Revista Com Censo: Estudos Educacionais do Distrito Federal, vol. 6, núm. 3, 2019, pp. 163-171.

Psicologia do trânsito e direção de adolescentes não habilitados.

Boeira, Daniel Alves., Kunz, Sidelmar Alves da Silva. y Alves, Graciela.

Cita:

Boeira, Daniel Alves., Kunz, Sidelmar Alves da Silva. y Alves, Graciela. (2019). *Psicologia do trânsito e direção de adolescentes não habilitados. Revista Com Censo: Estudos Educacionais do Distrito Federal, 6 (3), 163-171.*

Dirección estable: https://www.aacademica.org/danielboeira/9

ARK: https://n2t.net/ark:/13683/pt3W/dkm

Esta obra está bajo una licencia de Creative Commons.
Para ver una copia de esta licencia, visite
https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.es.

Acta Académica es un proyecto académico sin fines de lucro enmarcado en la iniciativa de acceso abierto*. Acta Académica fue creado para facilitar a investigadores de todo el mundo el compartir su producción académica. Para crear un perfil gratuitamente o acceder a otros trabajos visite: https://www.aacademica.org.*

Psicologia do trânsito e direção de adolescentes não habilitados

*Graciela Alves **
*Sidelmar Alves da Silva Kunz ***
*Daniel Alves Boeira ****

Resumo: O presente artigo tem por objetivo analisar por intermédio da Psicologia do Trânsito, os aspectos sociais e psicológicos da prática de direção de veículos automotivos por adolescentes não habilitados. Os adolescentes em sua maioria têm sua iniciação antes dos 18 anos, aprendem pela influência de pessoas próximas, sendo que a legislação brasileira proíbe este tipo de conduta, mesmo assim, nosso país é um dos "campeões" em mortes relacionadas ao trânsito. E, tem alto índice de vítimas entre a população jovem. Ainda que com inúmeras estatísticas, estudos e campanhas feitas para mensurar e consequentemente alertar acerca dos danos sociais resultantes de indivíduos que ainda estão em processo de desenvolvimento, mas apesar disso exercem a direção veicular sem permissão e consolidam uma forte tendência a apresentar desempenho insatisfatório no trânsito. Cabe ressaltar também a importância dos testes psicológicos para a obtenção da Carteira Nacional de Habilitação, e o debate sobre a possível imputabilidade do adolescente perante o delito cometido ao ato de dirigir sem permissão. Esta investigação constituída de análise bibliográfica em uma abordagem qualitativa apontou que é preciso ter mais educação e conscientização, bem como um Estado mais atuante no quesito gestão do trânsito, em que desenvolva no adolescente um somatório de habilidades e comportamentos para que saiba lidar na sociedade e no mundo do trânsito.

Palavras-chave: Trânsito. Psicologia do Trânsito. Adolescente não Habilitado. Legislação.

** Graciela Alves é especialista em Políticas Públicas e Socioeducação pela Escola Nacional de Socioeducação/Universidade de Brasília (ENS/UnB) e em Psicologia do Trânsito pela Universidade São Francisco (USF). Psicóloga do Centro de Referência Especializado em Assistência Social (CREAS) em Paulínia/SP. Contato: gracielaalves86@gmail.com.*
*** Sidelmar Alves da Silva Kunz é licenciado em Geografia pela Universidade Estadual de Goiás – UEG, licenciando em Pedagogia pela Universidade Estadual de Goiás – UEG, especialista em Ontologia e Epistemologia pela Faculdade Unyleya, e em Supervisão Escolar pela Faculdade do Noroeste de Minas Gerais – FINOM, mestre em Geografia pela Universidade de Brasília - UnB, e doutorando em Educação pela UnB. Pesquisador do Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira - INEP. Contato: sidel.gea@gmail.com.*
**** Daniel Alves Boeira é licenciado e bacharel em História pela Universidade Federal de Santa Catarina (2005), especialista em Gestão em Segurança Pública pelo Centro Universitário FACVEST (2014), mestre em História pela Universidade do Estado de Santa Catarina (2012) e doutor em História pela Universidade do Estado de Santa Catarina (2018). Docente na Academia de Justiça e Cidadania (ACADEJUC/SC). Contato: dboeira@gmail.com.*

Introdução

O objetivo deste artigo é analisar os aspectos sociais e psicológicos da prática de direção de automotivos, com recorte na realização dessas atividades por adolescentes não habilitados, para tanto, serão desenvolvidos argumentos relacionados ao campo da Psicologia do Trânsito.

A Psicologia do Trânsito[1] originou-se no contexto internacional na virada do século XIX para o XX, culminando na IV Conferência Internacional de Psicotécnica, a qual solicitou a adoção obrigatória de exames psicotécnicos para os condutores (BIANCHI, 2011). E com isso, se ampliou a necessidade de se investigar os problemas de trânsito. Essa postura repercutiu na implicação dos problemas de trânsito nos fatores de natureza humana. Assim, se tornou cada vez mais necessário desenvolver estratégias de investigação que passam pela análise dos comportamentos e pelo reconhecimento das responsabilidades pelo cometimento de infrações de trânsito, considerando as condições psíquicas dos motoristas.

A Psicologia do Trânsito no Brasil se constitui em quatro etapas: 1ª) primeiras aplicações das técnicas psicológicas e regulamentação da Psicologia como uma profissão**;** 2ª) a Psicologia do Trânsito como disciplina científica; 3ª) desenvolvimento da Psicologia do Trânsito no meio interdisciplinar; 4ª) aprovação do Código de Trânsito Brasileiro, em 1997 (BIANCHI, 2011; ROZESTRATEN, 1981 e 1988; SILVA; GÜNTHER, 2009; HOFFMANN; CRUZ; ALCHIERI, 2003).

Entre os anos de 1996 a 2015, o Brasil registrou aproximadamente 39 mil mortes ao ano por Acidentes de Transporte de Trânsito (ATT), nas quais 13.200 eram adolescentes e jovens (MOREIRA et al., 2018). Esses dados divergem dos Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODS) firmados pelo Brasil junto à Organização das Nações Unidas (ONU) com previsão de redução para 19.500 ao ano e, entre adolescentes e jovens, para 6.500 ao ano (MOREIRA et al., 2018, p. 2785).

Dada a postulação de que a disseminação de conhecimentos acerca da implantação de políticas públicas voltadas à educação para o trânsito amplia o horizonte e pode impactar com vistas a fomentar mudanças na realidade do trânsito brasileiro.

Salienta-se que a adolescência é um estágio de desenvolvimento que precisa considerar aspectos como a maturação biológica, condição psicológica e contexto social. Esses fatores implicam em diferentes atitudes diante de uma tomada de decisão e também em relação ao mundo do trânsito (HOFFMANN; LUZ FILHO, 2003).

Em termos metodológicos esse trabalho explora autores e conceitos relacionados à Psicologia do Trânsito e as considerações relativas ao ato de dirigir, quanto ao comportamento e às habilidades inerentes a esse processo. Considerando o momento de aprendizagem do ato de dirigir dos adolescentes, os padrões aos quais são submetidos e suas consequências.

