

FATORES DO COMPORTAMENTO HUMANO QUE IMPLICAM NO ENVOLVIMENTO DE POLICIAIS MILITARES EM ACIDENTES DE TRÂNSITO: ESTUDO SOBRE AS PERCEPÇÕES DE CONDUTORES DE VIATURAS DA POLÍCIA MILITAR DO ESTADO DO AMAZONAS

Alexandre Marinho Morais¹

RESUMO

Este artigo envolve o resultado de uma pesquisa cuja preocupação foi de apontar fatores do comportamento humano que conduzem a acidentes de trânsito por parte de policiais militares. Partiu-se da identificação preliminar sobre o número de acidentes dessa natureza que ocorrem entre os integrantes da Polícia Militar do Estado do Amazonas (PMAM). O objetivo geral foi de investigar quais os fatores do comportamento humano no trânsito que afetam o desempenho do policial militar na condução de viaturas em patrulhamento ou no atendimento a ocorrências. Para tanto, adotou-se o método qualitativo, com abordagem dedutiva e finalidade descritiva, com aplicação de entrevista estruturada em 30 policiais condutores de viaturas e 5 oficiais responsáveis pela condução de Inquéritos Técnicos (ITs). Os resultados trazem a percepção dos participantes quanto à necessidade de se promover um acompanhamento melhor por parte dos responsáveis pela montagem das equipes, bem como se estender a aplicação de medidas visando ao acompanhamento desses policiais, principalmente os que se envolvem em acidentes, de forma que o número de sinistros dessa natureza possa ser minorado.

Palavras-chave: *Comportamento humano no trânsito - Estado emocional - Acidentes de trânsito.*

ABSTRACT

This article involves the result of a survey whose concern was to point out factors of human behavior that lead to traffic accidents by military police. We started from the preliminary identification of the number of such accidents that occur between members of the Military Police of the State of Amazonas (PMMA). The general objective was to investigate which factors of human behavior in traffic that affect the performance of the military police in conducting patrolling in vehicles or in attendance to events. To this end, we adopted the qualitative methods with deductive approach and descriptive purpose, applying structured interview in 30 police cars and drivers 5 official responsible for conducting Technical Surveys (ITs). The results bring the participants' perception on the need to promote better monitoring by the teams involved in the installation, as well as extend the application of measures for the monitoring of these officers, especially those involved in accidents, so that the number of such accidents can be reduced.

Keywords: *Human behavior in traffic - Emotional state - Traffic accidents.*

¹ Oficial da Polícia Militar do Estado do Amazonas. Especialista em Gestão de Segurança Pública.

INTRODUÇÃO

Este estudo considera que a direção de um veículo é uma atividade em que prevalece o psiquismo consciente e racional do indivíduo, exigindo elevados níveis de atenção, concentração, raciocínio, memória, percepção, entre outros, todos interagindo sincronicamente, além de um estado físico e emocional normais.

Por força da profissão, o policial militar que conduz viaturas – seja em situação de patrulhamento ou no atendimento a ocorrências – além desses critérios, ainda tem que possuir um estado de comportamento diferenciado, pois são muitas as situações em seu cotidiano que podem levá-lo a condições de desatenção, colocando em risco a sua própria vida, de seus acompanhantes e de terceiros.

Na Polícia Militar do Estado do Amazonas (PMAM), tem-se verificado um nível de ocorrências para acidentes de trânsito de certa forma constante, e o aspecto mais intrigante situa-se na evidência de que esses acidentes costumam ocorrer com mais frequência em situações de patrulhamento, onde supostamente a velocidade empregada seria menor, do que em casos de atendimento a ocorrências, onde ocorre justamente o contrário.

No intuito de investigar quais os fatores do comportamento humano no trânsito que se situam como possibilitador de acidentes de trânsito envolvendo o policial militar quando em patrulhamento ou no atendimento a ocorrências, foi traçado o objetivo geral da pesquisa, que corresponde a: investigar quais os fatores do comportamento humano no trânsito que afetam o desempenho do policial militar na condução de viaturas em patrulhamento ou no atendimento a ocorrências.

Para o alcance desses resultados, planejou-se a metodologia da pesquisa a partir do suporte bibliográfico alicerçado por uma etapa de campo, onde foram entrevistados 30 (trinta) policiais militares condutores de viaturas operacionais da PMAM, que circulam pelas ruas de Manaus em situações de patrulhamento ou de atendimento a ocorrências. Como complemento, foram entrevistados também 5 (cinco) oficiais que atuam ou atuaram em ITs atinentes ao envolvimento de policiais

militares em acidentes de trânsito.

A pesquisa, então, apresenta como características principais o apontamento acerca do comportamento humano no trânsito, envolvendo principalmente o estudo sobre as variáveis do comportamento humano tido como propiciadoras de acidentes; a situação do trânsito no Brasil; as formas como são elaboradas as testagens para avaliação dos níveis psicológicos e emocionais de indivíduos que se submetem a essas condições. Destaca-se também o comportamento do policial militar quando em condução de viaturas para patrulhamento e atendimento a ocorrências, e a forma como são conduzidos os inquéritos técnicos para avaliação dos acidentes.

