



UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO NORTE

Centro de Ciências Humanas Letras e Artes - CCHLA

Departamento de Psicologia

**RELATÓRIO DE ESTÁGIO EM PSICOLOGIA DO TRÂNSITO
REALIZADO NO DEPARTAMENTO ESTADUAL DE TRÂNSITO DO RIO
GRANDE DO NORTE – DETRAN/RN**

Autor: Fábio Henrique Vieira de Cristo e Silva

Orientador: Prof. Dr. João Carlos Alchieri

NATAL

2005

RELATÓRIO DE ESTÁGIO EM PSICOLOGIA DO TRÂNSITO REALIZADO NO DEPARTAMENTO ESTADUAL DE TRÂNSITO DO RIO GRANDE DO NORTE – DETRAN/RN

RESUMO

O presente relatório final de estágio apresenta os principais aspectos da *práxis* psicológica junto à área do comportamento humano no trânsito no Departamento de Trânsito do Rio Grande do Norte, colocando em evidência: a evolução histórica da psicologia do trânsito no Brasil e o modelo de atuação adotado no estágio, o diagnóstico realizado para o planejamento das ações, as atividades elaboradas e desenvolvidas, a produção científica, bem como as possibilidades e os desafios enfrentados na formação em psicologia do trânsito, facultando aos futuros estagiários elementos de orientação e reflexão na estruturação de atividades em um órgão executivo de trânsito.

Palavras-chave: Estágio em psicologia. Comportamento humano no trânsito. Psicologia do trânsito.



UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO NORTE
Centro de Ciências Humanas Letras e Artes - CCHLA
Coordenação do Curso de Psicologia

Prezada Neuciane Gomes da Silva,

Coord.(a) do Curso de Psicologia da UFRN.

Venho informar minha anuência quanto a inscrição do relatório de estágio do Aluno Fábio Henrique Vieira de Cristo e Silva para o prêmio Silvia Lane do Conselho Federal de Psicologia. O relatório apresenta um trabalho com ótimas condições de ser avaliado na premiação, pela temática abordada e pela relevante contribuição ao exercício profissional, além de representar nossa instituição no certame.

Fico à disposição para esclarecimentos se necessário.

Atenciosamente,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'João Carlos Alchieri'.

Prof. Dr. João Carlos Alchieri.

Orientador do estágio.

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	05
1.1	EVOLUÇÃO HISTÓRICA DA PSICOLOGIA DO TRÂNSITO NO BRASIL E O MODELO DE ATUAÇÃO ADOTADO NO ESTÁGIO.....	05
2	CARACTERIZAÇÃO DO CAMPO DE ESTÁGIO.....	09
2.1	PRIMEIRA ETAPA - DIAGNÓSTICO DA INSTITUIÇÃO.....	10
2.1.1	O Sistema Nacional de Trânsito (SNT).....	10
2.1.2	Os Departamentos Estaduais de Trânsito (DETRANs).....	11
2.1.3	O DETRAN-RN.....	12
2.1.4	Instâncias administrativas do DETRAN-RN.....	13
2.1.5	Localização, estrutura física e representações no interior do estado.....	14
2.1.6	Coordenadoria Médica e Psicotécnica (COMEP): funcionamento e estrutura.....	16
2.1.7	Clínica credenciada junto ao DETRAN-RN: funcionamento e estrutura.....	17
2.1.8	Setores do DETRAN-RN que possibilitariam trabalho interdisciplinar ou fonte de dados em intervenções no trânsito.....	18
2.2	RESULTADO DO DIAGNÓSTICO.....	19
3	ATIVIDADES REALIZADAS.....	21
3.1	SEGUNDA ETAPA - ELABORAÇÃO E DESENVOLVIMENTO DAS ATIVIDADES.....	21
3.1.1	Coordenadoria Médica e Psicotécnica (COMEP).....	21
3.1.2	Programa Norte-riograndense de Educação para o Trânsito (PNET).....	23
3.1.3	Subcoordenadoria de Engenharia de Trânsito.....	24
3.2	ATIVIDADES ACADÊMICAS E PRODUÇÃO CIENTÍFICA.....	24
3.2.1	Palestras.....	25
3.2.2	Apresentações de trabalhos em congressos.....	25
3.2.3	Artigos científicos.....	26
3.2.4	Formulação de anteprojeto.....	26
3.3	PRINCIPAIS DIFICULDADES E DESAFIOS.....	26
4	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	29
	REFERÊNCIAS.....	31

1 INTRODUÇÃO

Em março de 2005, a Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN) e o Departamento Estadual de Trânsito do Rio Grande do Norte (DETRAN-RN) firmaram um convênio para a realização do primeiro estágio curricular em psicologia do trânsito do estado. No presente relatório final de estágio, apresentado como requisito parcial à obtenção do título de psicólogo pela UFRN, são descritas todas as atividades planejadas e implementadas nesse período de experiência de aprendizagem profissional na área de psicologia em um órgão executivo de trânsito estadual. Desse modo, espera-se contribuir, fornecendo alguns elementos de orientação e reflexão para outros futuros aprendizes que optarem por trabalhar na área de trânsito. O relatório está organizado em quatro capítulos: **1) Introdução**, em que se apresenta brevemente a psicologia do trânsito, sua evolução histórica no Brasil e o modelo de atuação adotado no estágio; **2) Caracterização do campo de estágio**, em que se relata o diagnóstico realizado, contendo informações que possibilitaram uma melhor compreensão sobre o DETRAN-RN e a atuação da psicologia nesse contexto; **3) Atividades realizadas**, descrevendo as atividades planejadas e desenvolvidas, bem como a produção científica, contemplando as possibilidades e os desafios enfrentados; e **4) Considerações finais**.

1.1 EVOLUÇÃO HISTÓRICA DA PSICOLOGIA DO TRÂNSITO NO BRASIL E O MODELO DE ATUAÇÃO ADOTADO NO ESTÁGIO

O trânsito, enquanto deslocamento de pessoas e veículos nas vias (ROZESTRATEN, 1988), surgiu em função da necessidade do ser humano se locomover, trocar mercadorias, comercializar produtos, intercambiar conhecimentos, tecnologias e cultura, aspectos essenciais que possibilitam nossa sobrevivência e favorecem o desenvolvimento em sociedade. Todavia, esse deslocamento de pessoas e veículos também trouxe sérias consequências negativas, através principalmente dos graves problemas ambientais e de saúde pública (MARÍN; QUEIROZ, 2000), os quais, nos próximos anos, os governos terão de enfrentar com mais rigor e empenho

(GONZÁLEZ, 1998). Através dessas conseqüências negativas, notadamente os acidentes de trânsito, começa-se a cogitar a possibilidade de utilização de vários conhecimentos científicos, e dentre eles a psicologia, para minimizar essas trágicas ocorrências. A denominada psicologia do trânsito nasce, então, da necessidade de tornar o trânsito mais seguro, contribuindo para o bem-estar das pessoas em seus deslocamentos (CONSELHO FEDERAL DE PSICOLOGIA, 2000; ROZESTRATEN, 1981, 1988).