O atendimento e o acompanhamento em instituições especializadas voltadas para o trabalho com adolescentes em cumprimento de medidas socioeducativas serviram de substrato para as considerações e posições aqui manifestadas pelos autores. Pontua-se que nessas experiências, é significativo o quantitativo de adolescentes em cumprimento destas medidas por dirigir sem habilitação.

Acidentes de transporte de trânsito: Psicologia do trânsito e adolescência

Czerwonka (2014) assinala que as primeiras causas de mortes no Brasil relacionam-se ao trânsito, em 2013, 43 mil pessoas morreram nas ruas e estradas do país. Nas estatísticas, somos o quarto no mundo com mais mortes em acidentes de trânsito e isso repercutiu na criação, pelo Observatório Nacional de Segurança Viária, da campanha de prevenção "Maio Amarelo". Essa iniciativa visa conscientizar acerca dos altos índices de mortes e feridos em acidentes de trânsito.

Nesse sentido, é preciso recuperar a ideia de que o trânsito sendo constituído de vários subsistemas precisa centralizar a relação entre o homem, a via e o veículo, com prioridade para a vida (ROZESTRATEN, 1988). O homem é a peça principal desses subsistemas e que necessita de atenção especial. E, a Psicologia que tem como foco compreender o homem, seu comportamento, para facilitar a convivência consigo próprio e com o outro, além de fornecer mecanismos para que saiba lidar com as experiências da vida pode contribuir na relação entre comportamento humano e trânsito (TELES, 2003)

Para Rozestraten et al. (2005), a Psicologia do Trânsito estuda o comportamento daqueles que estão na via e dos fenômenos/processos psicossociais implícitos ao comportamento. Assim, o comportamento do sujeito passou a ser estudado em vários aspectos como: procura visual, dependência de campo, estilo de percepção, atitudes, percepção de risco, procura de emoções, atribuição, estilo de vida, e carga de trabalho/trabalho penoso, estresse e representação social.

O comportamento no trânsito não é algo fácil de ser estudado, pois envolve muitos fatores complexos e requer contatos com áreas distintas como a física, ergonomia, direito, entre outras. A Psicologia do Trânsito serve para conhecer esses comportamentos e compreendê-los, tanto comportamentos individuais como sociais e que o estudo dos diversos fatores perceptivos, cognitivos e de reação, podem contribuir para evitar os acidentes nas estradas do país. Assim, a Psicologia do Trânsito oferece mecanismos que visam garantir maior segurança a fim de diminuir o risco de perder a vida (ROZESTRATEN, 1981).

Para Forbes et al. (2009), a teoria da propensão aos acidentes, teve forte influência no que refere ao trânsito no mundo e também no Brasil, essa teoria trouxe a concepção de que algumas pessoas são mais suscetíveis a se envolver em acidentes que outras, havia a necessidade de se avaliar e identificar quem eram esses indivíduos, e desta forma, classificar em aptos ou inaptos a dirigir e obter uma habilitação.

Hodiernamente, a falha humana ainda é considerada como a principal causa dos acidentes de trânsito, mas não a única e a psicologia do trânsito é fundamental na compreensão desse contexto. De acordo com Observatório Nacional de Segurança Viária (ONSV, 2018), as três principais causas dos acidentes de trânsito são: o fator humano, considerando a desatenção dos condutores até o desrespeito à legislação de trânsito (90%), o fator veículo que em alguma medida guarda relação com o fator humano uma vez que é o condutor responsável por zelar pela manutenção de seu veículo (5%) e o fator via (5%).

Segundo Monterde (2009), a avaliação de condutores foi abandonada em quase todos os países europeus, pois não

acreditavam que para conduzir um veículo era necessário avaliar psicologicamente seus condutores por meio de um exame psicológico, não encontrando justificativa para tal e por isso abandonaram esse tipo de avaliação.

Atualmente, não são todos os países que utilizam a avaliação psicológica em seus condutores, de acordo com Bianchi (2011), ao contrário dos países europeus, a atividade mais disputada entre os psicólogos no Brasil é justamente a avaliação psicológica de condutores para a obtenção da Carteira Nacional de Habilitação, inclusive há um mestrado em Psicologia na Universidade do Paraná com uma Linha de Pesquisa em Psicologia do Trânsito[2].

A ONU proclamou que os anos entre 2011 a 2020 seria a década de ação para a segurança no trânsito, a fim de salvar vidas e reduzir o número de acidentes em todo o mundo, desta forma, todos os países membros deverão empenhar-se para atingir os objetivos estabelecidos e o repensar do papel do psicólogo se insere nesse momento em prol de melhor qualidade e proteção da vida.

A Organização Mundial de Saúde (OMS, 2015) coordena as ações dessa década a fim de mudar a realidade de países como a Índia, campeã mundial em acidentes no trânsito, e o Brasil, segundo colocado em taxa de óbitos por habitantes em acidentes de moto. Nesse cenário, a Psicologia do Trânsito contribui para instrumentalizar o profissional dessa área que pode compatibilizar o conhecimento desse campo com as resoluções do Conselho Nacional de Trânsito.

E, assim, é significativo considerar os aspectos relacionados à adolescência dado que possui uma participação importante na proporção de acidentes de trânsito. Assinala-se que a adolescência é um período de grandes transformações, sua definição envolve fatores complexos e controvérsias quanto ao seu início e fim, o fato é que todos os adultos vivenciaram essa fase da vida.

Para Bee (1985), a adolescência tem início depois da puberdade, evidenciada pelo amadurecimento biológico do seu aparelho de reprodução e por transformações psíquicas, corporais, familiares e comunitárias, que mudam e ocasionam muitos conflitos, o adolescente encontra-se frágil e procura ter autonomia, liberdade, prazer e reconhecimento, podendo agir de forma agressiva e impulsiva diante de determinados momentos de sua vida.

Os autores Peralva, Figeac e Paton (2017) entendem a adolescência como uma fase de crescimento hierarquizada até chegar o adulto, sendo que, o adulto dita as regras sobre o mais novo através da cultura, estabelecendo uma relação entre jovens e adultos, em que cada um tem o seu lugar de acordo com sua idade, o jovem é visto como quem resiste à socialização e a padrões estabelecidos culturalmente, sua conduta passa a ser considerada desviante.

Assim sendo, a adolescência é um período em que se define a identidade, seu início é marcado pela puberdade, e suas transformações corporais acontecem até chegar a uma maturidade e responsabilidade que ultrapassam o indivíduo, como é o caso da responsabilidade social (OUTEIRAL, 1994). Embora existam diferentes concepções sobre a adolescência, principalmente quanto ao seu início e fim, há um consenso de que se trata de um período de transformações, que podem ser: físicas, emocionais e sociais.

Para a Organização Mundial da Saúde (2013), a adolescência também é marcada por transformações tendo seu início aos 10 anos e seu término aos 19 anos completos. Em relação à Lei 8.069/90 que dispõe sobre o Estatuto da Criança e do adolescente (ECA), em seu artigo 2°, a adolescência compreende o período de 12 aos 18 anos de idade, também pode ser aplicada excepcionalmente a pessoa entre 18 e 21 anos de idade. É importante ressaltar que a adolescência tem características diferentes da juventude, que tem um *status* social marcado pela "independência relativa em relação ao núcleo familiar original e por menor autonomia diante das instituições sociais para além das familiais" (GROPPO, 2017, p. 13).