O FATOR HUMANO E SEU COMPORTAMENTO NO TRÂNSITO

De acordo com Rozestraten, o fenômeno trânsito é entendido como “[...] o deslocamento de pessoas ou coisas pelas vias de circulação”, que envolve vários comportamentos-deslocamentos regidos por um sistema de normas específicas. Os estudos relacionados ao fator humano no trânsito apontam para o fato de que os comportamentos assumidos pelos indivíduos nesse sistema se encaixam em duas categorias: o direto e o indireto. No primeiro, o comportamento é idêntico ao movimento corporal dos motoristas agindo sobre o veículo; no segundo, o comportamento deriva das ações diretas dos condutores sobre os comandos do veículo quando em trânsito nas vias².

O comportamento humano, então, passa a ser a principal tônica que rege os estudos do fator humano no trânsito, objeto da Psicologia do Trânsito. Esse comportamento se modifica em função da diversidade de usuários – pedestres, ciclistas, motoristas, e outros – os quais tem contribuído para a definição da construção de vias e veículos, bem como organizar o trânsito em um sistema complexo de leis e normatizações.

² ROZESTRATEN, R. J. A. **Psicologia do trânsito**: conceitos e processos básicos. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1988.

O comportamento também pode ser entendido sob a ótica cultural de cada sociedade, como opina Lemes³. Esse conjunto de atributos forma a metodologia da Psicologia do Trânsito, que se firma como científica na medida em que procura descobrir relações existentes entre as variáveis dependentes – aquelas que são afetadas ou explicadas pelas independentes – e as independentes – que afetam outras variáveis⁴.

Os atributos culturais recebem ainda o reforço contributivo de Machado, quando explica que “o trânsito não pode ser entendido como distanciado da realidade histórica, política e social” em que o indivíduo se insere, já que reflete, diária e continuamente, os conflitos existentes na sociedade: a competição, a falta de educação, a diferença de classes, o consumismo, a ausência de solidariedade, a pouca consciência social, a cidadania, o pouco senso comunitário. “Assim, o trânsito não paira acima da sociedade, sendo então, fruto de seus valores éticos e morais”⁵.

Outros autores, a exemplo de Duarte, incorporam fatores como faixa etária, gênero, condições de trabalho, patologias e deficiências fisiológicas e fatores psicológicos no campo de trabalho da Psicologia do Trânsito. Isso porque, na opinião da autora acima, o ato de dirigir envolve questões relacionadas ao intelecto, à percepção e ao caráter, bem como a elementos de personalidade, apesar desses fatores não serem motivos de preocupação por parte dos estudos que analisam o comportamento humano no trânsito⁶.

No ambiente institucional das polícias militares, esse aspecto não se torna diferenciado, uma vez que inexiste uma preocupação com as condições psicológicas e/ou emocionais dos condutores, seja na escolha de profissionais para exercer essa

³ LEMES, E. C. Trânsito e comunidade: um estudo prospectivo na busca pela redução de acidentes. In: HOFFMAN, M. H.; CRUZ, R. M.; ALCHIERI, J. C. **Comportamento humano no trânsito**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003.

⁴ LEITE, P. R. **Metodologia do trabalho científico**. 2008. Disponível em: <<http://www.meusite.mackenzie.com.br/>> Acesso em: 1 ago. 2009.

⁵ MACHADO, A. P. Um olhar da Psicologia Social sobre o trânsito. In: HOFFMAN, M. H.; CRUZ, R. M.; ALCHIERI, J. C. **Comportamento humano no trânsito**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003, p. 123-.

⁶ DUARTE, T. O. Avaliação psicológica de motoristas. In: HOFFMAN, M. H.; CRUZ, R. M.; ALCHIERI, J. C. **Comportamento humano no trânsito**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003.

função, seja em função do cuidado com o emocional do indivíduo que se envolve com acidentes de trânsito, em patrulhamento ou no atendimento a ocorrências.

Não há como se deixar de atentar para essa questão, uma vez que os estudos sobre trânsito no Brasil revelam que a maior parte dos acidentes decorre de fatores do comportamento humano envolvidos. Tanto assim que a Psicologia do Trânsito no Brasil passou por períodos distintos de evolução, variando desde a necessidade de aplicações de técnicas de exames psicológicos até a evolução para a aprovação do Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997), onde se firmou também a participação da Psicologia em vários âmbitos correlacionados com os estudos sobre o trânsito.

Um dos principais argumentos envolvidos diz respeito à carga de trabalho em motoristas, que tem suscitado inclusive uma parcela maior de atenção por parte dos estudos relacionados ao comportamento humano no trânsito. A carga de trabalho, no caso de motoristas, não diz respeito somente aos profissionais que atuam nessa condição, mas envolve toda e qualquer circunstância que leve o indivíduo a assumir a condição de motorista.

Para a análise dessa variável, Wisner⁸ considera o ato de dirigir como uma atividade, semelhante ao gesto laboral, onde se insere pelo menos três aspectos: físico (fisiológico e ambiental), cognitivo (perceptivo) e psíquico (significado do sofrimento atribuído).