No Brasil, a história da psicologia aplicada ao trânsito remonta à década de 1920, quando se iniciaram as primeiras aplicações de instrumentos psicológicos por profissionais não psicólogos, notadamente os engenheiros, com a finalidade de selecionar os condutores de trens em São Paulo (HOFFMANN; CRUZ, 2003). Não obstante, em função do notável avanço da indústria automobilística no governo de Juscelino Kubitschek, na década de 1950 e 1960, que possibilitou maior aquisição e utilização de carros pelos brasileiros, e da demanda por segurança criada pelo aumento nos índices de acidentes rodoviários (NAVA, 1959), a psicologia do trânsito direcionou suas atividades para o transporte rodoviário. Em 1953, por exemplo, o Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) estabeleceu a necessidade de avaliar psicologicamente os requerentes à Carteira Nacional de Habilitação (CNH) com finalidade profissional, com o objetivo de diminuir a incidência de acidentes no trânsito em veículos automotores, não concedendo a habilitação aos motoristas considerados inaptos; e em 1962, esses exames foram estendidos para todos os futuros condutores no Brasil (HOFFMANN; CRUZ, 2003), perdurando até hoje. Atualmente, a avaliação psicológica também é exigência obrigatória em outras situações específicas, como no caso de condutores infratores contumazes, envolvidos em acidentes graves, conforme a Resolução N° 80/1998 do Conselho Nacional de Trânsito (1998), e, mais recentemente, em caso de renovação da CNH dos condutores profissionais, como estabelecido pela Resolução N° 168/2004 (CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO, 2004).

Não obstante a obrigatoriedade da avaliação psicológica de motoristas conforme assinalado, é oportuno ressaltar que pesquisas, tanto nacionais (por exemplo, ALCHIERI; NORONHA, 2003; DUARTE, 2003; ROZESTRATEN, 2003) quanto internacionais (por exemplo, ABERG, 2003; GROEGER, 2003; RISSER, 2003), expõem as problemáticas dos testes e da prática da avaliação psicológica de condutores, na forma como é realizada atualmente. Especificamente, os pontos discutidos nessas publicações comentam sobre os poucos estudos que comprovam a validade e fidedignidade dos instrumentos psicológicos, a ausência de critérios

precisos para avaliar o condutor, a deficiente capacitação profissional para escolher instrumentos psicológicos e analisar resultados

Alchieri e Stroehrer (2002), por exemplo, ao avaliarem o estado da arte da avaliação psicológica de motoristas no Brasil nos últimos sessenta anos, expõem as raízes dos problemas que são observados hoje na avaliação psicológica de motoristas. Os autores comentam que na década de 50 foram iniciados alguns estudos para a elaboração dos primeiros procedimentos e critérios para a avaliação de condutores pelo Instituto de Seleção e Orientação Profissional (ISOP). Todavia esses estudos se iniciaram sem a construção de um perfil desejado para os motoristas, ou seja, sem ter identificado as características que seriam avaliadas, sendo os altos escores nos indicadores dos testes o que norteava a tomada de decisão do psicólogo, como se observa principalmente nos estudos sobre o PMK (NAVA, 1959; VIEIRA; AMORIM; CARVALHO, 1956). Desse modo, segundo Alchieri e Stroehrer (2002, p. 157): “iniciava-se, assim, por falta de definição dos indicadores do que avaliar, a preocupação dirigida ao que usar para avaliar, cuja tônica na avaliação psicológica do trânsito persiste até hoje em muitas das celeumas sobre que teste é mais indicado”.

Em outro estudo, Alchieri (2003) desenvolveu uma pesquisa para saber dos psicólogos responsáveis pela avaliação de condutores quais os instrumentos utilizados e o que eles avaliavam nos instrumentos que serviam como indicação de aptidão ou inaptidão dos indivíduos. De acordo com os resultados, foram identificados 9 instrumentos para a avaliar a área intelectual, 14 instrumentos para avaliar personalidade e 29 para avaliar habilidade. Os psicólogos identificaram um total de 402 indicadores em testes intelectivos, 2.056 nos testes de personalidade e 1002 de habilidade. Observou-se, portanto, a diversidade de instrumentos e critérios utilizados pelos psicólogos, bem como a falta de padronização no processo avaliativo.

Analisando a questão dos testes psicológicos, infelizmente, concorda-se com Rozestraten (2003, p. 42) quando diz que: “nos últimos 40 anos pouco mudou na atuação do psicólogo do trânsito”. Isso tem repercutido negativamente na psicologia de forma geral, tornando-a desacreditada, sendo o veto presidencial no governo Fernando Henrique Cardoso, que excluía a necessidade da avaliação psicológica de motoristas, a expressão mais visível dessa situação. Reverter tal quadro passaria pela construção de um perfil de motorista, de estudos sobre a validade e fidedignidade dos testes atualmente utilizados, pelo desenvolvimento de melhores instrumentos de avaliação, ou mesmo, delinear uma alternativa metodológica para a avaliação

psicológica (ALCHIERI; STROEHER, 2002; ALCHIERI, 2003; GOUVEIA; SILVA; SILVA; ANDRADE; SILVA FILHO; COSTA, 2002; MÉA; ILHA, 2003). Esses esforços são urgentes e imprescindíveis, sem os quais não será possível uma prática cientificamente fundamentada.

Não bastasse o aspecto instrumental, o próprio modelo de atuação profissional centrado quase que exclusivamente na avaliação psicológica dos motoristas mostra profundas limitações para responder à demanda social. Na tentativa de fazer com que a psicologia do trânsito ficasse mais próxima aos problemas que afetavam o complexo mundo do tráfego e da segurança viária (GONZÁLEZ, 1998), iniciou-se um movimento na psicologia do trânsito brasileira de desenvolvimento e expansão em ações interdisciplinares, mobilizando a categoria de psicólogos para assumir a segurança viária e refletir sobre o exame psicotécnico e os rótulos advindos desta prática (HOFFMANN; CRUZ, 2003). Dessa maneira, o papel do psicólogo do trânsito que desde 1962, com o reconhecimento da psicologia como profissão, foi pautado na utilização da avaliação psicológica, a partir das décadas de 1980 e 1990, começa a passar por processos de revisões e atualizações. Nessa nova concepção, o psicólogo do trânsito é visto como um profissional polivalente, capaz de atuar nas áreas de educação, engenharia e fiscalização, intervindo no sistema do trânsito de forma eficiente (CONSELHO FEDERAL DE PSICOLOGIA, 2000). Em consequência disso, o trabalho deste profissional tem sido direcionado a uma atuação ampla, conectada a outros campos do saber, 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 passa então a ser uma das possibilidades de atuação do psicólogo do trânsito, e com isso 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 na elaboração/implantação de ações de engenharia e operação de tráfego; desenvolvimento de ações sócio-educativas; análise dos acidentes de trânsito e sugestão de como evitar e atenuar suas incidências (CONSELHO FEDERAL DE PSICOLOGIA, 2000; ROZESTRATEN, 1988; SILVA; HOFFMANN; CRUZ, 2003).

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.

2 CARACTERIZAÇÃO DO CAMPO DE ESTÁGIO

O estágio curricular em psicologia do trânsito foi realizado no Departamento Estadual de Trânsito do Rio Grande do Norte (DETRAN-RN), estando o aluno lotado na Coordenadoria Médica e Psicotécnica (COMEP). O estágio teve o propósito de inserir profissionalmente o estudante de psicologia nas atividades desenvolvidas pela instituição, proporcionando aprendizado prático, através do contato com os profissionais da área e com as questões a ela pertinentes. Durou dez meses (de março a dezembro de 2005), com carga horária total de 540hs.

A caracterização do campo de estágio foi feita através do Plano de Estágio (PE), que é uma exigência acadêmica da disciplina Estágio Supervisionado I e II do curso de psicologia. O PE configura-se em 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 mais 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 presente plano foi dividido em duas etapas: a primeira, dedicada ao levantamento de informações através de um diagnóstico de atuação no DETRAN-RN, que será exposto a seguir, e a segunda etapa, que refere-se à elaboração e desenvolvimento das principais atividades do aluno, descrita no capítulo seguinte.