Quando devo dirigir? Reflexões sobre adolescentes não habilitados e seus aspectos sociais e psicológicos

Os altos índices de acidentes de trânsito têm impacto diretamente na sociedade, e nos cabe refletir sobre quando esses acidentes envolvem adolescentes e o momento que este por sua vez deve dirigir. De acordo com a OMS (2015), uma das principais causas de mortes entre adolescentes de 10 a 19 anos são os acidentes de trânsito, no ano de 2015 foram quase 115 mil vítimas, a OMS considera que a maioria dos acidentes poderiam ter sido evitados. A lei que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), dispõe em seu capítulo XIV - "Da Habilitação", em artigo 140:

> A habilitação para conduzir veículo automotor e elétrico será apurada por meio de exames que deverão ser realizados junto ao órgão ou entidade executivos do Estado ou do Distrito Federal, do domicílio ou residência do candidato, ou na sede estadual ou distrital do próprio órgão, devendo o condutor preencher os seguintes requisitos: I - ser penalmente imputável; II - saber ler e escrever; III - possuir Carteira de Identidade ou equivalente. (CTB, 1997).

De acordo com a CTB (1997), existe um conjunto de regras que a pessoa que pretende dirigir deve seguir, primeiramente ser penalmente imputável, ou seja, atribuir a alguém a responsabilidade. Desta maneira atribuir a alguém a responsabilidade por uma infração, a imputabilidade no Brasil se dá a partir dos 18 anos de idade.

Com base na Constituição Federal (1988), em seu artigo 228, são penalmente inimputáveis os menores de dezoito anos, sujeitos às normas da legislação especial, em relação ao Código Penal Brasileiro (1940) em seu artigo 26 são isentos de pena, a pessoa que por doença mental ou desenvolvimento mental incompleto ou com retardo, era ao tempo da ação ou da omissão, totalmente incapaz de entender o teor ilícito do fato ou determinar-se com esse entendimento. Assim, a legislação especial que contempla os chamados inimputáveis é o ECA (1990), que, em seu artigo 6 revela a necessidade de ser levado em conta a condição peculiar da criança e do adolescente como pessoas em desenvolvimento. A partir do CTB (1997), para uma pessoa ter acesso à habilitação é necessário ter 18 anos completos, e poder ser responsável pelos seus atos, ou seja, imputável penalmente. Mas, afinal, de fato é assim que acontece? As pessoas somente assumem a direção dos meios de transporte ao adquirir sua habilitação e quando são imputáveis?

De acordo com o Código de Trânsito Brasileiro (1997) em seu artigo 309, a pessoa que dirige veículo automotor sem a devida permissão para dirigir ou sem habilitação, ou se é cassado o direito de dirigir gerando perigo de dano, pode sofrer as penalidades de detenção, de seis meses a um ano, ou multa. Na prática são flagrados pela fiscalização de trânsito adultos e/ou adolescentes dirigindo sem habilitação, e nesse caso ambos poderão sofrer penalidades que podem ser administrativas e civis, bem como penais ou socioeducativas quando adolescentes, dependendo da situação, por exemplo, o caso de acidentes que envolvem vítimas.

A Pesquisa Nacional de Saúde do Escolar (Pense), realizada pelo IBGE e Ministério da Saúde em 2012, em que participaram 3.000 escolas com alunos da 8° série/ 9°ano do ensino fundamental de escolas públicas e privadas do país (em 312 municípios), apontou como resultado que 27% dos adolescentes entre 13 e 15 anos dirigiram veículos motorizados. Ao considerar que só é possível ter habilitação aos 18 anos, esses adolescentes cometeram uma infração de trânsito. No entanto, não se trata apenas de infrações de trânsito, mas também, das consequências que as mesmas podem causar, como por exemplo, os acidentes de trânsito que podem até levar algum envolvido a óbito.

Contudo, quando e como os adolescentes aprendem a dirigir? Dellatorre (1997) realizou uma pesquisa na qual obteve como resultado que adolescentes de classe social alta aprenderam dirigir muito cedo, em idades de 8 a 13 anos de idade, e que quem os ensinou foram os próprios membros da família. Outra pesquisa realizada por Benincasa et al. (2006), se constatou que o ato do adolescente dirigir sem habilitação destaca-se entre os fatores de riscos aos acidentes de trânsito, considerou que existe pouca conscientização dos pais frente a essa questão, assim, como os vários riscos dessa atitude, não tendo a percepção do perigo no qual estão expondo os seus filhos.

Para Cristo (2012), é muito comum que jovens aprendam a dirigir através de instrução não formal, ou seja, fora da autoescola, sendo que quem ensina são os amigos, o pai, o irmão ou alguém próximo, esse tipo de aprendizagem é muito perigosa uma vez que essas pessoas não são devidamente capacitadas para ajudar nas dificuldades e em ensinar da forma correta, podem transmitir seus próprios vícios e valores que não são compatíveis com o trânsito. De acordo com o autor, quando esses alunos chegam à autoescola não querem mudar seus hábitos, pois acreditam que da forma como aprenderam é a mais correta.

Portanto, dirigir sem habilitação e aprender a dirigir antes dos 18 anos são práticas que acontecem na adolescência e podem ser muito perigosas, conforme apontado pelos autores. Uma pesquisa realizada por Castro et al. (2015), na cidade de Vespasiano, estado de Minas Gerais, revelou que adolescentes sem habilitação para conduzir veículos possuem maior chance de se envolverem em acidentes de trânsito e maior probabilidade de ter comportamentos de risco quando fazem uso de bebida alcoólica; sendo que ao dirigem alcoolizados, não usam cinto de segurança, fazem uso de substâncias psicoativas, portam armas e se envolvem em brigas, do que aqueles que são habilitados.

Duarte et al. (2014), também referem que alguns estudos têm demonstrado que a falta de habilitação e a idade do condutor são fatores que aumentam o risco de uma pessoa se envolver em um acidente, por exemplo, uma pesquisa realizada na Nova Zelândia mostrou que quando se trata de motoristas sem habilitação o risco de lesão em razão do acidente chega a ser onze vezes maior, e quando se trata de motoristas jovens, estes estão mais favoráveis a desenvolverem outros comportamentos não seguros na direção, como consumir bebida alcoólica, exceder a velocidade, dirigir de forma perigosa e não fazer a utilização dos equipamentos de segurança.

Sobrinho (2010) comenta em seu artigo sobre dados estatísticos que revelam sobre as causas dos acidentes de trânsito na adolescência, sendo as mais comuns, excesso de velocidade, manobras imprudentes, consumo de álcool e drogas, falta de experiência, não obediência às leis de trânsito, pressão dos amigos e comportamentos de risco por busca de desafios. A autora se baseou também em uma pesquisa realizada pela empresa Volvo em seu Programa Volvo de Segurança no Trabalho (PVST), em conjunto com as empresas Perkons, Ministério da Saúde e Sociedade Brasileira de Ortopedia e Traumatologia (SBOT), com adolescentes e jovens de 16 a 25 anos em 2007, os dados são alarmantes em função do alto índice de adolescentes que dirigem sem serem habilitados, tendo completado a maioridade ou não. De acordo com a autora, o jovem brasileiro reconhece os seus comportamentos de risco, e em sua análise, o mais importante que reconhecer é colocar em prática.