O ato de dirigir é uma atividade que requer esforço físico e mental e, portanto, sofre influência de fatores que experimentam com a carga de trabalho e emergem da própria realização das tarefas: o que o sujeito sente com relação ao seu desempenho, quanto esforço foi colocado nessa tarefa, os sentimentos de estresse e frustração experimentados, dentre outros.

⁷ BRASIL. Senado Federal. **Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997**. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Brasília: DOU, 1997.

⁸ WISNER, A. **A inteligência no trabalho**: textos selecionados de ergonomia. São Paulo: FUNDACENTRO, 1994.

Apesar de representar uma faceta nova no estudo sobre o comportamento humano no trânsito, os conceitos sobre carga de trabalho ainda são marcados pela ambiguidade, imprecisão e controvérsia. Entretanto, Almeida⁹ considera que, para motoristas, a carga de trabalho se associa com outros fatores externos, os quais influenciam no desempenho à direção de um veículo, tais como: a segurança física, as exigências dos usuários, as condições do tempo, as condições das vias, o trânsito lento, congestionamentos, as deficiências nas sinalizações, poluição sonora, poluição visual, iluminação deficiente, temperatura do motor e condições de trabalho em geral. Como fatores internos, esse autor enumera os seguintes itens: doenças crônicas ou agudas, problemas de visão/auditivos, auto-medicação, fadiga (muitas horas ao volante), estresse, calor, cansaço, desrespeito às leis de trânsito, o desrespeito de outros motoristas, álcool e drogas, e problemas pessoais.

A realidade apresentada pelo policial militar na condução de viaturas é, sem dúvida, caracterizada como atividade profissional em que a carga de trabalho corresponde às mesmas variáveis atribuídas como características do comportamento humano no trânsito, porém acrescentam-se também outros atributos, como o fato do veículo servir para atividades onde a atenção no trânsito precisa ser acrescida de outros elementos.

Existem algumas condições básicas para que se produzam comportamentos adequados no trânsito. Rozestraten¹⁰ enumera as seguintes:

- a) A presença de estímulos ou de situações que possam ser observadas e percebidas; quanto mais clara e menos ambígua a situação ou o estímulo, melhor poderá ser a adaptação comportamental em relação a ela;
- b) Um organismo em condições de perceber e de reagir adequadamente aos estímulos percebidos; portanto, um organismo sem deficiências sensoriais mentais ou motoras que prejudiquem sua reação; e
- c) Uma aprendizagem prévia dos sinais e das normas que devem ser seguidas para que este organismo saiba se comportar adequadamente no sistema complicado do trânsito.

⁹ ALMEIDA, N. D. V. Contemporaneidade x trânsito: reflexão psicossocial do trabalho dos motoristas urbanos. **Psicologia: Ciência e Profissão**. v. 1, n. 1, Brasília: CFP, 1991. Disponível em: <<http://www.scielo.br/>> Acesso em: 28 maio 2009.

¹⁰ Op. Cit., p. 17.

Essas informações se fazem necessárias para o entendimento acerca do conjunto de elementos que se inserem no comportamento humano quando em situações de acidentes de trânsito, já que, no Brasil, há uma relativa escassez de produção científica sobre essa temática, principalmente levando-se em consideração os aspectos psicológicos que influenciam no comportamento humano ao trânsito¹¹.

OS ACIDENTES DO TRÂNSITO NO BRASIL E OS DADOS SOBRE ACIDENTES COM POLICIAIS MILITARES NO ESTADO DO AMAZONAS

Diferentemente do que ocorre em países desenvolvidos, onde a sociedade faz um esforço considerável no sentido de controlar o trânsito, nos países em desenvolvimento esse fenômeno ainda é registrado como um problema cada vez maior. Marin e Queiroz¹² reforçam essa argumentação, salientando que, de acordo com o Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN), o Brasil é apontado como um dos países detentores dos piores e mais perigosos trânsitos do mundo, registrando índices correspondentes a um acidente para cada lote de 410 veículos circulando no País.

Os acidentes de trânsito, em função de sua proporção, são considerados como um problema de saúde pública, já que interfere nas variáveis sócio-econômicas e podem representar um custo anual perto de 1% a 2% do Produto Interno Bruto (PIB) em países menos desenvolvidos¹³.

Atualmente, se discute que nem mesmo o novo Código de Trânsito Brasileiro e as campanhas visando à conscientização de motoristas têm feito diminuir, em números relativos, os índices de acidente de trânsito, principalmente os que culminam com vítimas fatais. Por conta disso, o entendimento mais recorrente

¹¹ MARIN, L.; QUEIROZ, M. S. A atualidade dos acidentes de trânsito na era da velocidade: uma visão geral. **Cadernos de Saúde Pública**, v. 16, n. 1, Rio de Janeiro, jan./mar. 2000. Disponível em: <<http://www.scielo.br/>> Acesso em: 2 jun. 2009.