Na primeira etapa, portanto, procedeu-se ao levantamento de um conjunto de informações sobre o DETRAN-RN, desde sua participação e competências no Sistema Nacional de Trânsito, estrutura, funcionamento administrativo e legal, até os possíveis setores potenciais nas atividades de trabalho ou fontes de informações para as diversas ações do psicólogo COMEP, na tentativa de atender a necessidade de construir atividades consoantes com os objetivos dessa instituição e do setor de lotação do estagiário. 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, 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 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 Resolução N° 080/98 (CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO, 1998).

2.1 PRIMEIRA ETAPA - DIAGNÓSTICO DA INSTITUIÇÃO

A seguir são apresentadas informações sobre o Sistema Nacional de Trânsito, os Departamentos Estaduais de Trânsito, sobre o DETRAN-RN, suas instâncias administrativas, informações sobre sua localização, estrutura física e representações no interior do estado. Além disso, são apresentadas informações sobre a Coordenadoria Médica e Psicotécnica, seu funcionamento e estrutura, sobre a clínica credenciada junto ao departamento, bem como os setores do DETRAN-RN que possibilitariam trabalho interdisciplinar ou fonte de dados em intervenções no trânsito.

2.1.1 O Sistema Nacional de Trânsito (SNT)

De acordo com o artigo 5° do Código de Trânsito Brasileiro (CTB):

O Sistema Nacional de Trânsito é o conjunto de órgãos e entidades da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios que tem por finalidade o exercício das atividades de planejamento, administração, normatização, pesquisa, registro e licenciamento de veículos, formação, habilitação e reciclagem de condutores, educação, engenharia, operação do sistema viário, policiamento, fiscalização, julgamento de infrações e de recursos e aplicação de penalidades (BRASIL, 2002, p. 10).

Conforme demonstra esta definição, são várias as finalidades do SNT que são divididas entre os órgãos e entidades que o compõem, atuando, cada uma, de acordo com os seus limites de circunscrição, de acordo com o artigo 7º do CTB:

- I – o Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, coordenador do Sistema e órgão máximo normativo e consultivo;
- II – os Conselhos Estaduais de Trânsito – CETRAN, e o Conselho de Trânsito do Distrito Federal – CONTRADIFE, os órgãos normativos, consultivos e coordenadores;
- III – os órgãos e entidades executivos de trânsito da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios;
- IV – os órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios;
- V – a Polícia Rodoviária Federal;
- VI – as Polícias Militares dos Estados e do Distrito Federal; e
- VII – as Juntas Administrativas de Recursos de Infrações – JARI (BRASIL, 2002, p. 11).

As competências destes órgãos, portanto, são: regulamentar, normatizar, coordenar e fazer cumprir a legislação de trânsito no Brasil.

2.1.2 Os Departamentos Estaduais de Trânsito (DETRANs)

Os Departamentos Estaduais de Trânsito (DETRANs) fazem parte do Sistema Nacional de Trânsito como entidades executivas de trânsito estaduais, ou seja, põem em prática as deliberações do CONTRAN, e possuem atribuições estabelecidas pelo CTB. Para uma visão geral dos seus objetivos, destacam-se quatro incisos, I, II, III e XI, do artigo 22 do referido código:

- I – cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito das respectivas atribuições;
- II – realizar, fiscalizar e controlar o processo de formação, aperfeiçoamento, reciclagem e suspensão de condutores, expedir e cassar Licença de Aprendizagem, Permissão para Dirigir e Carteira Nacional de Habilitação, mediante delegação de órgão federal competente;

- III – vistorias, inspecionar quanto às condições de segurança veicular, registrar, emplacar, selar a placa, e licenciar veículos, expedindo o Certificado de Registro e o Licenciamento Anual, mediante delegação de órgão federal competente; [...]
- XI – implementar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito (BRASIL, 2002, p. 20-21).

2.1.3 O DETRAN-RN

O DETRAN-RN é uma entidade autárquica de direito público, com jurisdição em todo o território do Estado e vinculado, atualmente, à Secretaria de Infra-estrutura. Foi criado pela lei nº 4.532, de 18 de dezembro de 1975, e tem por objetivos: planejar, dirigir, controlar, fiscalizar, disciplinar e executar os serviços relativos ao trânsito (DEPARTAMENTO ESTADUAL DE TRÂNSITO DO RIO GRANDE DO NORTE, 1983), competindo-lhe, além das atribuições definidas pelo Conselho Nacional de Trânsito e seu respectivo regulamento, o seguinte:

- I – Cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito de suas atribuições.
- II – Realizar, fiscalizar e controlar o processo de formação, aperfeiçoamento, reciclagem e suspensão de condutores.
- III – Vistoriar, registrar, emplacar e licenciar veículos.
- IV – Estabelecer, em conjunto com a Polícia Militar, as diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito.
- V - Executar a fiscalização de trânsito, atuar e aplicar as penalidades e medidas administrativas cabíveis pelas infrações previstas no Código de Trânsito Brasileiro, no âmbito de sua competência.
- VI – Coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre acidentes de trânsito e suas causas.
- VII – Credenciar órgãos ou entidades para a execução de atividades previstas na legislação de trânsito, na forma estabelecida em norma do CONTRAN.
- VIII – Implementar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito.
- IX – Promover e participar de projetos e programas de educação e segurança de trânsito de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN.
- X – relacionar-se com os órgãos de trânsito da União, Estados e Municípios para recíproca cooperação.
- XI – Exercer outras atribuições previstas nas leis e regulamentações federais sobre trânsito e tráfego e cumprir as instruções e resoluções do CONTRAN e do CETRAN (DEPARTAMENTO ESTADUAL DE TRÂNSITO DO RIO GRANDE DO NORTE, 1999, p. 2).

2.1.4 Instâncias administrativas do DETRAN-RN

A estrutura organizacional atual do DETRAN-RN compõe-se de:

- I – Conselho de Administração – órgão deliberativo, de orientação e supervisão superior.
- II – Junta Administrativa de Recursos de Infrações (JARI) – órgão deliberativo responsável por processar e julgar os recursos relativos à aplicação de penalidades por infração à legislação de trânsito.
- III – Diretoria Geral – exercida por um titular, composta pelo conjunto de órgãos de assessoramento e de execução.
- IV – Gabinete do Diretor Geral (GADIR) – unidade de assessoramento direto ao Diretor Geral para o desempenho de suas atribuições.
- V – Procuradoria Jurídica (PROJU) – unidade de assessoramento jurídico que exerce a representação judicial do órgão.
- VI – Coordenadoria Administrativa – unidade de execução responsável pelas atividades concernentes aos sistemas de administração geral.
- VII – Coordenadoria Financeira - unidade de execução responsável pelas atividades concernentes aos sistemas de administração financeira.
- VIII – Coordenadoria Operacional (COPER) – unidade de execução responsável pelas atividades de informática e engenharia de trânsito.
- IX – Coordenadoria de Serviços de Registro de Veículos – unidade responsável pelas atividades concernentes aos sistemas de registro de veículos (RENAVAN).
- X – Coordenadoria de Serviços de Registro de Condutores – unidade responsável pelas atividades concernentes aos sistemas de registro de condutores (RENACH).
- XI – Coordenadoria de Educação e Fiscalização (COEFI) – unidade de execução responsável pelas atividades de controle de aprendizagem e fiscalização do trânsito.
- XII – Coordenadoria Médica e Psicotécnica (COMEP) – unidade de execução responsável pelas atividades de avaliação médica (Junta médica) e psicológica dos candidatos à CNH e condutores de veículos automotores, além da fiscalização de serviços voltados para a avaliação médica e

psicológica da clínica credenciada (DEPARTAMENTO ESTADUAL DE TRÂNSITO DO RIO GRANDE DO NORTE, 1999).