Analisando as questões apresentadas externamos os questionamentos, quais a(s) consequência(s) ou responsabilização imputada ao adolescente que descumpre a legislação de trânsito? As infrações de trânsito são administrativas, e podem também ser uma infração civil e penal, de acordo com o CTB (1997) em seu artigo 161:

> Constitui infração de trânsito a inobservância de qualquer preceito deste Código, da legislação complementar ou das resoluções do CONTRAN, sendo o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas indicadas em cada artigo, além das punições previstas no Capítulo XIX.

Como mencionado anteriormente na CF (1988) sobre os inimputáveis, o ECA (1990) retrata em seu artigo 104 que, "são penalmente inimputáveis os menores de dezoito anos, sujeitos às medidas previstas nesta Lei. Parágrafo único. Para os efeitos desta Lei, deve ser considerada a idade do adolescente à data do fato". Portanto, o ato infracional cometido pelo adolescente está sujeito ao ECA (1990), todavia, ser inimputável não significa que o adolescente não será responsabilizado pelos seus atos, pelo contrário, o adolescente está sujeito a essa legislação especial. De acordo com o ECA (1990) em seu artigo 112:

> Verificada a prática de ato infracional, a autoridade competente poderá aplicar ao adolescente as seguintes medidas: I - advertência; II - obrigação de reparar o dano; III - prestação de serviços à comunidade; IV - liberdade assistida; V - inserção em regime de semi-liberdade; VI - internação em estabelecimento educacional; VII - qualquer uma das previstas no art. 101, I a VI. § 1º A medida aplicada ao adolescente levará em conta a sua capacidade de cumpri-la, as circunstâncias e a gravidade da infração. § 2º Em hipótese alguma e sob pretexto algum, será admitida a prestação de trabalho forçado. § 3º Os adolescentes portadores de doença ou deficiência mental receberão tratamento individual e especializado, em local adequado às suas condições. (BRASIL, 1990).

Desse modo, um adolescente ao dirigir sem habilitação está cometendo um ato infracional, não podendo apenas ser responsabilizado administrativamente. De acordo com Araújo (2007), o adolescente mesmo que inimputável é responsabilizado administrativamente e civilmente por seus atos, quando tratar-se de infração de trânsito cujo adolescente é condutor do veículo, é legal a autuação e aplicação de todas as medidas do CTB, inclusive a responsabilidade subsidiária dos pais ou responsáveis, corroborando com o apontamento no Código Civil (Lei n° 10.406/2002) em seu artigo 932, em que são também responsáveis pela reparação civil: "I - os pais, pelos filhos menores que estiverem sob sua autoridade e em sua companhia; II- o tutor e o curador, pelos pupilos e curatelados, que se acharem nas mesmas condições" (BRASIL, 2002).

Os adolescentes são responsabilizados de acordo com o ECA (1990), porém, existe uma grande discussão em torno dessa questão, parte da sociedade acredita que se o adolescente pode votar aos 16 anos, pode assumir responsabilidade de um adulto, ou seja, arcar com a maioridade penal. Neste caso, o adolescente passa a ser considerado imputável aos 16 anos, sendo que o mesmo também poderá dirigir? Considerando que o artigo140 do CTB (1997), retrata que para a obtenção da CNH é necessário ser penalmente imputável, ao reduzir a maioridade penal para 16 anos, o adolescente também poderá participar da avaliação para a obtenção de sua CNH e ser um futuro condutor habilitado, e para isso deverá ter mudança no CTB.

Em relação à maioridade penal, está em tramitação um projeto de emenda constitucional (PEC171/93), que visa à redução da idade penal de 18 para 16 anos, o debate entre aqueles que defendem a redução da idade penal e daqueles que são contra, não define (e não esgota) a questão. Os que são contra a redução da idade penal acreditam conforme Saraiva (2013), que existe um clamor social em relação à redução da idade penal dos 18 anos para os 16 anos, para o autor trata-se de uma questão totalmente equivocada, pois quem defende este ponto de vista acredita que nada acontece com adolescente autor de ato infracional, essa falsa convicção de impunidade dificulta a efetivação do ECA, "ranço histórico" herdado desde o Código de Menores de 1979, que não via a criança e o adolescente como pessoa de direitos.

Quanto à redução da idade penal (imputabilidade), Saraiva (2013) acredita que essa medida seja desnecessária, uma vez, que as medidas impostas pelo ECA como socioeducativas são de responsabilização, e muito mais severas e eficientes que as medidas impostas aos adultos no atual sistema penal. A ONU (2017) também se posiciona contra a redução da maioridade penal, refere que os adolescentes são mais vítimas da violência do que causadoras, que reduzir a maioridade não resolverá o problema da violência, pois crianças e adolescentes precisam que seus direitos sejam garantidos e de medidas de proteção contra as medidas de punição que são para os adultos.

Os que apoiam a redução da idade acreditam, conforme Nucci (2016), que adolescentes de 16 e 17 anos têm plenas condições de compreensão de seus atos (infracionais), e que o desenvolvimento mental dos adolescentes não é o mesmo de antigamente, pois acompanharam a evolução dos tempos. De acordo com Lins et al (2016), os que defendem a redução da maioridade no Brasil acreditam em uma visão sócio-histórica, em que o amadurecimento dos adolescentes atualmente é ágil em razão do fácil acesso a quantidade de informações. No senso comum constatam que os adolescentes possuem maturidade emocional e intelectual, podendo ser responsabilizados pelas suas atitudes.

Se a redução da idade penal vier a acontecer, poderá trazer mudanças para o mundo do trânsito, pensando nessa questão, os adolescentes estão prontos para dirigir na adolescência? De acordo com Cristo (2012), existe a falsa crença de que dirigir é fácil, isso o preocupa, porque pode levar a ideia de que é fácil, e não perigoso, portanto, não é necessário tomar alguns cuidados. Cristo (2012) acredita que pensando desse modo é possível compreender porque muitos pais permitem que seus filhos dirijam antes da idade permitida. De acordo com Jorge et al. (2013), o comportamento de adolescentes contribui para o aumento dos acidentes de trânsito, uma vez que eles transgridem regras impostas pela sociedade, e as características típicas como a imaturidade, pode ir ao encontro com os acidentes. Conforme as autoras, os veículos representam a "aventura", em que acabam desafiando seus próprios limites, arriscando a si e a outros.

Para Duarte et al. (2014), o fato do adolescente dirigir pode ter representações psicológicas e sociais, uma vez que pode representar independência em relação aos pais e maior aceitação em seu meio social, o desejo de mostrar que já não é mais criança, consequentemente pode fazê-lo violar leis, e se colocar em risco. Dirigir sem habilitação faz parte do processo de maturidade, mesmo assim, pode representar e expor tanto o adolescente como a sociedade a um risco iminente.