¹² Idem, p. 2

¹³ SODERLUND, N.; ZWI, A. B. Mortalidad por accidentes de tránsito en países industrializados y en desarrollo. **Boletín de la Oficina Sanitaria Panamericana**, 119:471-480, 1995. Disponível em: <<http://www.lilacs.br>> Acesso em: 15 maio 2009.

cristaliza-se no aspecto da atitude que o condutor demonstra diante dos riscos da direção de um veículo, já que, conforme apontam Dotta e Dotta (2002), trata-se, antes de tudo, de uma tarefa perceptiva¹⁴.

Em se tratando do comportamento humano que conduz a acidentes, pode-se identificar a quantidade de motoristas que, mesmo habilitados, não reagem bem diante de situações que a condução em meio ao trânsito pode suscitar. Isso pode representar uma lacuna que os critérios de avaliação psicológica utilizados no Brasil deixam transparecer, apesar de que, na visão de Alchieri, o estudo dos fatores inteligência, percepção e caráter tenham sido responsáveis pela definição de uma linha que se manteve por mais de cinquenta anos na condução da avaliação psicológica de condutores de veículos¹⁵.

Como se percebe nessa linha metodológica, os profissionais de Psicologia avaliaram os candidatos a motorista de todo o país, seguindo as regras dos órgãos de trânsito e as orientações dos seus respectivos órgãos de classe quando estes se manifestavam. Nesse contexto, identificam-se como raros os estudos sobre a validade de testes a partir da medida de comportamentos de condutores, que sejam metodologicamente aceitáveis e que possam auxiliar a tomada de decisão do psicólogo em considerar um candidato como apto ou inapto.

Em semelhante medida, o policial militar condutor de veículo passa por essas baterias, porém somente quando encontra-se em vias de obter o documento que lhe habilita para a condução. Nas corporações policiais, não se verifica a imposição a respeito de outros testes que podem comprovar a habilidade e competência para desenvolver tais atividades, a despeito de existirem cursos de direção defensiva e evasiva, ou até mesmo das corporações contarem com o apoio de núcleos de Psicologia em seus quadros.

¹⁴ DOTTA, A.; DOTTA, R. **Acidentes de trânsito**: como evitá-los. 4 ed, Porto Alegre: (s. e.), 2002.

¹⁵ ALCHIERI, J. C. Considerações sobre a prática da avaliação psicológica de condutores no Brasil. In: HOFFMAN, M. H.; CRUZ, R. M.; ALCHIERI, J. C. **Comportamento humano no trânsito**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003.

Não obstante, deve-se lembrar que o próprio Código de Trânsito Brasileiro instituiu a discussão acerca do comportamento do motorista. Até então, o condutor, de certa forma, tinha se acostumado com a impunidade à medida que não existia uma legislação mais rigorosa nem formas eficazes de fiscalização.

Comparando esse quadro com o de acidentes envolvendo policiais militares na condução de viaturas, não se verificam registros de punições mais exemplares para os que se envolvem em acidentes. Em muitos casos, inclusive, o policial volta quase que imediatamente às suas atividades como condutor, mesmo enquanto o inquérito continua a se desenrolar.

A partir do momento em que o ser humano entra no seu veículo, seja de qualquer espécie, necessita recorrer a uma série de funções mentais, assumindo uma parcela de sua identidade que é a de motorista. Como cita Tonglet, o motorista basicamente irá utilizar sua inteligência corporal-cinestésica para manobrar e operar o veículo e suas inteligências pessoais para discernir e tomar decisões no sentido de realizar um deslocamento seguro desde sua origem até o seu destino. Cabe, então, discutir se essa característica é prioridade da aplicação dos testes psicológicos, principalmente aqueles que correspondem à análise do comportamento humano no trânsito¹⁶.

De acordo com Della Méa e Ilha, a metodologia usada no estudo da Psicologia do Trânsito é científica à medida que procura descobrir relações existentes entre estímulos e comportamentos. O comportamento humano é o principal causador de problemas no trânsito, por isso, convém estudar as causas de seu mau funcionamento e quais os processos que podem levar a uma disfunção do sistema homem-veículo-via¹⁷.

Esses mesmos autores afirmam ainda que “nem todos os motoristas que se

¹⁶ TONGLET, E. C. **BFM-1-Bateria de funções mentais para motorista**: testes de atenção. 2 ed. São Paulo: Vetor, 2002.

¹⁷ DELLA MÉA, C. P.; ILHA, V. D. Percepção de psicólogos do trânsito sobre a avaliação de condutores. In: HOFFMAN, M. H.; CRUZ, R. M.; ALCHIERI, J. C. **Comportamento humano no trânsito**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003.

envolvem em acidentes com falhas humanas apresentam traços que podem ser detectados em testes psicológicos”. A avaliação psicológica só é capaz de detectar pessoas claramente inaptas para dirigir, pois os testes não permitem avaliações precisas e só podem eliminar (temporariamente) candidatos no extremo da curva de aptidão¹⁸.

Identifica-se, portanto, que essa verificação da inaptidão é também manifestada no modo de agir das corporações que possuem condutores de veículos em seus quadros. A PMAM utiliza como parâmetro para que um indivíduo seja considerado apto a conduzir viaturas o critério de possuir habilitação fornecida por órgão regulador do trânsito, não se percebendo a consideração acerca de outros elementos que possam considerar se este indivíduo possui dimensões específicas construídas a partir das variáveis que incidem sobre o comportamento no trânsito.