2.1.5 Localização, estrutura física e representações no interior do estado

O DETRAN-RN localiza-se na avenida Perimetral Leste, nº 113, no bairro da Cidade da Esperança - Natal-RN. C.G.C (MF) nº: 08.285.769/0001-05. O horário de atendimento ao público é das 8:00hs às 14:00hs.

Compõe a estrutura física do DETRAN-RN o prédio da Direção Geral e mais cinco prédios, em que se localizam as coordenadorias e os serviços (Figura 1):

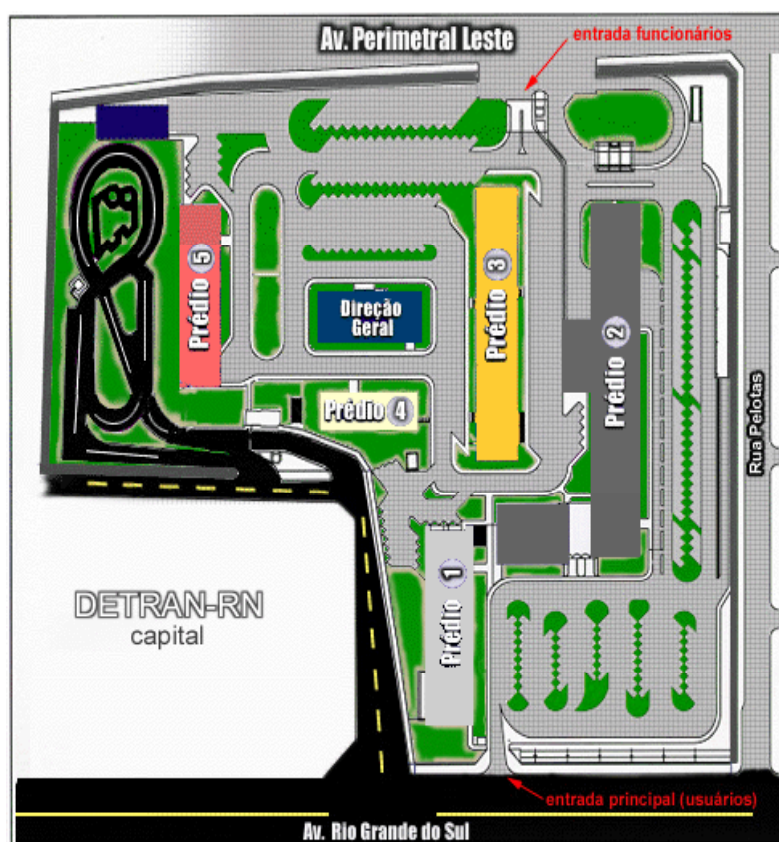


Figura 1 - O DETRAN-RN.

Fonte: Departamento Estadual de Trânsito do Rio Grande do Norte ([2003]).

- ❖ Prédio 1 – Coordenadoria Médica e Psicotécnica/ Coordenadoria de Habilitação.
- ❖ Prédio 2 – Serviço de atendimento ao usuário/ JARI/ Coordenadoria de Registro de Veículos/ Inspeção veicular/ Emplacamento/ Arquivo Geral/ Despachantes.
- ❖ Prédio 3 – Coordenadoria Financeira/ Coordenadoria Administrativa.
- ❖ Prédio 4 – Auditório/ Serviços de Manutenção.
- ❖ Prédio 5 – Coordenadoria de Educação e Fiscalização de Trânsito/ Setor de Estatística/ Ouvidoria/ Setor de Cursos/ Subcoordenadoria de Engenharia de tráfego.
- ❖ Pista para o teste de volante e pátio para abrigar os veículos apreendidos.

O DETRAN-RN possui representações (CIRETRANS) em quase todo o interior do estado (Figura 2): Mossoró, Macau, Apodi, Açu, Angicos, João Câmara, Ceará Mirim, São Paulo do Potengi, Macaíba, São Miguel, Pau dos Ferros, Patu, Jucurutu, Currais Novos, Santa Cruz, Parnamirim, Alexandria, Caicó, Nova Cruz, Canguaretama e Parelhas, como mostra a figura a seguir.



POSTOS DE ATENDIMENTO DO DETRAN-RN

Figura 2 - Representações do DETRAN-RN no estado

Fonte: Departamento Estadual de Trânsito do Rio Grande do Norte ([2003]).

2.1.6 Coordenadoria Médica e Psicotécnica (COMEP): funcionamento e estrutura

A Coordenadoria Médica e Psicotécnica, setor de lotação do estagiário, é responsável por:

- ❖ Controlar e fiscalizar os exames médicos e psicológicos efetuados em clínica credenciada, observando o cumprimento das exigências legais. Na fiscalização da clínica credenciada, a equipe da COMEP (atualmente, três psicólogos) realiza visitas aos postos de atendimento, tanto da capital, quanto do interior (Centrais do Cidadão e CIRETRANS), com o objetivo de observar a adequação das instalações, dos materiais, instrumentos, procedimentos dos profissionais e a opinião dos usuários sobre o serviço prestado. Esses dados são coletados através de questionários aplicados nos médicos, psicólogos e usuários, e das observações realizadas pelos fiscalizadores.
- ❖ Elaborar relatórios sobre a fiscalização da clínica credenciada. Nesses relatórios contém os resultados da fiscalização e as sugestões de modificações, caso haja. Esses relatórios são entregues à Coordenadora da COMEP para a tomada das devidas providências.
- ❖ Avaliação médica de portadores de necessidades especiais e/ou portadores de doenças crônicas, através de uma Junta Médica. O exame de sanidade física e mental do candidato a condutor de veículo automotor portador de necessidades especiais é realizado por Junta Médica Especial, composta de médicos bolsistas do convênio DETRAN-RN/Fundação de Amparo à Pesquisa no Rio Grande do Norte (FUNPEC). Compete ainda a esta junta, indicar alterações no veículo para fins de adaptação ao deficiente físico. Em relação aos resultados dos exames, o parecer médico poderá ser Apto, Apto com restrições, Inapto temporariamente ou Inapto, de acordo com a Resolução N° 080/98 do CONTRAN, em seu Anexo I (CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO, 1998).
- ❖ Avaliação psicológica de candidatos a instrutores de Centros de Formação de Condutores. Esta é considerada uma atividade obrigatória, preliminar e eliminatória que antecede o Curso de Formação de Instrutores, oferecido pelo DETRAN-RN, conforme o artigo 155 do CTB (BRASIL, 2002).
- ❖ Coletar dados e elaborar estudos que possam contribuir para a diminuição dos acidentes de trânsito e ampliar os conhecimentos científicos sobre suas causas. Esta atribuição encontra-se

atualmente paralisada, mas pretende-se iniciá-la através da prática do estágio curricular em psicologia do trânsito.

- ❖ Emitir pareceres, prestar informações sobre assuntos de sua competência.
- ❖ Elaborar relatório anual com todas as atividades realizadas.

Aos psicólogos lotados na COMEP competem as seguintes atividades: Atuar em equipe na fiscalização, no interior e na capital, da clínica credenciada junto ao DETRAN-RN na prestação dos serviços de avaliação médica e psicológica; elaborar relatório em cada fiscalização; sugerir mudanças visando aprimoramento na prestação desses serviços; avaliação psicológica dos candidatos ao Curso de Formação de Instrutores; avaliação psicológica complementar quando solicitada pelos médicos da junta médica e avaliação psicológica em grau de revisão do inapto, como membros da Junta Especial de Saúde. Em relação ao número de funcionários, são 11 no total (um coordenador, quatro psicólogos, três médicos que compõem a junta médica, três secretárias), além de três estagiários (dois que dão suporte às atividades burocráticas e um para suporte às atividades de pesquisa na área de psicologia do trânsito). Em relação à estrutura física, a COMEP é composta por: sala de recepção, sala do coordenador(a) da unidade, sala para junta médica, sala de assessoramento técnico (psicólogos), banheiro, sala de arquivos.

