: Editora Brasiliense, 1995. 1ª Ed. Coleção Primeiros Passos. p. 63.

BRASIL. **Década de ação pela segurança no trânsito – 2011-2020**. Resolução n. 2, 6 de maio de 2011. Proposta para o Brasil para redução de acidentes e segurança viária. ANTP, CEDTT, IE. Disponível em: < [http://www.antp.net/biblioteca/Dcd\\_11-20\\_Prpst.pdf](http://www.antp.net/biblioteca/Dcd_11-20_Prpst.pdf)>. Acesso em: 14 ago. 2011.

CONSELHO FEDERAL DE PSICOLOGIA. Atribuições Profissionais do Psicólogo no Brasil. In MINISTÉRIO do TRABALHO. **Catálogo brasileiro de ocupações**. Brasília, 1992.

CORRÊA, João Pedro. **Grandes Desafios da Década Mundial para o Brasil e Minas Gerais**. Belo Horizonte: Cidade Administrativa de Minas Gerais. Palestra ministrada no I Seminário Mineiro de Segurança no Trânsito, 23 de setembro de 2011.

COSTA, Liana Fortunato; BRANDÃO, Shyrlene Nunes. Abordagem clínica no contexto comunitário: uma perspectiva integradora. **Psicologia e Sociedade**. Porto

Alegre, v. 17, n. 2, 2005. Disponível em: <[http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0102-71822005000200006&script=sci\\_arttext](http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0102-71822005000200006&script=sci_arttext)>. Acesso em: 28 set. 2011.

DAMATTA, Roberto. **A casa & a rua: espaço, cidadania, mulher e morte no Brasil**. Rio de Janeiro: Brasiliense, 1985. 140 p.

DINIZ, Carolina Ferreira Nogueira. **As Narrativas do Jovem e sua família: Tecendo redes entre a terapia familiar sistêmica e a orientação profissional**. 2007. 108 p. Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2007.

DINIZ, Carolina Ferreira Nogueira. **Clínica Sistêmica II**. Belo Horizonte: Centro Universitário Newton Paiva, 2011. Notas de aula.

HOFFMANN, Maria; CRUZ, Roberto Moraes; ALCHIERI, João Carlos. **Comportamento humano no trânsito**. 2 ed. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2007. 405 p.

HOWARD, Eric. **Como o Brasil pode aproveitar a Década Mundial de Ações de Trânsito**. Brasília: Centro de Eventos e Convenções Brasil 21. Palestra ministrada no Fórum Volvo- OHL de Segurança no Trânsito, 15 de junho de 2011.

MADEIRA, Igor. **Psicologia e sua relação com o trânsito**. Psicologia do Trânsito, 2009. Disponível em: < <http://igormadeira.wordpress.com/category/saude-publicaepidemiologia/>>. Acesso em: 19 set. 2011.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. **Política nacional de mobilidade urbana sustentável**. 2 ed. Secretaria Nacional de Transportes e Mobilidade Urbana. 2006.

MORE, Carmen L. O. Ocampo et al. Contribuições do pensamento sistêmico à prática do psicólogo no contexto hospitalar. **Psicologia em estudo**. Maringá, v. 14, n. 3, set. de 2009. Disponível em: <[http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S1413-73722009000300007&script=sci\\_arttext](http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S1413-73722009000300007&script=sci_arttext)>. Acesso em: 15 set. 2011.

MORIN, Edgar. Por uma reforma no pensamento. In: VEGA, Alfredo Pena; ALMEIDA, Elimar Pinheiro de. **O pensar complexo: Edgar Morin e a crise da modernidade**. 1 ed. Rio de Janeiro: Garamond, 1999.

NICHOLS, Michael P. O contexto da terapia familiar. In: NICHOLS, Michael P.; SCHWARTZ, Richard C. **Terapia Familiar: conceitos e métodos**. 7ª ed. Porto Alegre: Artmed, 1998, vol. 1, cap., (p.46-74).

ROZESTRATEN, Reinier. J. A. **Psicologia do Trânsito: conceitos e processos básicos**. São Paulo: EPU: Editora da Universidade de São Paulo. 1988.

SEMINÁRIO NACIONAL PSICOLOGIA E MOBILIDADE: o espaço público como direito de todos, 1, 2010, Brasília. **Espaço público: direito de todos**. Brasília: Conselho Federal de Psicologia. 219 p.

SILVA, Fábio Henrique Vieira de Cristo e; GUNTHER, Hartmut. Psicologia do trânsito no Brasil: de onde veio e para onde caminha? **Temas em Psicologia**.

Brasília, v. 17, n. 1, 2009. Disponível em: <<http://www.sbponline.org.br/revista2/vol17n1/v17n1a14t.htm>>. Acesso em: 17 set. 2011.

SILVA, Fco José da. Violência e mídia sensacionalista. **Jornal de Hoje**, Fortaleza, 10/01/2011. Disponível em: <<http://www.opovo.com.br/app/opovo/opiniaio/2011/01/10/noticiaopiniaojornal.2087877/violencia-e-midia-sensacionalista.shtml>>. Acesso em: 14/11/2011

VASCONCELLOS, Maria José Esteves. **Pensamento Sistêmico**: o novo paradigma da ciência. 7 ed. Campinas: Papirus, 2008. 268 p.

VASCONCELOS, Eduardo Alcântara de. **O Que é Trânsito**. 3 ed. Revisada e Ampliada. São Paulo: Brasiliense, 1998. (Coleção Primeiros Passos)

VLEK, Chales. Globalização, dilemas dos comuns e qualidade de vida sustentável: do que precisamos, o que podemos fazer, o que podemos conseguir? **Estudos de Psicologia**. Holanda, v. 8, n. 2, 221-234, 2003. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/epsic/v8n2/19038.pdf>>. Acesso em: 11 out. 2011.