
Artigo de Revisão

Psicologia do trânsito: perspectivas atuais do psicólogo brasileiro em atuação no trânsito

Traffic psychology: current perspectives of the brazilian psychologist at work in traffic

Psicología del tráfico: perspectivas actuales del psicólogo brasileiro en el trabajo en el tráfico

 <http://dx.doi.org/10.18316/sdh.v8i1.3094>

Carina Daiana Borges^{1*}, Sandra Yvonne Spiendler
Rodriguez².

RESUMO

Compreendendo-se o Psicólogo do Trânsito como um profissional da área da saúde que atua na promoção de ações voltadas à prevenção, intervenção ou reabilitação no contexto do trânsito, propôs-se uma revisão da literatura nas bases de dados SciELO, LILACS e PePSIC com o objetivo de elucidar em qual nível de atenção da saúde incluem-se as perspectivas atuais da Psicologia do Trânsito no Brasil. Os resultados mostram que grande parte dos estudos são referentes a estratégias de nível primário, enquanto que, em nível terciário, encontra-se um pequeno foco de estudos. Foi possível constatar que o Psicólogo do Trânsito tem privilegiado ações preventivas em suas práticas e que é preciso ampliar o olhar em nível secundário e ao terciário focando no desenvolvimento de ações de diagnóstico e tratamento das sequelas à saúde psíquica das pessoas que interagem no contexto da mobilidade urbana.

Palavras-chave: Prevenção primária; Psicologia; Reabilitação; Atenção à saúde

ABSTRACT

Understanding the Traffic Psychologist as a health professional who acts to promote actions aimed at prevention, intervention and rehabilitation in the traffic context, a literature review in SciELO, LILACS and PePSIC databases was proposed in order to elucidate in which health attention level the current prospects of Traffic Psychology are included from Brazil. The results show that most studies are related to primary level strategies, while a small core of studies is found at the tertiary level. It was possible to find out that the Traffic Psychologist has privileged preventive actions in their practices and that it is necessary to broaden perspectives in secondary level and to the tertiary, focusing on the development of diagnostic actions and the treatment of psychic health effects on people who interact in the urban mobility context.

Keywords: Primary prevention; Psychology; Rehabilitation; Health care

¹ FADERGS, Porto Alegre, Brasil.

² FADERGS, Porto Alegre, IMED, Passo Fundo, Brasil.

* **Autor correspondente:** R. Riachuelo, 1257 - 1º a 4º Andares - Centro Histórico, Porto Alegre - RS, CEP: 90010-273. E-mail: carinabgs@hotmail.com

INTRODUÇÃO

Estamos sempre em trânsito, seja utilizando carros, transportes coletivos e bicicletas ou como pedestres, de modo que a locomoção inevitavelmente integra o cotidiano de qualquer pessoa. Diante disso, a psicologia do trânsito foi um dos primeiros campos de atuação do psicólogo, como afirmam Silva¹ e Silva et al.².

Sob uma perspectiva histórica, a temática trânsito está em voga desde 1910. Um marco importante foi a criação de um regulamento para balizar os serviços de transporte da época: o Decreto-lei nº8.324. Silva et al.² declaram que, em 1941, o primeiro código Nacional de Trânsito já começa a dar visibilidade ao que viria a ser uma importante ênfase do trabalho em Psicologia do Trânsito, uma vez que a legislação destacava os exames para a obtenção da habilitação.

De acordo com Hoffmann et al.³, destacam-se quatro grandes momentos da Psicologia do Trânsito. Primeiro, a aplicação de testes e exame psicológico, o que ocorreu em momento anterior à regulamentação como profissão. Segundo, o reconhecimento da Psicologia do Trânsito como uma disciplina científica. Terceiro, o desenvolvimento interdisciplinar em várias esferas e, por fim, um quarto momento marcado 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 de políticas públicas de saúde, educação, segurança e prevenção voltados à problemática do trânsito na sociedade.

A Psicologia do trânsito foi definida por Rozestraten⁴, ainda na década de 80 como sendo parte da Psicologia que se dedica ao estudo do comportamento dos pedestres - de todas as idades -, do motorista amador e profissional, do motoqueiro, do ciclista, dos passageiros e do motorista de coletivos, e num sentido mais amplo, de todos os participantes do tráfego aéreo, marítimo, fluvial e ferroviário. De modo geral, no entanto, a Psicologia do Trânsito se restringe ao comportamento dos usuários das rodovias e das redes viárias urbanas.