2.1.7 Clínica credenciada junto ao DETRAN-RN: funcionamento e estrutura

A clínica credenciada é responsável por agendar e realizar os exames de aptidão física e mental e os exames de avaliação psicológica dos condutores de veículos automotores ou candidatos à obtenção da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) de todo o Estado, conforme exigência do Código de Trânsito Brasileiro. Esses exames são realizados através de convênio firmado entre o DETRAN-RN com uma entidade privada, conforme o artigo 148 do CTB: “Os exames de habilitação, exceto os de direção veicular, poderão ser aplicados por entidades públicas ou privadas credenciadas pelo órgão executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, de acordo com as normas estabelecidas pelo CONTRAN” (BRASIL, 2002, p. 55). Embora os exames de avaliação médica e psicológica não sejam mais de competência da COMEP, é importante tecer algumas considerações sobre os serviços realizados pela clínica

credenciada (Centro de Medicina do Tráfego - CMT), bem como as atividades dos psicólogos a ela vinculados, à medida que um dos postos de atendimento da clínica localiza-se nas dependências da COMEP, que fiscaliza o serviço prestado.

Aos psicólogos da clínica credenciada junto ao DETRAN-RN competem as seguintes atividades: Avaliação psicológica dos candidatos à obtenção da Carteira Nacional de Habilitação (1º habilitação); avaliação psicológica dos condutores de veículos automotores nos casos de mudança de categoria da CNH; avaliação psicológica do infrator contumaz e envolvidos em acidentes com vítimas e avaliação psicológica dos condutores de veículos automotores que têm atividade de dirigir remunerada. Em relação à estrutura física, a CMT utiliza-se das seguintes dependências cedidas pela COMEP: duas salas para aplicação coletiva de testes psicológicos em que também são realizadas as entrevistas, uma sala para aplicação do teste PMK e uma sala para atendimento médico. Um total de dez funcionários trabalham no posto, sendo dois médicos responsáveis pelos exames de aptidão física e mental, quatro psicólogos para realizar a avaliação psicológica e quatro recepcionistas.

2.1.8 Setores do DETRAN-RN que possibilitariam trabalho interdisciplinar ou fonte de dados em intervenções no trânsito

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, sejam pelas possibilidades de desenvolvimento de ações efetivas, seja pela utilização como fontes de obtenção de dados para investigações. Os setores são: Programa Norte-riograndense de Educação para o Trânsito - PNET - que visa oferecer dados a cerca 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 a esfera policial do trânsito; Subcoordenadoria de Engenharia - cujos dados a cerca 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 Subcoordenadoria de Estatística - responsável pela coleta, processamento e apresentação de uma diversidade de dados estatísticos em relação ao trânsito no estado.

2.2 RESULTADO DO DIAGNÓSTICO

Através do diagnóstico, foi possível compreender o papel do DETRAN-RN e a sua função no Sistema Nacional de Trânsito. Foi possível conhecer as funções da Coordenadoria Médica e Psicotécnica (COMEP), da clínica credenciada e do papel do psicólogo nesses locais. Também foi possível conhecer melhor as especificidades do contexto de trabalho, os problemas a serem enfrentados, as dificuldades da realidade em uma instituição pública, bem como suas possibilidades de ação. Nesta etapa, as visitas foram importantes, dando visibilidade ao 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 no DETRAN-RN.

Todavia, alguns problemas institucionais foram identificados, por exemplo: a desarticulação das atividades dentre os diversos setores da instituição, culminando em ações pulverizadas, e um conhecimento limitado do papel do psicólogo do trânsito, concebendo este profissional apenas na perspectiva da avaliação psicológica. Em relação ao setor de lotação do estagiário, a COMEP, constatou-se que a ênfase dos trabalhos recai: na resolução de situações-problema quanto aos 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. 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. Além disso, com a terceirização dos serviços

anteriormente destinados ao psicólogo da COMEP, atualmente divididos entre a clínica credenciada e os Centros de Formação de Condutores, como a avaliação psicológica e os cursos para condutores infratores, os psicólogos do DETRAN-RN vêm reduzidas as suas funções na instituição e perdendo cada vez mais contato com o contexto real do trânsito e com a própria psicologia. Com a inexpressiva capacitação dos psicólogos em desenvolver as atividades de pesquisa e pouco incentivo ao desenvolvimento desse tipo de trabalho, esses profissionais voltam-se cada vez mais para os serviços burocráticos. A falta de uma estrutura física adequada (escassez de mesas, cadeiras e computadores para os profissionais) também foi outro aspecto que chamou a atenção.

De um modo geral, através desses pontos identificados, constatou-se que o modelo de atuação profissional da psicologia aplicada ao trânsito vigente no DETRAN-RN figura-se muito restrito. Percebeu-se que o psicólogo está sendo profissionalmente sub-aproveitado com base num modelo antigo de psicologia do trânsito e com atividades burocráticas. Nesse sentido, identifica-se uma descontinuidade entre os modelos profissionais apresentados na academia atualmente e as necessidades demandadas pelo cotidiano dos profissionais na referida instituição. Acredita-se que romper com estes fatores limitantes e tentar viabilizar uma forma diferente de atuar dependerá muito mais das características pró-ativas do estagiário, de sua iniciativa e esforço pessoal, do que dos incentivos institucionais; além disso, a elaboração de trabalhos conjuntos com outros setores do DETRAN-RN, conforme constatado no levantamento dos setores potenciais de trabalho, pode ser uma estratégia razoável para desenvolver as atividades necessárias, não obstante seja necessário esclarecer o trabalho do psicólogo, desfazendo o estereótipo de “psicólogo avaliador” existente na instituição e reforçado pelos próprios profissionais.

3 ATIVIDADES REALIZADAS

A partir dos pontos assinalados e verificados no momento do diagnóstico, foi iniciada a segunda etapa do plano de estágio: elaboração e desenvolvimento das atividades. Na impossibilidade de contemplar todo o DETRAN-RN, foram definidos e dentre eles escolhidos três setores, de acordo com suas necessidades e disposições, que atuam em dimensões importantes da segurança no tráfego e são considerados estratégicos para a instituição: 1) Coordenadoria Médica e Psicotécnica (COMEP), eleita por ser o local de lotação do estagiário e por estar ligada a realização dos exames médicos e psicológicos dos motoristas; 2) Programa Norte-riograndense de Educação para o Trânsito (PNET), eleito pelo fato da educação ser um importante fator na boa formação dos condutores/pedestres e na aquisição de comportamentos seguros e 3) Subcoordenadoria de Engenharia de Trânsito, escolhida devido a este setor trabalhar com implementação e avaliação de programas que visam a prevenção de acidentes de trânsito.

3.1 SEGUNDA ETAPA - ELABORAÇÃO E DESENVOLVIMENTO DAS ATIVIDADES

A seguir são descritos os processos de elaboração e desenvolvimento das atividades na Coordenadoria Médica e Psicotécnica, no Programa Norte-riograndense de Educação para o Trânsito e na Subcoordenadoria de Engenharia de Trânsito.