A questão sobre a avaliação psicológica recai novamente sobre os resultados de um instrumento e sua pertinência na medida de padrões comportamentais normais, ou seja, sobre o funcionamento anormal de personalidade, sem, portanto, centrar-se no esclarecimento de quais os pontos a identificar como criteriosos para avaliação e seleção de um motorista que pudesse ser normal.

Na opinião de Sandrini, os testes psicológicos são instrumentos que produzem resultados confiáveis. Em sua grande maioria, são testes psicométricos, ou seja, medidas do comportamento humano que se enquadram dentro da teoria quantitativista em ciências. Isso implica que eles pressupõem e se fundamentam no conhecimento dos fundamentos da medida em ciências, da teoria da medida e, mais particularmente, da teoria da medida em psicologia¹⁹.

São vários os testes que se podem valer os profissionais de Psicologia para mensurar as áreas comportamentais dos indivíduos que atuam no trânsito. Existe o

¹⁸ Idem, p. 34

¹⁹ SANDRINI, R. **Exame psicológico integrado para examinadores/peritos**. Manaus: Universidade do Amazonas, 2002. APOSTILA.

teste palográfico²⁰, os que mensuram especificamente as habilidades necessárias para conduzir um veículo através de coordenação bi-manual e equilíbrio psíquico, chamados Testes Projetivos de Personalidade – como o Wartegg²¹ e o Zulliger²², entre outros.

Tonglet explica que outro teste utilizado é o BFM, que consiste em um conjunto de instrumentos psicológicos que tem por finalidade investigar as funções mentais que se encontram implícitas no ato de dirigir. Visa estabelecer uma investigação, avaliação, classificação e padronização das funções psíquicas consideradas fundamentais para dirigir um veículo e assim elevar as funções psíquicas naturais (atenção, memória e raciocínio) a um nível superior, tornando-as reestruturadas e direcionadas a uma determinada atividade, a de motorista²³.

A aplicação dos instrumentos psicológicos visa basicamente a avaliações psicológicas que podem determinar se determinado sujeito está apto ou não a ser portador da Carteira Nacional de Habilitação (CNH). No entanto, outros instrumentos de avaliação que se relacionam com os problemas de trânsito, vêm sendo aplicados, como o Inventário de Expressão de Raiva como Estado e Traço (STAXI), cuja sigla deriva do original *State Trait Anger Expression Inventory*, desenvolvido por Charles Spielberger, que aborda a mensuração do sentimento de raiva em motoristas.

São, portanto, instrumentos que podem servir para avaliar as dimensões do comportamento pertinente ao policial militar condutor de viaturas. Contudo, em se

²⁰ O teste palográfico objetiva avaliar o perfil da personalidade através da análise dos traçados gráficos, sendo utilizado em testes psicotécnicos para a condução de veículos deste a década de 1980. É considerada uma técnica medidora projetiva de movimento expressivo, podendo ser entendida como uma avaliação da personalidade com base na expressão gráfica (VISÃO GERAL..., 2003)

²¹ Trata-se de uma técnica de investigação da personalidade através de desenhos obtidos por meio de uma variedade de pequenos elementos gráficos que servem como uma série de temas formais a serem desenvolvidos pelo indivíduo de maneira pessoal (VISÃO GERAL..., 2003).

²² Teste aplicado através da interpretação integrada de três pranchas (aspectos primitivos da personalidade; afetividade/emoções; e relacionamento), que propicia uma visão aprofundada da personalidade humana, seja em sua estrutura ou em sua dinâmica, especialmente em relação aos seus aspectos afetivo-emocionais, bem como em termos de intelectualidade, pensamento, objetivos de vida, sociabilidade, relacionamento interpessoal, entre outros (VISÃO GERAL..., 2003).

²³ Op. Cit.

tratando desse profissional, deve-se primeiro buscar os elementos representativos dos aspectos legais. Isso porque, no entendimento geral, o policial em serviço, mesmo que esteja em missão emergencial, com os sinais de alerta ligados, necessita observar as regras de trânsito como um todo, além das próprias condições ambientais que se apresentam nas vias.

No que diz respeito ao conhecimento, a argumentação é de que o condutor policial, em igual medida do condutor civil, deve deter os específicos para a condução de veículos, o que inclui regras de trânsito, procedimentos de direção defensiva e primeiros socorros, como condição *sine qua non*. Na questão da prática, Günther a descreve como uma habilidade que se adquire no decorrer do tempo. Justifica-se, portanto, o fato de que, para obter uma concessão de permissão para dirigir um veículo motorizado, o candidato a motorista precisa demonstrar que possui um certo número de treino, através de prova prática²⁴.

Quanto às atitudes, esta se insere no âmbito da prontidão, presteza ou disposição de utilizar o conhecimento e a prática em benefício de um comportamento no trânsito, de tal modo que nenhuma pessoa seja prejudicada, colocada em perigo, impedida ou incomodada mais do que o necessário.