Uma concepção mais atual e sistêmica, destaca a ação do psicólogo como agente promotor de saúde no contexto do trânsito em uma perspectiva que leva em conta prevenção, intervenção e reabilitação, conforme sugere a

análise das atribuições dos psicólogos no Brasil, descritas pelo Conselho Federal de Psicologia⁵.

Sob a perspectiva da atenção à saúde, Demarzo⁶ cita que Leavell et al. apresentaram, em 1965, três níveis de promoção e prevenção em saúde: Atenção Primária, Secundária e Terciária. A atenção primária diz respeito a todas as ações em promoção de saúde, como medidas educativas com objetivo de melhorar a resistência e o bem-estar geral do sujeito, além de ações de orientação para cuidado com o ambiente. Em nível secundário, estão diagnósticos, tratamento precoce buscando evitar mortes prematuras e ações para que indivíduos acidentados ou doentes possam se curar ou se manter funcionalmente sadios. Já em nível terciário, o enfoque recai na reabilitação.

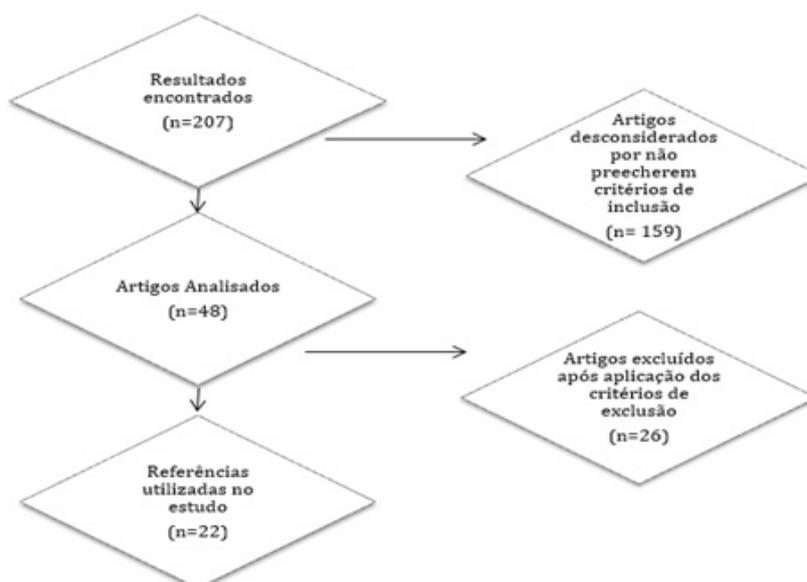
Prevenir, em psicologia do trânsito envolve a identificação de comportamentos de risco e práticas individuais ou coletivas que possam levar à violência e acidentes de trânsito: promoção da saúde, incentivo a reflexão e discussão de práticas e comportamentos de risco, utilização adequada e consciente dos meios de transportes, e, destaque ao impacto na saúde e qualidade de vida dos indivíduos. Na atenção secundária, o foco da atuação está direcionado aos fatos já ocorridos, tais como: acidentes, desgastes e situações de conflito e estresse dos sujeitos envolvidos no trânsito e, pretende-se, a partir de diferentes ações, evitar novas ocorrências. Dentre essas ações, estão a realização de ações de discussões em grupos e a reciclagem de motoristas. Por fim, em nível terciário, encontra-se o tratamento ou reabilitação, destacando-se, nesse nível, ações de atendimentos aos que sofreram sequelas de acidentes de trânsito, tratamento de medos e fobias, entre outras que permitam que os usuários do trânsito retomem seus habituais papéis diante da mobilidade urbana⁷.