3.1.1 Coordenadoria Médica e Psicotécnica (COMEP)

Foram elaboradas as seguintes atividades: vivenciar e aprender todos os trabalhos relativos 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 nas entrevistas inicial e devolutiva; aplicação dos instrumentos, esclarecimentos e instruções das atividades aos avaliandos; e correção dos testes, considerando os critérios utilizados para aprovação ou não dos candidatos); colaborar na coleta, registro, análise dos dados e divulgação dos resultados das atividades de pesquisa produzidas pelo setor.

Desenvolvimento das atividades: o plano de estágio foi realizado parcialmente. Foi possível acompanhar e observar os processos de avaliação psicológica em candidatos à obtenção da habilitação e em candidatos ao curso de instrutor no DETRAN-RN. Além disso, efetuou-se um treinamento (“Psicologia do Trânsito, Conhecendo para Intervir” - Carga horária de 6h) para os psicólogos da COMEP, sobre a origem e desenvolvimento da psicologia do trânsito no Brasil e uma introdução à metodologia de pesquisa, como parte de um processo de preparação do setor para realizar pesquisas sobre o comportamento no trânsito. No que tange à colaboração do estagiário nas atividades de pesquisa do setor, não foi possível, uma vez que, até o fim do estágio, tais atividades ainda estavam sendo elaboradas. Não foi possível, também, acompanhar a fiscalização da clínica credenciada nos diversos postos no estado. Apesar da disponibilidade expressa várias vezes pelo estagiário à equipe, não houve o convite por parte dos profissionais para acompanhá-los nesta atividade. Desse modo, também não foi possível colaborar com a equipe técnica na melhoria e no aperfeiçoamento nos procedimentos de fiscalização, que se reverteriam em sugestões de melhorias na prestação dos serviços de avaliação psicológica. Identificou-se uma certa resistência dos profissionais da COMEP para tal atividade, porque poderia implicar em mais trabalho e mais tempo no ato de fiscalizar.

As tarefas expostas a seguir dizem respeito aos aspectos mais cotidianos, burocráticos e logísticos essenciais ao bom andamento da COMEP, os quais o estagiário frequentemente foi solicitado a prestar auxílio, independentemente do fato delas não constarem no plano de trabalho, como: participação nas reuniões do setor; redação e divulgação das atas; divulgação do estágio em uma pequena matéria no jornalzinho da própria instituição; participação na produção do organograma e do Manual da Coordenadoria Médica e Psicotécnica, que estabelece e descreve todas as atividades desta unidade (contempla questões do diagnóstico desenvolvido pelo estagiário); participação na re-elaboração e modificação dos conteúdos do Link da COMEP no

Site do DETRAN-RN (www.detran.rn.gov.br); procurar fichas de condutores no registro de arquivos; entregar documentos em outros setores; pegar material de escritório e botijões de água mineral no almoxarifado e tirar cópias de documentos.

3.1.2 Programa Norte-riograndense de Educação para o Trânsito (PNET)

Atividades: Observar, analisar, vivenciar e aprender as atividades desenvolvidas pelo setor, na interface educação-trânsito, acompanhando o grupo de educadores no desempenho dos seus programas (reuniões e palestras) nas escolas para alunos e professores; colaborar no processo de treinamento e capacitação junto às atividades, ministrando palestras, contemplando aspectos relativos à psicologia do trânsito, de acordo com o público-alvo.

Desenvolvimento: Foi possível conhecer e aprender as atividades desenvolvidas no setor. No momento do estágio, as tarefas consistiam em: a) elaborar apresentações em PowerPoint sobre direção defensiva, legislação de trânsito e procedimentos para a aquisição da habilitação, b) elaboração/execução de treinamentos junto aos professores da rede pública de ensino e c) palestras para alunos do ensino médio de escolas particulares de Natal. Foi possível acompanhar a equipe de educadores, formada por 8 estagiários, em diversas escolas, tendo sido possível colaborar no processo de capacitação dos professores de escolas públicas. Os treinamentos duravam em média 4 horas em cada instituição e consistia em apresentar e orientar os professores, diretores, sobre o uso de um material educativo (fitas de vídeo, livros, transparências) que trata o trânsito como tema transversal no currículo escolar, referente ao Projeto “Rumo à Escola” do Governo Federal. Além disso, foi feita apresentação de uma palestra no Curso de Diretor Geral e Diretor de Ensino de Centro de Formação de Condutor, atendendo ao convite feito pelo Setor de Cursos (ver tópico 3.2.1). Foi possível ainda participar do Dia Nacional de Educação Para o Trânsito, como colaborador no Stand do PNET, na divulgação de suas atividades. Esta atuação não estava prevista inicialmente.

3.1.3 Subcoordenadoria de Engenharia de Trânsito

Atividades: identificar e avaliar 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.

Desenvolvimento: foi desenvolvida uma atividade de pesquisa procurando identificar e avaliar o impacto dos controladores eletrônicos de velocidade junto aos condutores e pedestres na redução de acidentes em uma importante avenida de Natal, a Engenheiro Roberto Freire. Esta proposta também tinha por objetivo iniciar uma articulação entre a psicologia e a engenharia de tráfego, inexistente àquele momento, tornando a psicologia mais visível à referida Subcoordenadoria. Esta atividade também contou com a participação do Setor de Estatística, que colaborou fornecendo dados sobre os controladores de velocidade e sobre acidentes na via em questão. O estudo foi apresentado no VI Congresso Brasileiro e IV Latino-Americano Sobre Acidentes e Medicina de Tráfego (ver tópico seguinte). Até o final do estágio, não foi possível entregar um relatório ao setor propondo recomendações quanto ao posicionamento desses mecanismos, permanecendo esta atividade inacabada.

3.2 ATIVIDADES ACADÊMICAS E PRODUÇÃO CIENTÍFICA

A atuação do aluno e a execução do plano de estágio geraram informações relevantes não só para a o DETRAN-RN, mas também para a psicologia do trânsito. Através da sistematização dessas informações viabilizou-se a participação em eventos científico-acadêmicos e uma pequena produção bibliográfica, conforme se evidencia:

3.2.1 Palestras (três)

- ❖ No Curso de Diretor Geral e Diretor de Ensino de Centro de Formação de Conductor, atendendo ao convite feito pelo Setor de Cursos, intitulada “Síntese Histórica da Psicologia do Trânsito no Brasil”;
- ❖ No Conselho Regional de Psicologia (CRP-13/PB/RN), no dia 10 de março de 2005, atendendo ao convite feito pela comissão de psicologia do trânsito, intitulada “Quem não é visto, não é lembrado: a psicologia do trânsito em foco”;
- ❖ Na II Semana Interna de Prevenção de Acidentes da empresa de transporte de passageiros Auto Viação Jardinense Ltda, no período de 29 de agosto a 2 de setembro de 2005, em Natal, intitulada “Conhecendo e Prevenindo os Acidentes de Trânsito”, atendendo ao convite feito pela psicóloga da organização.

3.2.2 Apresentações de trabalhos em congressos (quatro)

- ❖ Uma intitulada: Quem não é visto não é lembrado: a psicologia do trânsito em foco (SILVA; ALCHIERI, 2005); e a outra intitulada: Trânsito: concepções a cerca deste espaço e seus elementos na comunidade Orkut (SILVA; PINTO, 2005), sendo ambos os resumos publicados nos anais do IV Congresso Norte Nordeste de Psicologia, realizado entre os dias 25 e 28 de maio de 2005, em Salvador;
- ❖ “Psicologia do Trânsito: uma breve introdução”, na IV Semana Norte-riograndense de psicologia, realizada entre os dias 31 de agosto e 3 de setembro de 2005, em Natal;
- ❖ “Avaliando a eficácia dos aparelhos eletrônicos de segurança viária na redução de acidentes de trânsito em uma avenida de Natal-RN”, no VI Congresso Brasileiro e IV Latino-Americano Sobre Acidentes e Medicina de Tráfego, realizado entre os dias 5 e 8 de outubro de 2005, em São Paulo.