Quanto à segurança coletiva, esta diz respeito à velocidade, distâncias, tempos e, de forma mais abrangente, emoções, pensamentos, organizações perceptivas, processamento da informação, todos esses traduzidos na concepção de “comportamentos de alto e de baixo risco”²⁵.

No caso específico de policiais militares, notadamente os incumbidos pela direção de viaturas operacionais, pode-se incluir alguns elementos essenciais. Tratando dessa questão, Cruz et al. citam a questão da “competência no trabalho”, que implica na exigência de determinados comportamentos para lidar com eventos

²⁴ GÜNTHER, H. Ambiente, Psicologia e trânsito: reflexões sobre uma integração necessária. In: HOFFMAN, M. H.; CRUZ, R. M.; ALCHIERI, J. C. **Comportamento humano no trânsito**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003.

²⁵ PERFEITO, J.; HOFFMAN, M. H. Marketing social e circulação humana. In: HOFFMAN, M. H.; CRUZ, R. M.; ALCHIERI, J. C. **Comportamento humano no trânsito**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003, p. 90.

cotidianos e um grau de desenvolvimento destes comportamentos que, ao serem aperfeiçoados, vão determinando outros níveis de desempenho²⁶.

Além dos níveis de competências, prática e atitudes, Pereira incorpora no proceder de determinadas atividades – e aqui pode-se incluir a categoria policial – a aptidão, a habilidade e a perícia. Todos esses elementos, em maior ou menor grau, podem ser estudados de modo geral ou isoladamente quando se trata do comportamento no trânsito²⁷.

Não obstante, o trabalho de um policial militar condutor de viaturas operacionais demanda a integração desses elementos, já que determinadas condições de trabalho levam à tomada de atitudes específicas. Percebem-se essas condições quando da condução em vias para o atendimento a ocorrências, em que há uma clara necessidade do policial em utilizar todos eles para a realização da atividade proposta.

Registre-se, no entanto, que os policiais selecionados na corporação policial militar costumam ser escolhidos entre aqueles tidos como aptos para o desempenho das atividades de policiamento ostensivo. Além disso, há o aspecto relacionado ao interesse manifestado desses candidatos para exercer a função²⁸.

Mesmo em situações que correspondam ao envolvimento de policiais militares em acidentes de trânsito, apresenta-se uma preocupação excessiva com os aspectos técnicos de verificação da culpabilidade e apuração de danos materiais. Nosso entendimento é de que policiais militares suscitariam tratamentos diferenciados, já que, além do peso da atribuição relativa à carga de trabalho, outros fatores se impõem como relevantes, em função da atipicidade da função.

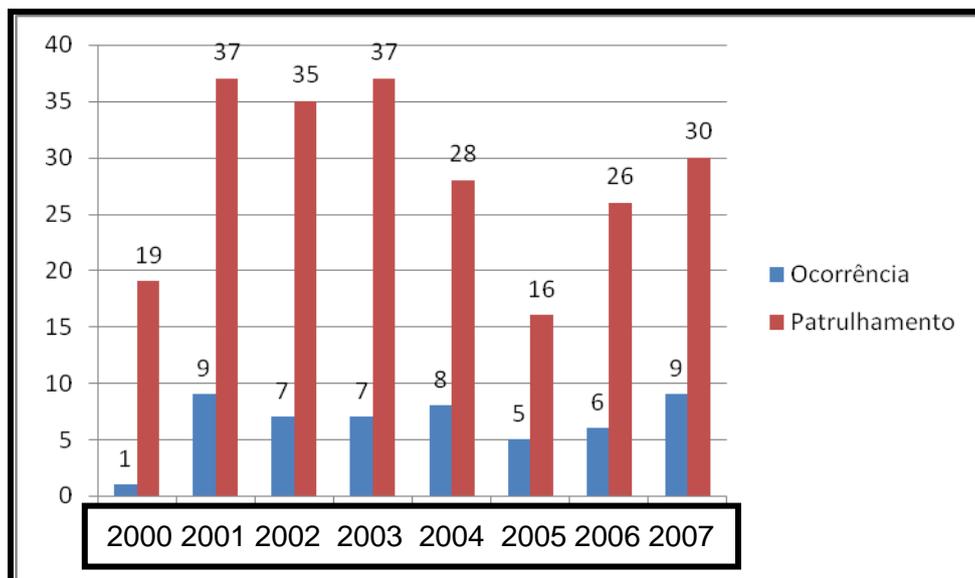
Essa preocupação corresponde a uma realidade que as estatísticas escondem

²⁶ CRUZ, R. M.; HOFFMAN, M. H.; KLÜSENER, C. S. Competências sociais e técnicas dos psicólogos que realizam avaliação de condutores. In: HOFFMAN, M. H.; CRUZ, R. M.; ALCHIERI, J. C. **Comportamento humano no trânsito**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003, p. 191.

²⁷ PEREIRA, E. R. **Fundamentos de ergonomia e fisioterapia do trabalho**. Rio de Janeiro: Taba, 2002.