A análise de literatura mostra informações contrastantes a respeito da atuação dos psicólogos do trânsito. Enquanto Rodriguez⁸ e Oliveira et al.⁹ sinalizam que, tradicionalmente, a atuação no trânsito tem priorizado a realização da avaliação psicológica, Cardoso et al.¹⁰ destacam a importância de se produzir estudos com enfoque em avaliação psicológica, uma vez que ainda são pouco explorados. Tal constatação mostra que ainda não há consenso sobre os rumos que a Psicologia do Trânsito tem tomado e o fazer do Psicólogo diante dessa realidade, o que justifica

e fortalece a relevância deste estudo. Ademais, Oliveira et al., em revisão sistemática da literatura, que a produção científica em Psicologia do Trânsito é ainda bastante incipiente. Tais constatações justificam e fortalecem a relevância deste estudo. Qual tem sido a atuação do Psicólogo do Trânsito na promoção de saúde? A atuação do psicólogo do trânsito tem privilegiado ações em nível primário, secundário ou terciário? Na tentativa de encontrar respostas para essas questões, optou-se pela realização de uma revisão da literatura, através da qual se ordenou um conjunto de informações derivadas de estudos prévios, com o objetivo de elucidar em qual nível de atenção da saúde incluem-se as perspectivas atuais da Psicologia do Trânsito. Ademais, buscou-se identificar lacunas e inconsistências da literatura que indiquem futuras pesquisas sobre a perspectiva de atuação do Psicólogo do Trânsito¹¹.

MATERIAIS E MÉTODO

Considerando que, para se consolidar o conhecimento sobre um determinado tema, é importante que se ordene periodicamente o conjunto de informações e resultados já obtidos para determinação de novos estudos¹², optou-se para fins deste estudo, sistematizar o percurso de ação do Psicólogo em Psicologia do Trânsito, realizando-se uma pesquisa bibliográfica mediante a busca eletrônica de artigos indexados nas seguintes bases: SciELOBrasil (<http://www.scielo.com.br>), LILACS – Literatura Latino-americana Esquema de seleção dos artigos (Figura 1):



Fonte: as autoras.

e do Caribe em Ciências da Saúde (<http://www.bireme.br>) e PePSIC – Periódicos Eletrônicos em Psicologia (<http://pepsic.bvs-psi.org.br>). Foram utilizadas as seguintes palavras-chave: psicologia e trânsito; psicologia do trânsito.

A busca foi realizada durante o mês de outubro de 2015, compreendendo publicações de artigos indexados nos periódicos das bases de dados acima citadas e selecionados a partir de uma leitura prévia dos resumos, orientada a partir dos seguintes critérios de inclusão: 1) veículo de publicação – optou-se pelas bases de dados supracitadas por atenderem a critérios de abrangência, acessibilidade e representatividade; 2) idioma de publicação – artigos publicados na língua portuguesa, tendo em vista a ideia de conhecer a atuação nacional dos psicólogos; 3) ano de publicação – foram selecionados artigos publicados entre os anos de 2005 e 2015, totalizando um período de análise de 10 anos; 4) modalidade da produção científica – estudos empíricos, posto que os estudos teóricos não revelam necessariamente o fazer dos psicólogos diante da ação no trânsito.

A partir da busca nas bases de dados com os descritores mencionados, identificou-se um total de 207 trabalhos. Com base nos critérios de inclusão, foram excluídas: I) publicações repetidas; II) resumos selecionados pela busca, mas que não estavam relacionadas ao tema; III) resultados em língua estrangeira; IV) estudos teóricos, restando 22 resumos selecionados para análise.

Como demonstra a Figura 1, o primeiro passo na seleção dos artigos foi realizado por meio da busca de artigos nas bases de dados definidas, momento em que foram identificados 207 artigos relacionados às palavras-chave escolhidas.

A seguir, realizou-se uma ação de triagem com o objetivo de excluir os artigos que não atenderam aos critérios de busca (88 artigos) e os que se encontraram repetidos nas bases de dados (60 artigos). Na sequência, foram excluídos 11 artigos que não estavam em língua portuguesa, 1 em inglês e 10 em espanhol, mantendo-se selecionados 48 artigos. Por fim, a leitura de resumo dos 48 artigos permitiu a exclusão de artigos teóricos, teses, revisões de literatura e análise documental. Assim, foram selecionados 22 artigos para a análise.

De posse dos 22 artigos selecionados, foi realizada uma leitura completa de cada estudo para classificá-los conforme os níveis de atenção: primária, secundária e terciária. Para evitar possíveis vieses de avaliação, solicitou-se a atuação de um juiz, psicólogo e que apresenta conhecimentos em psicologia do trânsito. As divergências na classificação foram discutidas para a busca de um consenso.