3.2.3 Artigos científicos (dois)

Ambos os trabalhos na revista "Psicologia: Pesquisa & Trânsito":

- ❖ Intitulado "Estágio curricular como desenvolvimento e atualização da psicologia de trânsito no Brasil", discutindo a prática do estágio em psicologia do trânsito e a elaboração de um plano de trabalho em um órgão executivo de trânsito estadual (ALCHIERI; SILVA; GOMES, 2006);
- ❖ E outro intitulado: "Compreendendo para educar: O trânsito na visão de usuários da internet", baseado no trabalho sobre trânsito e Orkut, cujas informações preliminares foram apresentadas em congresso (ver tópico 3.2.2). O artigo discute os dados coletados em comunidades do Orkut sobre a percepção dos internautas sobre o trânsito, visando a educação de futuros condutores (SILVA; PINTO, 2006)¹.

3.2.4 Formulação de anteprojeto

- ❖ Finalmente, a formulação de um anteprojeto de pesquisa para a seleção no mestrado da UFRN em 2006, realizado em dezembro de 2005 (aluno aprovado na seleção).

3.3 PRINCIPAIS DIFICULDADES E DESAFIOS

Elaborar e implementar um plano integrado de atividades de estágio em áreas tradicionais da psicologia pode não ser considerado um entrave pelos estudantes que estagiam, pois as atuações anteriores de outros alunos fornecem 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 acadêmicos. Desse modo, procurou-se romper com os diversos fatores limitantes

¹ Artigo a ser publicado na revista Psicologia: Pesquisa & Trânsito e encontra-se atualmente no prelo.

(pessoais e institucionais) e tentar viabilizar uma forma diferente de atuar, o que exigiu do estagiário capacidade de iniciativa, criatividade e persistência, assim como o estudo contínuo da literatura e conversas com o orientador.

No decorrer do estágio, algumas propostas de atividades, conforme inicialmente planejadas, foram inviabilizadas. Conforme mais ou menos previsto no diagnóstico (ver tópico 2.2), muitos obstáculos provenientes do contexto de trabalho contribuíram para isso, por exemplo: o conhecimento limitado do papel do psicólogo do trânsito pelos profissionais da COMEP e de outros setores (limitados à perspectiva da avaliação); falta de capacitação dos psicólogos para desenvolver as atividades com qualidade, em relação à pesquisa científica; tendência à reprodução das práticas antigas e resistência à mudanças na rotina de trabalho; desarticulação das atividades entre os setores para um trabalho interdisciplinar; falta de uma visão sobre a importância de cada setor para o trânsito como um todo; falta de um planejamento criterioso de atividades (cronograma), dificultando a inserção do estagiário nos trabalhos; e a burocracia, que desestimula muito a concretização de ações pelos profissionais. No que tange às dificuldades oriundas nas limitações do aluno, referem-se principalmente: a) pouca bagagem teórica, em função do pouco contato com as temáticas pertinentes ao trânsito durante a graduação, uma vez que na UFRN não existe disciplina obrigatória de psicologia do trânsito na grade curricular do curso, apenas uma disciplina complementar referente aos processos básicos do comportamento humano no trânsito; e b) referem-se ao planejamento das atividades, sendo algumas delas um pouco extensas, necessitando articulações entre alguns setores, o que nem sempre foi possível, e outras muito seqüenciadas, dessa forma, na impossibilidade de desenvolver uma ação, as demais também se prejudicavam.

Tem-se claro, no entanto, que o estagiário deve ser competente no enfrentamento de situações adversas, não se conformando, mas sim, trabalhando de modo persistente, como agente catalisador de mudanças. Nesse sentido, surgiram outras atividades, não previstas, que foram aproveitadas e se configuraram em oportunidades ímpares de criar. Ações paralelas ao estágio também foram necessárias, sendo estratégias criadas para auxiliar na superação dos desafios postos pelas dificuldades do cotidiano no DETRAN-RN. Estas ações transcenderam o local de ação do estágio, aprimoraram e difundiram idéias, oxigenando não somente o trabalho, mas, principalmente, os profissionais, ajudando o acadêmico a implantar atividades e facultando assim uma maior credibilidade, por exemplo: a construção de um grupo virtual

(psitranrn@grupos.com.br), com o objetivo de congregar, mesmo via Internet, os psicólogos do trânsito para trocar informações sobre livros, congressos, experiências etc.; realização de palestras tratando temas específicos da área (ver tópico 3.2.1); participação nas reuniões quinzenais de estudo sistematizado da comissão de psicologia do trânsito do Conselho Regional; e participação em congressos regionais e nacionais (ver tópico 3.2.2). A execução de atividades de pesquisa científica também se configurou em importante ferramenta para a construção de um caminho, ajudando a romper com a perspectiva tradicional que centra os trabalhos na avaliação psicológica de condutores, a sinalizar aos profissionais do setor e a propor uma forma de atuação profissional. A partir da adoção conjunta dessas estratégias, não obstante os obstáculos assinalados no decorrer dos dez meses de estágio curricular obrigatório, foi possível produzir com qualidade e criatividade, conforme evidenciado nos tópicos 3.1 e 3.2.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os crescentes problemas no ambiente do tráfego revelam a necessidade de produção de conhecimentos voltados especificamente para este contexto, que tem se configurado em palco de várias facetas do comportamento humano ainda pouco investigadas. Nesse sentido, é imperativo que os psicólogos se apropriem deste espaço, desenvolvendo ações que sejam comprometidas em gerar mudanças significativas para melhorar a qualidade de vida das pessoas. Coadunando-se a esta perspectiva, a Universidade Federal do Rio Grande do Norte buscou iniciar o projeto de estágio profissional junto ao Departamento Estadual de Trânsito. O intercâmbio revelou uma possibilidade, na forma de um processo multi-institucional, no intuito de conjugar esforços para atualizar e desenvolver os conhecimentos sobre o comportamento no trânsito e a formação do psicólogo. Desse modo, o presente estágio contribuiu para a abertura de caminhos para a formação de futuros psicólogos interessados em estudar e trabalhar com comportamento humano no trânsito no Rio Grande do Norte. A oportunidade em estagiar em um órgão executivo de trânsito estadual proporcionou experiências bastante produtivas, sendo possível estudar sistematicamente a literatura e unir teoria e prática, bem como, preparar-se para enfrentar a próxima etapa, o mercado de trabalho, cumprindo, assim, o propósito de dar início à inserção profissional do estudante de psicologia.

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. Por isso, pretendeu-se apresentar no relatório mais do que informações em relação à elaboração de uma atividade de estágio, mas, sim, a possibilidade de recriação de esforços no que diz respeito a ação profissional da ciência psicológica no contexto do trânsito. A partir deste esforço, espera-se ter proporcionado elementos de orientação e reflexão para os estagiários nesta área e que outros alunos também possam beneficiar-se com esta oportunidade, encontrando inclusive um campo mais fértil às novas idéias e ao desenvolvimento do plano de estágio, relacionando, em um futuro próximo, ações em outras instituições no contexto do trânsito, como: órgãos municipais de trânsito, empresas de transporte coletivo (municipal e interestadual), empresas de seguro e cooperativas (motociclistas, táxis, transportes alternativos). À guisa de conclusão, convém lembrar o eminente escritor francês Antoine de Saint-Exupéry,

que discorreu com maestria em “O Pequeno Príncipe” sobre a palavra cativar, que seria criar laços com as pessoas. Segundo ele, somos eternamente responsáveis por aquilo que cativamos. Acredita-se que seja exatamente isso que a psicologia do trânsito deve fazer para disseminar-se: procurar, com muita paciência, responsabilidade e competência, cativar as pessoas, os profissionais, os alunos de psicologia. Talvez ela ainda não tenha logrado fazê-lo, mas é importante atentar para o fato e procurarmos mudar essa situação. Na presente tentativa, é o que se espera ter contribuído pelo menos um pouco: cativar novas pessoas para o estudo da psicologia do trânsito.