A pesquisa realizada por Benincasa et al. (2006), também constatou que para os adolescentes existem ganhos sociais no ato de dirigir sem habilitação, como ter independência, aproximação em relacionamentos amorosos, sentimento de poder e de se sentirem superiores aqueles que não têm meios para dirigir, além do interesse em velocidade e a convicção baseada na crença de que nada de ruim irá lhe acontecer. De acordo com Sobrinho (2010), falta aos jovens maturidade emocional para dirigir com responsabilidade e não se deixar influenciar pelos amigos ou pelo grupo que convive, pois quando não se tem maturidade, passam a ter comportamentos de risco no trânsito colocando sua vida em risco e da sociedade. É um período conflituoso em que os adolescentes possuem muitas vezes habilidades para dirigir, mas ainda não tem maturidade suficiente para enfrentar as dificuldades e o estresse do trânsito.

Para Bravo (2015), dirigir é um processo pertencente à sociedade, que contribui com meio de locomoção e favorece a independência das pessoas em geral. Para o autor, ao considerar o período da adolescência nesse contexto do trânsito, dirigir pode ser o início ou o caminho ao rumo da destruição, dependerá da individualidade do adolescente e os aspectos sociais envolvidos. De acordo com o autor, o adolescente deve ser capaz de assumir as consequências de suas atitudes no trânsito, a dificuldade é que muitas vezes ele não está apto, e é necessário que os adolescentes aprendam comportamentos de cidadania, deixando para trás atitudes e certos comportamentos, que podem intervir na ação de dirigir. Para dirigir de forma segura, o condutor precisa ter domínio sobre uma série de fatores (equilíbrio emocional, cuidados com o veículo e não ter distrações).

Outro autor também cita sobre a importância de se ter maturidade no trânsito, Mariano (2016) afirma que ter 18 anos não significa que o jovem completou a maturidade, existe ainda imaturidade com adolescentes "rebeldes" no mundo do trânsito, mesmo quando se trata dos habilitados ou entre os responsáveis em criar leis e executá-las. Para Cristo (2012), dirigir envolve fatores complexos, não é uma atividade simples e por isso para que o condutor possa dirigir de forma segura, precisará se apoiar e ter desenvolvidas algumas competências psicológicas e comportamentais, tais como, a tomada e processamento de dados, fazer julgamento e decidir rapidamente nas mais variadas situações de trânsito, conseguir responder agilmente a situação que está diante de si, bem como, diversos outros fatores que muitas vezes não são perceptíveis ao condutor diante do volante e que ocorrem cotidianamente. Para o autor, não basta apenas guiar um automóvel, é necessário ser responsável, pois sua atitude implicará na de terceiros e para se ter um bom funcionamento no mundo do trânsito.

Cristo (2012) analisa sobre as emoções e como estão presentes no dia a dia do trânsito, de acordo com o mesmo, devem estar controladas, porque se a pessoa age somente através das emoções e esquece-se da razão, pode ser levada a cometer atitudes equivocadas. De acordo com autor se alguém viver apoiado em arriscar-se através de desafios e pela impulsividade, deverá ser guiada pela imaturidade e pela fragilidade psíquica podendo gerar atitudes desastrosas. Jorge et al. (2013) retratam sobre a responsabilidade da sociedade quanto à questão da redução dos índices de acidentes no que se refere a crianças e adolescentes no trânsito. Para os autores, todos devem se empenhar nesse papel, pais, educadores entre outros, pois, as medidas preventivas se apresentam com uma necessidade urgente.

Para Cristo (2012), o trânsito é um espaço de convivência e encontro social entre as pessoas, nem sempre se dá da melhor forma, ocasionando em certos momentos estresses, irritações e até mesmo conflitos. De acordo com o autor, dentro desse sistema muitos motivos contribuem para que se olhe de forma negativa a um conjunto de fatores, como ruas esburacadas, falta de sinalização, aspectos sociais, culturais e ambientes, considerados como fatores externos. Além desses fatores existe também o fator individual, ou seja, como cada um se comporta dentro desse sistema.

Conforme apontado por Rozestraten (1988), o homem tem a maior probabilidade de desorganizar o sistema como um todo. Assim, Cristo (2012), aponta que cada um tem suas próprias necessidades, desejos e anseios, opiniões que podem ser diferentes as das outras pessoas, no espaço social é preciso ter essa compreensão para conseguir lidar com essas pessoas em busca de minimizar os danos que podem ser causados em razão dessa diversidade. O autor também alega que o trânsito não se trata apenas de sua individualidade e sim de um coletivo, em que todos são pertencentes e tem os mesmos direitos, assim como, responsabilidades. Quando alguém alega que o espaço do trânsito não é bom, este pode ter influência direta de si mesmo, por isso a necessidade de pensar e analisar seus próprios comportamentos.

Ter 18 anos representa poder legalmente dar entrada ao processo de habilitação, porém, pensando nas questões apresentadas, ter a idade mínima permitida pode não ser suficiente para conduzir um veículo no atual mundo do trânsito. Destaca-se que temos como requisitos mínimos aos candidatos à habilitação se submeterem a uma série de exames de acordo com o artigo 147 do CTB (1997):

> O candidato à habilitação deverá submeter-se a exames realizados pelo órgão executivo de trânsito, na seguinte ordem: I - de aptidão física e mental; II - (VETADO), III - escrito, sobre legislação de trânsito; IV - de noções de primeiros socorros, conforme regulamentação do CONTRAN; V - de direção veicular, realizado na via pública, em veículo da categoria para a qual estiver habilitando-se.

Nesse mesmo artigo, no que se refere à aptidão física e mental, o código de trânsito brasileiro inclui a avaliação psicológica, tanto para candidatos submetidos à primeira habilitação, como também para candidatos que fazem a renovação e aqueles que exercem atividade remunerada. Quanto à questão da avaliação psicológica, a resolução do CONTRAN 425/12 retrata em seu artigo 5°, que deverão ser verificados por meio da avaliação psicológica, através de métodos e técnicas psicológicas, alguns processos psíquicos, tais como: "I - tomada de informação; II - processamento de informação; III - tomada de decisão; IV - comportamento; V - auto-avaliação do comportamento e VI - traços de personalidade".

Em face disso, o que pode ser feito para reduzir o número de acidentes de trânsito principalmente entre a população de adolescentes e jovens? Para Cristo (2012), é preciso buscar desenvolver nas crianças e jovens um conjunto de habilidades e atitudes que contribuam para que estes possam sobreviver no mundo do trânsito que se assemelha a uma selva, uma vez que crianças e jovens buscam espelhar-se nos adultos e reproduzem suas falhas, enquanto, os adultos são aqueles que deveriam ensinar corretamente acabam muitas vezes dando maus exemplos. O autor acredita, que através da educação para o trânsito, seja possível chamar a atenção dos jovens que ainda não dirigem ou que estão próximos a ter sua habilitação para que estes tenham uma formação baseada na cidadania.

Com base na CTB (1997), em seu artigo 320, parte do dinheiro arrecadado com as multas de trânsito deverá ser aplicado no fundo nacional à segurança e educação de trânsito, ou seja, existem recursos que devem ser utilizados em prol da educação para o trânsito. Conforme aponta Campos et al. (2012), o ser humano está em constante processo de aprendizagem desde que nasce até a sua morte, neste sentido, é possível a transformação de um ambiente de locomoção em um lugar respeitoso através da educação, com o objetivo de alcançar a cultura de segurança no trânsito.