RESULTADOS E DISCUSSÃO

As publicações foram classificadas a partir dos objetivos e considerando-se o tipo de atenção à saúde: primária, secundária ou terciária (tabela 1). Os resultados mostram que grande parte dos estudos são referentes a estratégias de nível primário, representando 77% (n=17) das publicações, 18% (n=4) de atenção em nível secundário e 5% (n=1) em nível de atenção terciário.

Posto que no âmbito da atenção primária em saúde incluem-se basicamente medidas voltadas para a educação para a saúde, que visam aumentar o bem-estar e evitar o adoecimento¹³, destacaram-se estudos sobre desenvolvimento e validação de instrumentos 47% (n=8), o que pode sinalizar a crescente preocupação dos psicólogos que atuam em contextos do trânsito no sentido de elaborar mais instrumentais que auxiliem na avaliação de medidas preventivas. Em contrapartida, foi encontrado apenas um artigo 6% (n=1) sobre avaliação psicológica. Tal estudo aborda o tema a

partir da perspectiva dos condutores e candidatos a carteira de habilitação e suas percepções sobre a importância do processo avaliativo na prevenção dos fatores de risco. Nesse sentido, vários autores^{14, 10, 15} já sinalizaram a importância de realizar mais estudos relacionados ao processo de avaliação para esse contexto em específico. Apontam a necessidade de aprofundamento e busca por novos conhecimentos para a área que é um campo abrangente e rico para novos estudos e pesquisas de campo.

Seguindo em atenção de nível primário, aparecem estudos relacionados a fatores de risco 29% (n=5), considerando os excessos de velocidade; comportamentos e percepção de risco no trânsito; bem-estar psicológico; tomada de decisões e estratégias de enfrentamento. A Associação Brasileira de Prevenção dos Acidentes de Trânsito¹⁶ divulgou dados do ministério da saúde mostrando, em 2014, 43.075 óbitos e 201.000 feridos hospitalizados em decorrência de acidentes no trânsito. Tais dados fortalecem a importância dos investimentos na identificação de fatores de risco. São eles que darão diretrizes às ações que devem ser realizadas no âmbito da prevenção, objetivando a não ocorrência de novos acidentes⁷.

Tabela 1. Resultados

Autor (Ano)	Objetivo	Atenção à saúde
Câmara et al. (2007)	Identificar quais variáveis, em termos de dados sócio demográficos, comportamentos arriscados no trânsito, bem-estar psicológico e estratégias de enfrentamento constituem-se em fatores de risco à prática de enfrentamentos violentos.	Primária
Thielen et al. (2008)	Explicitar a interação entre a norma de velocidade e o comportamento de excesso de velocidade	Primária
Benincasa et al. (2006)	Investigar, entre adolescentes, a percepção do risco de acidente de trânsito durante esse período da vida; identificar o que relatam como fatores de risco e compreender o que consideram como fatores de proteção ao refletir sobre o tema.	Primária
Colicchiol et al. (2010)	Estudar o comportamento de estudantes de medicina em relação ao trânsito, comparando os padrões atuais com aqueles observados em estudo realizado anteriormente na mesma instituição.	Primária
Nascimento et al. (2011)	Analisar as representações sociais dos jovens voluntários do Programa Vida Urgente, do Espírito Santo, acerca do trabalho por eles realizado.	Primária
Diniz et al. (2005)	Apresentar como o estudo das estratégias operatórias contribui para elaborar medidas de prevenção dos acidentes sofridos pelos motociclistas profissionais, conhecidos popularmente como <i>motorboys</i> .	Primária
Lamounier et al. (2005)	Verificar se os candidatos à obtenção da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) e os condutores habilitados consideram a avaliação psicológica importante, se tal processo auxiliaria a identificar fatores de risco para diminuir o índice de acidentes e, por fim, se é importante que a avaliação psicológica seja realizada com maior periodicidade.	Primária
Almeida et al. (2005)	Estudar não só as relações de gênero no âmbito do sistema de trânsito, pesquisando como a mulher motorista e o homem motorista percebem e compreendem a si mesmo e ao outro sexo, bem como o de investigar as representações sociais existentes.	Primária
Araújo et al. (2009)	Investigar as características e o comportamento de aracajuanos usuários da bicicleta, com a finalidade de discutir suas contribuições em termos de mobilidade, acessibilidade e mediação de <i>affordances</i> .	Primária
Bringhenti et al. (2010)	Realizar a validação da escala Post-Traumatic Stress Disorder Checklist - Civilian Version (Lista de verificação de transtorno de estresse pós-traumático; PCL-C) para o rastreamento do transtorno do estresse pós-traumático entre vítimas de acidentes de trânsito.	Primária
Rueda et al. (2008)	Verificar possíveis diferenças no Teste de Atenção Concentrada (TEACO-FF) em função da escolaridade, do tipo de avaliação psicológica pericial, em função da CNH e pelo fato de exercer atividade remunerada ou não relacionada ao ato de dirigir.	Primária
Rueda et al. (2006)	Verificar diferenças no Psicodiagnóstico Miocinético (PMK) em um grupo de candidatos a obtenção da Carteira Nacional de Habilitação quanto ao gênero, escolaridade e idade.	Primária
Cardoso et al. (2012)	Construir e buscar evidências de validade e precisão de uma medida psicológica denominada Escala de Estressores do Trânsito (ESET).	Primária