²⁸ VEDANA, E. A. **Acidentes de trânsito com viaturas no policiamento ostensivo do 4º BPM, nos anos de 1996 a 1998**. Trabalho de Conclusão de Curso de Avançado de Administração da Polícia Militar. Academia de Polícia Militar. Porto Alegre: 1999.

no universo policial militar. De acordo com Vedana, no período compreendido entre 2000 a 2007, ocorreram 280 acidentes de trânsito envolvendo policiais militares em Manaus, sendo 52 em situações de atendimento a ocorrências e 228 em situações de patrulhamento²⁹.



Fonte: Gabinete de Perícia de Trânsito da PMAM

Gráfico 1. Circunstâncias de envolvimento com acidentes de trânsito

Em todos os acidentes que envolvem policiais militares, são conduzidos Inquéritos Técnicos (ITs), cuja finalidade maior é de verificar a possibilidade de recuperação ou não do material, os custos que demandariam esses reparos, bem como as causas determinantes e responsabilidades.

Nesse documento, são expressos os resultados do exame pericial em relação ao bem danificado, realizado por perito habilitado. Indica a exata situação encontrada, informando se foram ou não constatadas falhas mecânicas nos sistemas apurados, que possam sugerir implicações com os danos causados. Ao mesmo tempo, o resultado da investigação deve se dirigir para identificar se o sinistro foi decorrente de causas pessoais ou materiais, além de apresentar a opinião dos avaliadores quanto à conveniência ou não da reparação do bem.

Como se observa, nem na literatura nem tampouco na condução

²⁹ Op. Cit.

administrativa sobre acidentes de trânsito envolvendo policiais em serviço se percebe uma preocupação com as dimensões do comportamento do policial militar em relação às variáveis que interferem no ato de dirigir viaturas, principalmente nos casos em que esses condutores possam demonstrar atributos que possam estar relacionados com mudanças comportamentais, e que possa influir na montagem de equipes para o atendimento ostensivo das ações de policiamento.

MÉTODO

Realizou-se um estudo de abordagem dedutiva, a partir de elementos representativos da realidade vivenciada pelos participantes da pesquisa. O direcionamento dado para os procedimentos de execução da pesquisa seguiram a linha comparativa, de natureza qualitativa e com finalidade descritiva. Escolheu como população o universo de condutores de viaturas policiais e oficiais que conduzem ou já conduziram ITs. A amostra ficou situada em 30 (trinta) policiais condutores e 05 (cinco) oficiais.

Para a coleta de dados, foram utilizados dois roteiros de entrevista estruturada, um para cada grupo de informante, os quais foram devidamente esclarecidos quanto ao teor da pesquisa e seus aspectos de confidencialidade quanto à divulgação de informações pessoais. A análise dos dados foi feita a partir da interpretação das falas dos participantes, sendo correlacionadas com os principais pressupostos teóricos adotados na pesquisa.

RESULTADOS

Os principais resultados da pesquisa, separados por categorias de informações, estão representados pela percepção dos participantes quando aos critérios de pesquisa adotados. Nesse sentido, as categorias foram agrupadas na seguinte ordem.

Situações de patrulhamento

O principal motivo de acidentes de trânsito envolvendo policiais militares, na percepção dos próprios, se refere à “falta de atenção” do condutor. Essa falta de atenção é representada por diversos fatores que interferem no cuidado ao conduzir o veículo. Encontram-se categorizados os seguintes aspectos: conversas ao celular promovidas pelos acompanhantes que se encontram no interior do veículo; conversas paralelas entre esses integrantes; sistema de rádio das viaturas; palpites repentinos sobre movimentação nas vias; além de outros aspectos que, se não ligados ao fator comportamental de forma exclusiva, também interferem, já que a atenção pode ser desviada caso elementos pertencentes às condições das vias se façam presentes.

É o caso, principalmente, dos buracos nas vias principais e nas vias secundárias, seguidos pelo asfalto em má condição, areia e óleo na pista, chuva e sinalização das vias periféricas. A manutenção dos veículos também preocupa e se coloca como condição para a mudança brusca de comportamento, onde o condutor tem que desviar sua atenção para uma possível resolução do problema. É o caso da manutenção das viaturas onde, no caso específico da PMAM, são relatadas situações em que o sistema de frenagem das viaturas deixa a desejar.

No caso de situações de patrulhamento, o critério velocidade não é tido como relevante, uma vez que há um limite de velocidade indicado como seguro para a realização dessa tarefa. Não obstante, e tendo em vista o maior número de acidentes nessa condição, sustenta-se que o desvio de atenção, como o próprio relaxamento do condutor, conversas paralelas e rádio são os principais itens apontados como possibilidade de ocorrência de acidentes.

Situações de atendimento a ocorrências

Nessas circunstâncias, o item velocidade passa a ser preponderante, porém, há uma ressalva quanto à atenção redobrada dos condutores, onde esses passam a se preocupar mais com a direção defensiva que, somada às condições das vias, a

manutenção das viaturas e o despreparo de motoristas civis para dar fluxo à viatura, passam a representar os fatores mais evidentes para a ocorrência de acidentes de trânsito.