De acordo com Campos et al. (2012), o Brasil possui mecanismos para se promover a educação para o trânsito através de políticas públicas educacionais que tenham como meta a redução dos acidentes, o grande desafio são os entraves burocráticos e governamentais, que acabam por interferir e impedir que essas políticas aconteçam, salvo ações pontuais. Campos et al. (2012) esperam que ações nas grades curriculares de crianças e adolescentes sejam concretizadas e obrigatórias, através da educação para o trânsito sejam formados cidadãos preocupados com o coletivo e não somente consigo mesmo, porque ações individuais refletem diretamente no coletivo.

De acordo com Corrêa (2013), é necessário estabelecer em nosso país uma cultura de educação para o trânsito, que avance e se desenvolva em seus vários aspectos, que sejam consolidadas uma série de contingências, pois o fato do Brasil ser um país com baixos níveis de escolaridade, falta à população maior compreensão em relação à cidadania, civismo, entre outras,

pois têm influência direta na maneira como a pessoa se comporta no trânsito. Para o autor, o fato da educação não ter qualidade corrobora com a questão da segurança no trânsito ter prioridade, sendo pouco valorizada; os desdobramentos vêm nos altos índices de acidentes. Para que o país seja considerado desenvolvido torna-se viável que tenhamos um trânsito civilizado com baixos índices de acidentes, para que isso aconteça é preciso que a cultura de segurança no trânsito se espalhe pelo país e que traga uma mudança radical no atual modelo, transformando a todos.

Considerações finais

Este trabalho teve como objetivo analisar sobre quando é a "hora certa" para dirigir, compreender a prática de dirigir por adolescentes não habilitados e analisar os aspectos sociais e psicológicos do ato de dirigir. Através desses objetivos buscamos refletir sobre as consequências das infrações de trânsito cometidas por adolescentes e sobre a redução da imputabilidade penal para os 16 anos. Caso seja aprovado em lei, permitirá que adolescentes possam dirigir. Frente ao exposto, refletiu-se sobre a necessidade da educação para o trânsito a fim de se prevenir e reduzir os acidentes.

Sobre o momento certo de dirigir, consideramos que é necessário ser imputável para iniciar o processo de habilitação, conforme rege o Código de Trânsito Brasileiro. Contudo, através de bibliografia existente, foi possível perceber que muitos adolescentes dirigem sem habilitação antes de completar 18 anos, sendo que na maioria das vezes aprendem a dirigir através de instrutores não formais, como, pais, familiares ou pessoas próximas. Não é a forma ideal de aprendizagem, uma vez que não se trata apenas de conduzir um veículo, mas, de um conjunto de regras, princípios e valores que precisam conhecer antes de assumir esta responsabilidade, os instrutores não formais acabam por contribuir para que a vida dos adolescentes e de outras pessoas sejam colocadas em risco.

A literatura também apontou sobre as características da adolescência, que são próprias, e que estão em pleno desenvolvimento e em contato com o seu meio social. Fase da vida que busca por desafios, por construção e afirmação de sua identidade, neste somatório que podem influenciar sua atuação no trânsito. Pois, quando um adolescente passa a dirigir e não tem a devida preocupação com as consequências de sua atuação (infringir as regras de trânsito e se colocando em risco por excesso de velocidade e dirigir sem habilitação, por exemplo) e colocando também a vida de outras pessoas em risco.

Outro aspecto encontrado na pesquisa apontou que não basta apenas ter 18 anos para que uma pessoa possa dirigir, em razão da complexidade que a ação exige, dirigir pode parecer simples, conforme muitos acreditam, porém, uma pessoa que dirige enfrenta muitos desafios no trânsito, exigindo nível de maturidade que muitos não têm, considerando a maturidade na sua dimensão biopsicossocial. Quando se trata de adolescentes essa questão da imaturidade pode ser ainda maior. Portanto, além da idade considerada legal para dirigir é necessário que o candidato seja também aprovado em uma série de exames médicos, e também psicológicos (realizada uma avaliação psicológica). Através da avaliação psicológica, selecionam-se os candidatos aptos para lidar com as mais diversas situações no trânsito. Conforme a literatura pesquisada torna-se fundamental o controle das emoções nesse contexto, como também, um conjunto competências psicológicas e comportamentais.

Além dos aspectos psicológicos, a literatura apontou sobre a necessidade de se pensar em aspectos de cidadania, ou seja, de se pensar no trânsito como um espaço de convivência social, em que não se trata apenas da individualidade e sim de um coletivo, as atitudes de uma pessoa podem ter influências diretas na vida de outras pessoas e também consequências seríssimas e até mesmo desastrosas, pois no "mundo do trânsito" temos necessidades e vontades que nem sempre vão ao encontro com as necessidades de outras pessoas. É preciso ter esta compreensão para conseguir lidar e minimizar os danos que podem ser causados em razão dessas adversidades.

As reflexões apontam que existe interesse de certos segmentos da sociedade em reduzir a maioridade penal, e está em tramitação projeto de lei que visa à redução da idade penal, ou seja, da imputabilidade dos 18 anos para os 16 anos. Como já ressaltado, os que defendem a redução da idade penal acreditam que os adolescentes têm maturidade para responder como os adultos pelos crimes. Aos que são contra a redução, o argumento principal é que os adolescentes não têm maturidade suficiente para dirigir e nem mesmo para serem julgados como adultos; uma vez que as medidas socioeducativas impostas aos adolescentes podem ser ainda mais severas que as aplicadas aos adultos. Nossa posição, enquanto pesquisadores/cidadãos é contrária à redução da maioridade penal, acreditamos que a redução favorecerá ao aumento das estimativas em acidentes de trânsito no país.

Nosso entendimento nos altos índices de acidentes de trânsito que envolve esta categoria "adolescência", é que é preciso maior conscientização da sociedade, e que o Estado precisa ser mais atuante perante a esta questão, seja com investimentos em políticas públicas, seja com amplo processo de gestão e educação. Somos sabedores que não será fácil e nem será um trabalho em curto prazo, pois será preciso desenvolver nas crianças e jovens um conjunto de habilidades e atitudes que contribuam para que estes possam sobreviver no mundo do trânsito.

O investimento (maciço) em educação para o trânsito é capaz de mudar este cenário no Brasil, diminuindo os altos índices de acidentes que envolvem principalmente as crianças e adolescentes. Dirigir é um grande ato de responsabilidade, que se desdobra em respeito às leis de trânsito, ao próximo e a coletividade.

Ao constatarmos que já existe a responsabilização aos adolescentes que cometem infrações de trânsito, levamos a crer que não é reduzindo a idade penal que se reduz os acidentes de trânsito. Quanto à questão da responsabilização o Estatuto da Criança e do Adolescente é um exemplo de proteção e também de responsabilização por considerá-las como pessoas em desenvolvimento, que tem seus direitos garantidos. Tratar adolescentes como adultos pode trazer sérias consequências a nossa sociedade, de modo provisório ao longo de nossa história o Estado brasileiro atuou de forma que trouxeram consequências nefastas a crianças e adolescentes, cabe-nos fazer o alerta e ajudar no trabalho de conscientização perante o país.