Silval et al. (2010)	Analisar a possibilidade de prever infrações de trânsito cometidas por motoristas profissionais a partir dos resultados dos testes psicológicos aplicados no processo de habilitação	Primária
Mognon et al. (2014)	Verificar possíveis diferenças nos escores dos instrumentos que avaliam a autoeficácia para dirigir, o desengajamento moral e a impulsividade em razão de variáveis como sexo, faixa etária, tempo de habilitação e frequência com que se dirige, bem como analisar a predição destes construtos para envolvimento em multas e acidentes de trânsito.	Primária
Rueda (2009)	Verificar evidências de validade para o Teste de Atenção Concentrada (Teaco-FF) em relação ao Teste Pictórico de Memória (Tepic-M).	Primária
Tawamoto et al. (2010)	Comparar os indicadores de agressividade e irritabilidade, encontradas por meio do Teste das Pirâmides Coloridas de Pfister (TPC), entre os motoristas infratores e não-infratores; correlacionar os indicadores de agressividade e irritabilidade do TPC dos motoristas com os resultados obtidos do Inventário de Habilidade do Motorista (IHM), Questionário do Comportamento do Motorista (QCM) e Escala de Irritabilidade do Motorista (EIM).	Primária
Filho et al. (2008)	Descrever sentimentos e emoções vivenciados na hospitalização pelo acidentado no trânsito e por seu familiar-acompanhante.	Secundária
Grisci et al. (2007)	Discutir a experiência de instantaneidade, velocidade e urgência que vem caracterizando a sociedade atual e que traz à cena novos personagens, como ilustra a figura do <i>motoboy</i> .	Secundária
Lancman et al. (2006)	Compreender os processos geradores de sofrimento psíquico, seus reflexos na vida e na saúde, no desenvolvimento do trabalho e de suas relações em agentes de trânsito.	Secundária
Assunção et al. (2013)	Descrever a prevalência de Transtornos Mentais Comuns numa amostra de motoristas e cobradores da Região Metropolitana de Belo Horizonte, Minas Gerais, Brasil, e verificar se as condições do trânsito e as condições internas aos ônibus estavam associadas ao desfecho.	Secundária
Carneiro et al. (2007)	Relatar a experiência no atendimento a indivíduos com medo e fobia de dirigir.	Terciária

Ainda sob a perspectiva da atenção primária, há estudos que se concentram nas representações sociais 12% (n=2) e uso de transporte alternativo 6% (n=1). As representações sociais podem influenciar positiva ou negativamente no comportamento quanto às situações de risco em trânsito e na maneira como dirigem os motoristas, uma vez que se caracterizam como saberes que se popularizam e se compartilham coletivamente, conforme salientam Oliveira et al.¹⁷. O transporte alternativo se mostra como tendência nas grandes e congestionadas cidades e começa a ganhar espaço de reflexão também no campo da Psicologia do Trânsito. O assunto ainda é novo, e, como sugere Souza et al.¹⁸ em seu estudo sobre o uso da bicicleta, é necessário que o

psicólogo ocupe espaço e produza estudos que deem sustentação a medidas de saúde, educação e segurança no trânsito na discussão de novas políticas públicas.