REFERÊNCIAS

- ABERG, L. Problemas relacionados com a seleção de motoristas e a validade de testes. In: RISSER, R. (Org.). **Estudos sobre a avaliação psicológica de motoristas**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003. p. 25-32.
- ALCHIERI, J. C. Considerações sobre a prática da avaliação psicológica de condutores no Brasil. In: HOFFMANN, M. H.; CRUZ, R. M.; ALCHIERI, J. C. (Org.). **Comportamento humano no trânsito**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003. p. 251-261.
- ALCHIERI, J. C.; NORONHA, A. P. P. Caracterização técnica dos instrumentos psicológicos utilizados na avaliação psicológica do trânsito. In: HOFFMANN, M. H.; CRUZ, R. M.; ALCHIERI, J. C. (Org.). **Comportamento humano no trânsito**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003. p. 313-340.
- ALCHIERI, J. C.; SILVA, F. H. V. C.; GOMES, J. M. N. C. Estágio curricular como desenvolvimento e atualização da psicologia de trânsito no Brasil. **Psicologia: Pesquisa & Trânsito**, v 2, n 1, jan./jun. 2006.
- ALCHIERI, J. C.; STROEHER, F. Avaliação psicológica no trânsito: o estado da arte sessenta anos depois. In: CRUZ, R. M.; ALCHIERI, J. C.; SARDÁ JÚNIOR, J. J. (Org.). **Avaliação e medidas psicológicas: produção do conhecimento e da intervenção profissional**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2002. p. 155-170.
- BRASIL. Senado Federal. **Código de Trânsito Brasileiro**: instituído pela Lei nº 9.503, de 23/9/97. Brasília, DF: Editora do Congresso Nacional, 2002.
- CONSELHO FEDERAL DE PSICOLOGIA. **Caderno de Psicologia do Trânsito e Compromisso Social**. Brasília, DF: CFP, 2000.
- CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO. Dispõe sobre os exames de aptidão física e mental e os exames de avaliação psicológica. **Resolução n. 80, de 19 de novembro de 1998**. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/resolucao080_98.doc>. Acesso em: 30 março 2005.
- CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO. Estabelece Normas e Procedimentos para a formação de condutores de veículos automotores e elétricos, a realização dos exames, a expedição de documentos de habilitação, os cursos de formação, especializados, de reciclagem e

dá outras providências. **Resolução n. 168, de 14 de dezembro de 2004**. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/resolucao168_04.doc>. Acesso em: 30 março 2005.

DEPARTAMENTO ESTADUAL DE TRÂNSITO. Coordenadoria de Planejamento. **Estrutura organizacional do DETRAN-RN**. Natal, 1999.

DUARTE, T. O. Avaliação psicológica de motoristas. In: HOFFMANN, M. H.; CRUZ, R. M.; ALCHIERI, J. C. (Org.). **Comportamento humano no trânsito**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003. p. 291-309.

GONZÁLEZ, L. M. Retos de futuro en el ámbito del tráfico, el transporte y la seguridad vial. **Papeles del Psicólogo**, n 70, jun. 1998.

GOUVEIA, V. V.; SILVA, D. V.; SILVA, M. P. V.; ANDRADE, M. V. C. L.; SILVA FILHO, S. B.; COSTA, D. M. F. Atitudes frente à avaliação psicológica para condutores: perspectivas de técnicos, estudantes de psicologia e usuários. **Psicologia: Ciência e Profissão**, v 22, n 2, jun. 2002.

GROEGER, J. A. Testes psicológicos podem prever habilidade para dirigir? In: RISSER, R. (Org.). **Estudos sobre a avaliação psicológica de motoristas**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003. p.79-95.

HOFFMANN, M. H.; CRUZ, R. M. Síntese histórica da psicologia do trânsito no Brasil. In: HOFFMANN, M. H.; CRUZ, R. M.; ALCHIERI, J. C. (Org.). **Comportamento humano no trânsito**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003. p. 17-29.

MARIN, L.; QUEIROZ, M. S. Os atualidade dos acidentes de trânsito na era da velocidade: uma visão geral. **Cadernos de Saúde Pública**, v 16, n 1, jan./mar. 2000.

MÉA, C. P. D.; ILHA, V. D. Percepção de psicólogos do trânsito sobre a avaliação de condutores. In: HOFFMANN, M. H.; CRUZ, R. M.; ALCHIERI, J. C. (Org.). **Comportamento humano no trânsito**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003. p. 265-288.

NAVA, J. A seleção de motoristas na prevenção de acidentes de tráfego. **Arquivos Brasileiros de Psicotécnica**, v 2, n 2, 1959.

RIO GRANDE DO NORTE (Estado). Departamento Estadual de Trânsito. **Legislação**. Natal, 1983.

RISSER, R. Validade dos instrumentos e das atividades do diagnóstico e seleção de motoristas (DSM). In: RISSER, R. (Org.). **Estudos sobre a avaliação psicológica de motorista**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003. p. 13-19.

ROZENSTRATEN, R. J. A. Psicologia do trânsito; o que é e para que serve. **Psicologia: Ciência e Profissão**, v 1, n 1, jan. 1981.

ROZENSTRATEN, R. J. A. **Psicologia do trânsito: conceitos e processos básicos**. São Paulo: EPU, 1988.

ROZENSTRATEN, R. J. A. Ambiente, trânsito e psicologia. In: HOFFMANN, M. H.; CRUZ, R. M.; ALCHIERI, J. C. (Org.). **Comportamento humano no trânsito**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003. p. 33-46.

SILVA, A. L. P.; HOFFMANN, M. H.; CRUZ, R. M. Psicologia no trânsito: possibilidades de atuação e benefício social. In: HOFFMANN, M. H.; CRUZ, R. M.; ALCHIERI, J. C. (Org.). **Comportamento humano no trânsito**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003. p. 173-186.

SILVA, F. H. V. C.; ALCHIERI, J. C. Quem não é visto não é lembrado: a psicologia do trânsito em foco. In: CONGRESSO NORTE NORDESTE DE PSICOLOGIA, 4., 2005, Salvador. **Anais eletrônico...** Salvador: CRP-03, 2005. Disponível em: <<http://www.ivconpsi.crp03.org.br>>. Acesso em: 15 dez. 2005.

SILVA, F. H. V. C.; PINTO, L. M. O. Trânsito: concepções a cerca deste espaço e seus elementos na comunidade Orkut. In: CONGRESSO NORTE NORDESTE DE PSICOLOGIA, 4., 2005, Salvador. **Anais eletrônico...** Salvador: CRP-03, 2005. Disponível em: <<http://www.ivconpsi.crp03.org.br>>. Acesso em: 15 dez. 2005.

SILVA, F. H. V. C.; PINTO, L. M. O. Compreendendo para educar: O trânsito na visão de usuários da internet. **Psicologia: Pesquisa & Trânsito**, Belo Horizonte, v 2, n 2, jul./dez. 2006. No prelo.

VIEIRA, M. V. M.; AMORIM, J. A.; CARVALHO, A. V. O psicodiagnóstico miocinético na seleção de motoristas. **Arquivos Brasileiros de Psicotécnica**, v 5, n 4, 1956.