Notas

[1] Bianchi (2011) defende que a Psicologia do Trânsito é uma ciência. Essa posição também é compartilhada por autores como Rozestraten (1981 e 1988) e Silva e Günther (2009), Hoffmann, Cruz e Alchieri (2003).

[2] Coordenada pela Profa. Dra. Alessandra S. Bianchi, maiores informações no site da instituição: http://www.humanas.ufpr.br/portal/psicologiamestrado/linhas-de-pesquisa/iv-psicologia-do-transito-avaliacao-e-prevencao/

Referências bibliográficas

ARAÚJO, D. M. J.. **A responsabilidade do menor de idade pelo cometimento de infrações de trânsito**. 2007. Disponível em: <http://www.transitobr.com.br/index2.php?id_conteudo=105> Acesso em: 19 dez. 2018.

BENINCASA, M.; REZENDE, M. M.. Percepção de fatores de risco e de proteção para acidentes de trânsito entre adolescentes. **Boletim de Psicologia**, 56(125), 241-256. 2006. Disponível em: <http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0006-594320>Acesso: 24 de out. de 2018.

BIANCHI, A.. Psicologia do Trânsito: O Nascimento de uma Ciência. **Interação em Psicologia**, 15, 71-75. 2011. Disponível em: <https://revistas.ufpr.br/psicologia/article/view/25376/17005.06000200008&lng=pt&tlng=pt> Acesso em: 12 dez. 2018.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. [Coleção Saraiva de Legislação]. (21a ed.). São Paulo: Saraiva. 2001.

_____. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Pesquisa Nacional de Saúde Escolar** (Relatório de pesquisa/Pense 2012), Rio de Janeiro, RJ, IBGE. 2012. Disponível em: <https://ww2.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/pense/2012/> Acesso em 12 set. 2018.

_____. **Lei nº. 2.848, de 7 de dezembro de 1940** - Decreta o Código Penal. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del2848.htm> Acesso em: 23 out. 2018.

_____. **Lei nº 8.069, de 13 de julho de 1990** - Dispõe sobre o Estatuto da Criança e do adolescente e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8069.htm> Acesso em: 21 out. 2018.

_____. **Lei nº. 9.503, de 23 de setembro de 1997** - Institui o Código de trânsito brasileiro. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9503.htm> Acesso em: 20 dez. 2017.

_____. **Lei nº 10.406 de 10 de janeiro de 2002** - Institui o Código Civil. Disponível: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/l10406.htm> Acesso em: 05 ago. 2018.

_____. **Resolução nº 425, de 27 de novembro de 2012** - Dispõe sobre o exame de aptidão física e mental, a avaliação psicológica e o credenciamento das entidades públicas e privadas de que tratam o art. 147, I e §§ 1º a 4º e o art. 148 do Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/index.php/resolucoes> Acesso em: 10 out.2017.

BRAVO, M. de S.. Aprender a dirigir aos 18 anos de idade: uma visão da psicologia nessa fase da adolescência. **Boletim de Psicologia**, 65(143), 147-155, 2015. Disponível em: <http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0006-59432015000200004&lng=pt&tlng=pt> Acesso em: 29 de out. 2018.

CAMPOS, de I, C.; FELTRIN, F, T.; ROMÃO, V, P, N, M.; JUNIOR, R, A, A.; FERRAZ, P, C, A.. A importância da educação de trânsito na formação de cultura de segurança no trânsito. **Anais do III Seminário de Pós-Graduação em Engenharia Urbana**, Maringá, PR, Brasil, 8, 2012. Disponível em: <http://www.eventos.uem.br/index.php/simpgeu/simpgeu/paper/view/945/755> Acesso em: 27 jan. 2019.

CASTRO, O, J, L.; CAMPOS, A, E, M.; MATTOS, F, P, G.; OLIVEIRA, L, G.; PROIETTI, A, F.; XAVIER, C, C.. Dirigir moto ou carro entre adolescentes: inquérito "saúde em Vespasiano", 2015. **Revista médica de Minas Gerais**, 26 (1), 1-8. Disponível em: <http://rmmg.org/artigo/detalhes/2346> Acesso em: 15 set. 2018.

CORRÊA, J. P. (Orgs.). **Cultura de segurança no trânsito: casos brasileiros**. 2013. Disponível em: <https://pvst.com.br/culturadasegurancanotransito/cultura-de-seguranca-no-transito.pdf>Acesso em: 21 out. 2018.

COSTA, Bruna Luciana Rodrigues; ALCHIERI, João Carlos. Aspectos históricos da avaliação psicológica do trânsito no Brasil. In: Conselho Federal de Psicologia. **Psicologia do Tráfego: Características e desafios no contexto do MERCOSUL.** Conselho Federal de Psicologia. - Brasília: CFP, 2016. Disponível em: <http://site.cfp.org.br/wp-content/uploads/2016/08/CFP_Livro_PsicologiaTrafego_web22.pdf> Acesso em: 10 jan. 2019.

CRISTO. F.. **Psicologia e Trânsito***:* Reflexões para pais, educadores e (futuros) condutores. São Paulo: Casa do Psicólogo. 2012.

CZERWONKA, Mariana. **Maio Amarelo**: a importância da segurança no trânsito. 2014. Disponível em: <http://portaldotransito.com.br/educacao/conscientizacao-no-transito/maio-amarelo/maio-amarelo-a-importancia-da-seguranca-no-transito/> Acesso em: 02 out. 2018.

DELATORRE, Maria Cecília Cordeiro. **O trânsito e seus novos centauros**. [Dissertação em Ciências da Saúde]. Londrina: Centro de Ciências da Saúde da Universidade Estadual de Londrina. 1997. Disponível em: <http://www.uel.br/pos/saudecoletiva/Mestrado/res/12.html> Acesso em: 21 out. 2018.

DICIONÁRIO JURÍDICO. **Imputabilidade**. 2010. Disponível em: <https://www.direitonet.com.br/dicionario/exibir/1000/Imputabilidade> Acesso em: 23 out. 2018.

DUARTE, E. C.; GARCIA, L. P.. Motoristas adolescentes no Brasil: prevalência e fatores associados estimados a partir da Pesquisa Nacional de Saúde do Escolar (PeNSE 2012). **Revista Brasileira de Epidemiologia**, 17 (Suppl. 1), 3-16, 2014. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S1415-790X2014000500003&script=sci_arttext&tlng=pt> Acesso em: 12 dez. 2017.

GROPPO, Luís Antonio. **Introdução à Sociologia da Juventude**. Jundiaí: Paco Editorial, 2017.

HOFFMANN, M. H.; CRUZ, R. M.. Síntese Histórica da Psicologia do Trânsito no Brasil. In. ALCHIERI, J. C.; CRUZ, R. M.; HOFFMANN, M. H. (Orgs.), **Comportamento Humano no Trânsito**. São Paulo: Casa do Psicólogo. 2004.