Segundo reflexões propostas por Borges et al.¹⁹, a promoção de saúde em nível secundário é um prolongamento do primário, uma vez que enfoca a assistência àqueles que manifestam sinais e sintomas de adoecimento, e o conhecimento dos fatores associados em torno do adoecimento permitem minimizar novas ocorrências. Coerente com esse pensamento, na análise da atenção de nível secundário, observou-se um foco de estudo voltado à detecção da prevalência de adoecimentos mentais em motoristas e também ênfase na compreensão de fatores estressores do

cotidiano dos agentes do trânsito, como aspectos que são relacionados ao adoecimento.

A prevalência de transtornos mentais comuns em motoristas e cobradores na cidade de Belo Horizonte apresentou uma taxa de 23,6%, segundo dados levantados por Assunção e Silva²⁰, enquanto a prevalência na população geral varia entre 17% a 35%^{21, 22}. Os protagonistas do trânsito convivem diariamente com a pressão de tempo e velocidade, fatores que contribuem para a perda da qualidade de vida, o aumento do nível de estresse e o agravamento dos transtornos mentais, assim como os congestionamentos, os conflitos com as normas de trânsito, os acidentes e a conservação das pistas^{23, 24, 20}.

Quando se pensa em mobilidade urbana, logo vem à mente o transporte coletivo, sendo esse o modo de transporte mais utilizado no Brasil²⁵. Ações visando a melhora da qualidade de vida tanto de motoristas e motociclistas profissionais, quanto de agentes de trânsito, podem se traduzir em ganhos à saúde física e psíquica dos seus protagonistas. Investigando isso, Mendes²⁶ coletou relatos de motoristas e, dentre as queixas, foi levantado que os problemas de trânsito impactam no relacionamento com os passageiros. Isso pode ser observado como uma reação em cadeia e a falta de cordialidade no trânsito pode contribuir para o aumento do estresse, conflitos e violência entre motoristas.

Já em atenção à saúde em nível terciário foi encontrada apenas uma publicação com o tema medos e fobias. A fobia de dirigir é conhecida como Síndrome do Carro na Garagem. É um mal que atinge principalmente mulheres entre 30 e 40 anos de idade, em geral pessoas que já tem carro e carteira de habilitação, mas que não dirigem, deixando seus carros na garagem, conforme afirma Corassa²⁷. Esses resultados corroboram com Silva¹, que ressaltou a necessidade de ampliação do olhar e do papel dos psicólogos do trânsito, pois grande parte se mantém atuando apenas no contexto de avaliação, responsabilizando-se por decidir se um indivíduo deve ou não dirigir ou renovar sua carteira de habilitação.

O incremento de ação da psicologia do trânsito em reabilitação é um importante indicador de promoção de saúde no trânsito, uma vez que tem como enfoque a reintegração do indivíduo na sociedade, tal qual sinalizam Borges, Guimarães

e Silva¹⁸, sendo que, no contexto do trânsito, pode-se entender a reabilitação como uma nova oportunidade de engajamento no trânsito, uma vez que seu enfoque seria nas consequências da incapacitação e na tentativa de minimizar o impacto do agravo e no uso de estratégias que proporcionem a reinserção aos papéis sociais vividos antes do adoecimento.

CONCLUSÃO

Retomando-se a pergunta inicial desse estudo, que foi a de investigar sob a perspectiva de promoção de saúde qual era o foco de ação em psicologia do trânsito, foi possível observar pela síntese de dados da Tabela 1, a forte ação voltada em prevenção, uma ação menos intensa em diagnóstico e assistência e, por fim um amplo leque de oportunidades de ação voltadas à ênfase na reabilitação.

Os resultados mostram que grande parte das ações estão voltadas ao nível primário, ou seja, prevenção, o principal objetivo em se tratando de Psicologia do trânsito. Prevenir a incidência de acidentes, o que se dá atualmente principalmente através da avaliação psicológica, torna necessários investimentos e ações no que diz respeito aos instrumentos utilizados nessa avaliação, parte importantíssima da psicologia que ocupa seu espaço historicamente nesse campo. Sob a perspectiva da prevenção, evidenciou-se por meio desta revisão, oportunidades ainda pouco exploradas para atuação do Psicólogo, como seria sua ação ativa no desenvolvimento de políticas públicas que venham a contribuir para uma cultura de prevenção em detrimento de outras ações já consagradas, como é sua atuação em avaliação psicológica.

A prevenção em nível primário pode significar menos mortos e feridos e mais qualidade de vida para a sociedade em geral. Na medida em que a Psicologia do Trânsito se volta para a prevenção, exerce um importante papel de promotor de saúde. Contudo, esse estudo mostrou que não se pode perder de vista a atenção ao tratamento, acompanhamento e apoio daqueles que já se encontram, em certa medida, afetados pelos efeitos nocivos do trânsito. Assim, há forte potencial de ações voltadas ao nível secundário de promoção de saúde, em que se privilegiam o apoio, assistência e diagnóstico dos que foram afetados por adoecimentos. Existem

também amplas possibilidades de promoção de saúde em nível terciário, na qual os profissionais possam focar no tratamento das sequelas originadas da relação do sujeito com o trânsito, incrementando-se as perspectivas de reabilitação. Adicionalmente, cabe ressaltar que esse estudo não identificou artigos na modalidade relato de experiência, sendo que essa constatação mostra uma importante lacuna e leva a reforçar o convite aos profissionais que atuam no contexto trânsito a compartilhar suas experiências de trabalho, posto que publicações com esse enfoque podem servir como importantes parâmetros para futuras ações de promoção de saúde nesse contexto.

O presente estudo apresenta algumas limitações, uma vez que trabalhou com um recorte de tempo limitado aos últimos 10 anos, traduzindo um panorama associado apenas a esse período. Além disso, em razão da exclusão de estudos publicados em outros idiomas que não fossem o da Língua Portuguesa, esse estudo representa somente a realidade brasileira.

Referências

1. Silva FHVC. A Psicologia do Trânsito e os 50 Anos de Profissão no Brasil. *Psicologia: Ciência e Profissão*, 2012; 32 (núm. esp.): 176-93.
2. Silva FHVC, Günther H. Psicologia do trânsito no Brasil: de onde veio e para onde caminha? *Temas em Psicologia*, 2009; 17(1):163-75.
3. Hoffmann MH, Cruz RM, Alchieri JC. *Comportamento Humano no Trânsito*. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2004.
4. Rozestraten RJA. Psicologia do trânsito; o que é e para que serve. *Psicologia: ciência e profissão*, 1981; 1(1):141-3.
5. Conselho Federal de Psicologia. Atribuições profissionais do psicólogo no Brasil. 2008. Disponível em: http://site.cfp.org.br/wp-content/uploads/2008/08/atr_prof_psicologo.pdf
6. Demarzo MMP, Aquilante AG. Saúde escolar e escolas promotoras de saúde. *Programa de Atualização em Medicina de Família e Comunidade*, 2008; 3:49-76.
7. Pettengill E, Armôa SLH. A saúde entre os aspectos relevantes para se ter qualidade de vida: a fala de motoristas de ônibus urbano de Campo Grande. *Anais do IV Seminário de povos indígenas e sustentabilidade*. Campo Grande, 2011. Disponível em: <http://www.neppi.org/anais/Ciencias%20da%20Saude/Artigos/Contribui%E7%F5es%20da%20Psicologia%20da%20Sa%FAde%20%20O%EF%20%20Psicologia%20do%20TrO%5Ensito%20%20reflex%F5es%20sobre%20esta%20possY%EFvel%20interface.pdf>
8. Rodriguez SYS. Capacidade de Controle Emocional e Impulsos Agressivos em Motoristas do Transporte Coletivo Público Envolvidos em Acidentes De Trânsito. *Dissertação de Mestrado*. Porto Alegre: PUCRS; 2009.
9. Oliveira, GF., Batista, H.M.T., Rufato, D.O., Maranhão, T.L.G., Braga, I.B., & Guedes, J.D. (2015). Psicologia do trânsito: Uma revisão sistemática. *Caderno de Cultura e Ciência*, 13(2), 124-145. Disponível em: http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0006-59432015000200005&lng=pt&nrm=iso&lng=pt
10. Cardoso HF, Santos MM, Santos TMM. *Psicologia do Trânsito: Análise Sistemática da Literatura na Scielo, Redalyc e Pepsic*. 2011. *Revista Ensaios* 1(5):35-45. Disponível em: <http://www.uff.br/periodicoshumanas/index.php/ensaios/article/view/526>
11. Hohendorff JV. Como escrever um artigo de literatura. *Manual de Produção Científica*. Porto Alegre: Penso; 2014.
12. Briner RB. Evidence-based practice and occupational health psychology. In: J. Houdmont J, Leka S, Sinclair R. *Contemporary occupational health psychology: global perspectives on research and practice*. Chichester: Wiley-Blackwell; 2012.
13. Buss PM. Uma introdução ao conceito de promoção de saúde. In: Czeresnia D, Freitas CM. *Promoção de saúde: conceitos, reflexões, tendências*. Rio de Janeiro: Fiocruz; 2003.
14. Rueda FJM. Atenção concentrada e memória: evidências de validade entre instrumentos no contexto da psicologia do trânsito. *Psicol. teor. prá.*, 2009; 11(2): 182-95.
15. Sampaio MHL, Nakano TC. Avaliação psicológica no contexto do trânsito: revisão de pesquisas brasileiras. *Psicol. teor. prá.*, 2011; 13(1):15-33.
16. Associação brasileira de vias seguras. *Estatísticas nacionais de acidentes de trânsito*. 2016. Disponível em: http://www.vias-seguras.com/layout/set/print/os_acidentes/estatisticas/estatisticas_nacionais