_____; LUZ FILHO, Silvio Serafim da. A educação como promotora de comportamentos socialmente significativos no trânsito. In. HOFFMANN, Maria Helena; CRUZ, Roberto Moraes; ALCHIERI, João Carlos (Orgs.). **Comportamento Humano no Trânsito**. São Paulo: Casa do Psicólogo. 2003. Disponível em: <https://books.google.com.br/books?hl=pt-BR&lr=&id=Mm7KEjD5tFgC&oi=fnd&pg=PA105&dq=%E2%80%9Cmundo+do+tr%C3%A2nsito%E2%80%9D&ots=T3EqFUfO2I&sig=WMN6skDimzOQfwBtXI3EjuzeLhM#v=onepage&q=%E2%80%9Cmundo%20do%20tr%C3%A2nsito%E2%80%9D&f=false> Acesso em: 22 dez. 2018.

_____; Comportamento do condutor e fenômenos psicológicos. **Psicologia: Pesquisa & Trânsito,** 1(1), 17-18, 2005. Disponível em: <http://pepsic.bvsalud.org/pdf/ppet/v1n1/v1n1a04.pdf> Acesso em: 20 dez. 2017.

JORGE, M, P, H, M.; MARTINS, G, B, C.. A criança, o adolescente e o trânsito: algumas reflexões importantes. **Revista associação médica brasileira.** 59(3), 199–208, 2013. Disponível em: <http://projetoescola.labtrans.ufsc.br/projetoescola/a-crianca-o-adolescente-e-o-transito-algumas--reflexoes-importantes-jorge-martins-2013> Acesso em: 14 jan. 2018.

LAGONEGRO, M. A.. A ideologia rodoviarista no Brasil. **Ciência & Ambiente**, 37(45), 39-50, 2008. Disponível em: <http://w3.ufsm.br/reciam/sumario.php?IDEdicao=45#> Acesso em: 15 set. 2018.

LINS, R.; FIGUEIREDO, F, D.; SILVA, L.. A redução da maioridade penal diminui a violência? Evidências de um estudo comparado. **Opinião Pública**, 22(1), 118-139, 2016. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0104-62762016000100118&script=sci_abstract&tlng=pt> Acesso em: 12 out. 2018.

MANGE, R.. Evolução da psicotécnica em São Paulo. **Arquivos Brasileiros de Psicotécnica**, 8(1), 5-7, 1956. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_nlinks&ref=000106&pid=S1413-82712007000200007000022&lng=es> Acesso em: 08 ago. 2017.

MARIANO, Celso. **Dezoito anos de CTB**: a maturidade não veio. 2016. Disponível em: <http://portaldotransito.com.br/opiniao/transito-e-a-sociedade/dezoito-anos-de-ctb-a-maturidade-nao-veio/> Acesso em: 29 out. 2018.

MOREIRA, Marcelo Rasga; RIBEIRO, José Mendes; MOTTA, Caio Tavares; MOTTA, José Inácio Jardim. Mortalidade por acidentes de transporte de trânsito em adolescentes e jovens, Brasil, 1996-2015: cumpriremos o ODS 3.6? **Ciência & Saúde Coletiva**, v. 23, p. 2785-2796, 2018. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/csc/v23n9/1413-8123-csc-23-09-2785.pdf> Acesso em: 22 dez. 2018.

NAÇÕES UNIDAS NO BRASIL. **OMS**: Brasil é o país com maior número de mortes de trânsito por habitante da América do Sul. 2015. Disponível em: <https://nacoesunidas.org/oms-brasil-e-o-pais-com-maior-numero-de-mortes-de-transito-por-habitante-da-america-do-sul/> Acesso em: 04 set. 2018.

_____. **Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2011-2020 é lançada oficialmente hoje (11) em todo o mundo**. 2011. Disponível em: <https://nacoesunidas.org/decada-de-acao-pela-seguranca-no-transito-2011-2020-e-lancada-oficialmente-hoje-11-em-todo-o-mundo/> Acesso em: 11 set. 2018.

_____. **Agência da ONU se posiciona contra a redução da maioridade penal no Brasil**. 2017. Disponível em: <https://nacoesunidas.org/agencia-da-onu-se-posiciona-contra-reducao-da-maioridade-penal-no-brasil/> Acesso em: 28 out. 2018.

NUCCI, G. de S.. **Manual de direito penal**. [Manual]. Revista, Atualizada e Ampliada. São Paulo, SP, 2016. Disponível em: <https://bdjur.stj.jus.br/jspui/bitstream/2011/74452/manual_direito_penal_nucci_11.ed.pdf> Acesso em: 10 fev. 2018.

OBSERVATÓRIO NACIONAL DE SEGURANÇA VIÁRIA. **90% dos acidentes são causados por falhas humanas, alerta observatório**. 2018. Disponível em: <https://www.onsv.org.br/90-dos-acidentes-sao-causados-por-falhas-humanas-alerta-observatorio/> Acesso em: 03 set. 2018.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE. **Relatório global sobre o estado da segurança viária 2015**. Genebra, Suíça: Organização Mundial da Saúde. 2015. Disponível em: <https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/Summary_GSRRS2015_POR.pdf> Acesso em 29 ago. 2018.

PERALVA, Angelina; FIGEAC, Julien; PATON, Nathalie. Resta algo de 2013? **Liinc em revista**, v. 13, p. 381-400, 2017. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/321453995_Resta_algo_de_2013_Is_there_anything_left_of_2013 Acesso em: 15 abr. 2019.

ROZESTRATEN, R. J. A.. Psicologia do trânsito: o que é e para que serve. **Psicologia: ciência e profissão**, 1(1), 141-143, 1981. Disponível em: <http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1414-98931981000100006&lng=pt&tlng=pt> Acesso em: 27 jun. 2017.

_____. **Psicologia do trânsito**: Conceitos e processos básicos, (p.154). São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1988.

_____. Os prós e contras da análise de acidentes de trânsito. **Arquivos Brasileiros de Psicologia**, 53(3), 7-22, 2001. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_nlinks&ref=000179&pid=S1414-98932012000500013000040&lng=pt> Acesso em: 25 out. 2018.

SARAIVA, J.. A Idade e as Razões: Não ao Rebaixamento da Imputabilidade Penal. **Revista Direito Em Debate**, 6(9), 86-98, 2013. disponível em: <https://www.revistas.unijui.edu.br/index.php/revistadireitoemdebate/article/view/855> Acesso em: 25 out. 2018.

SILVA, F. H. V. C. A.. Psicologia do Trânsito e os 50 Anos de Profissão no Brasil. **Psicologia: Ciência e Profissão**, 32 (n. especial), 176-193, 2012. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1414-98932012000500013> Acesso em: 10 ago. 2017.

SILVA, Fábio Henrique Vieira de Cristo; GÜNTHER, Hartmut. Psicologia do trânsito no Brasil: de onde veio e para onde caminha? **Temas em Psicologia**, 17(1), 163-175, 2009. Disponível em: <http://pepsic.bvsalud.org/pdf/tp/v17n1/v17n1a14.pdf> Acesso em: 18 dez. 2018.

SILVA, M, A, da.; VILLAS BÔAS, E, F. Avaliação psicológica preliminar e complementar para aquisição da primeira habilitação/renovação com e sem atividade remunerada e adição de categoria A. **Boletim de Psicologia**, 66 (145), 215-225, 2016. Disponível em: <http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0006-59432016000200010&lng=pt&tlng=pt> Acesso em: 19 dez. 2018.

TELES, M. L. S.. **O que é psicologia?** São Paulo: Editora Brasiliense, 2003.