17. Oliveira GF, Batista HMT, Rufato DO, Maranhão TLG, Braga IB, Guedes JD. Psicologia do Trânsito: Uma Revisão Sistemática. Caderno de Cultura e Ciência, 2015 Mar; 13(2):124-45.
18. Araújo MLR, Sousa DA, Oliveira JM, Jesus MS, Sá NL, Santos PAC; Macedo R, Lima TC. Bicicleta e transferência modal: uma investigação em Aracaju. Temas psicol., 2009; 17(2).
19. Borges LO, Guimarães, LAM, Silva SS. Diagnóstico e promoção de saúde psíquica no trabalho. In: O trabalho e as organizações: atuações a partir da psicologia. Porto Alegre: Artmed; 2013.
20. Assunção AA, Silva LS. Condições de trabalho nos ônibus e os transtornos mentais comuns em motoristas e cobradores: Região Metropolitana de Belo Horizonte, Minas Gerais, Brasil, 2012. 2013 Dez. Cad. Saúde Pública. 29(12):2473-2486. Disponível em: http://www.scielo.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-311X2013001700012
21. Ludermir AB, Filho DAM. Condições de vida e estrutura ocupacional associadas a transtornos mentais comuns. Rev. Saúde Pública, 2002 Abr. 36(2). Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0034-89102002000200014
22. Marín-León L, Oliveira HB, Barros MBA, Dalgalarondo P, Botega NJ. Desigualdade social e transtornos mentais comuns. 2007 Set. Rev. Bras. Psiquiatr.. 29(3). Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1516-44462007000300011
23. Almeida NDV. Contemporaneidade X trânsito – reflexão psicossocial do trabalho dos motoristas de coletivo urbano. Psicol. cienc. prof.. 2002 Set. 22(3). Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1414-98932002000300010
24. Battiston M, Cruz RM, Hoffmann MH. Condições de trabalho e saúde de motoristas de transporte coletivo urbano. Estud. psicol. 2006 Set-Dez. 11(3). Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1413-294X2006000300011
25. Pesquisa CNI – IBOPE. Retratos da sociedade brasileira: locomoção urbana. Brasília: CNI; 2011. Disponível em: http://www4.ibope.com.br/download/locomocao_urbana.pdf
26. Mendes, LR. Condições de trabalho no transporte coletivo: desgaste e responsabilidade do motorista de ônibus, 1997. Disponível em: http://www.abepro.org.br/biblioteca/ENEGEP1997_T2403.PDF
27. CORASSA, N. Vença o medo de dirigir: como superar-se e conduzir o volante da própria vida. 13. Ed. São Paulo: Gente, 2006.