Como se trata de uma atividade em que a rotina do policial militar se altera drasticamente, levando-se em conta a necessidade em atingir o objetivo da missão, a literatura considera que há um elevado nível de estresse, e o próprio organismo busca uma homeostase, procurando adequar o indivíduo a esse tipo de situação. Pode-se considerar, portanto, que a condição de risco altera o comportamento do indivíduo, mas o seu equilíbrio interno faculta a este a condição de maior atenção e cuidado com as vidas que estão em jogo no momento.

Agressividade e outros fatores na condução de veículo policial

Tanto na situação de patrulhamento quanto no atendimento a ocorrências, o policial condutor de viaturas se expõe a mecanismos que conduzem a graus elevados de agressividade. Essa característica, registre-se, é um componente usual na condução de veículos por qualquer motorista, seja aquele que se desloca em rapidez, seja aquele preso nos engarrafamentos cotidianos nos grandes centros urbanos.

Como a agressividade é um elemento que altera substancialmente o comportamento, podendo levar a níveis de interferência na atenção ao conduzir o veículo, os participantes declararam não estarem imunes a esse fenômeno. Em Manaus, face à limitação do espaço nas vias, dos constantes engarrafamentos e da falta de civilidade de alguns motoristas, pode ser um fator importante que justifique a ocorrência de acidentes.

Principalmente no atendimento a ocorrências, em que o fator emergencial é visivelmente preponderante, a agressividade pode ser manifestada pelo fato do trânsito não ceder espaço para a circulação dos veículos. Tendo, portanto, o intuito de sua missão prejudicado por terceiros, os policiais podem manifestar sua agressividade para cima de outros motoristas.

Essa é uma condição que teria de ser analisada antecipadamente à montagem das equipes. Os próprios participantes declararam que não se pode simplesmente dar

a qualquer pessoa a condição de condutor, se esta não tem o controle emocional suficientemente sustentado para enfrentar essas situações adversas no trabalho, o que pode resultar na ineficácia do serviço e na possibilidade de acidentes.

Quanto a outros fatores de ordem emocional, extrínsecos à personalidade do condutor, tem-se que problemas de ordem pessoal, apesar de não representarem unanimidade nas falas dos participantes, podem ser considerados como potencializadores a acidentes, já que, nessas condições o indivíduo não consegue se concentrar efetivamente em suas ações, face às pressões de natureza externa a este. Problemas de ordem pessoal são perfeitamente justificáveis para a expressão de comportamentos agressivos e estes, por sua vez, podem se incluir nos acidentes de trânsito.

Percepção de encarregados de ITs

Nessa parte da pesquisa, a intenção maior foi de conhecer qual o tratamento dispensado pela corporação para avaliar o emocional dos indivíduos que se envolvem com acidentes de trânsito. Pegando-se as falas dos oficiais responsáveis pela condução dos ITs, identifica-se que até o presente momento não há essa preocupação, já que os inquéritos seguem padrões formais de procedimentos, e visam fundamentalmente a apontar a culpabilidade no acidente e diagnosticar a magnitude do dano causado.

Ainda assim, os participantes declaram que seria de bom alvitre que fossem estabelecidos critérios, até mesmo nos próprios ITs, que pudessem servir de base correlacional para a identificação do estado emocional e do comportamento dos condutores de viaturas. No entanto, salientam de forma mais expansiva que seria uma obrigação do comandante das equipes em verificar o estado emocional dos indivíduos escalados para atuarem nessas condições.

Muitos criticam a montagem do serviço, em que não observa a preocupação em verificar se o policial escalado para tal se encontra em condições de atuar nessa jornada. A preocupação maior, portanto, é com a quantidade de indivíduos e

viaturas rodando, do que quanto ao aspecto qualitativo, de perscrutar a condição do condutor.

Considera-se, portanto, que essas medidas corresponderiam a medidas preventivas, na medida em que se estaria colocando pessoas na condução de viaturas que se encontrassem fortalecidas emocionalmente, reduzindo, portanto, a possibilidade de envolvimento em acidentes de trânsito.

E nas situações em que o condutor se envolve em acidentes de trânsito, a análise do aspecto comportamental seria importante para conduzir os procedimentos visando à saúde, ao bem-estar e à qualidade de vida do indivíduo, já que, em muitas situações, o comportamento ao trânsito pode ser alterado em função de um envolvimento dessa natureza.

O que se percebe é que o tratamento dado ao condutor envolvido em acidente costuma relegar as questões relacionadas ao estado emocional do policial militar. Por todos os aspectos apontados nesta pesquisa, é relevante destacar que a análise dos fatores que incidem sobre o comportamento humano no trânsito deva ser tratada de modo a representar uma realidade que se tem como recorrente, na medida em que os acidentes envolvendo viaturas e policiais militares são uma realidade que não pode ser desprezada.

CONCLUSÃO

Assim como motoristas civis que se envolvem em acidentes podem sofrer desequilíbrios que os atrapalhem em seu ato de conduzir veículos, também policiais se submetem a estes, o que evidencia a necessidade de um olhar mais acurado sobre os aspectos que ensejam possibilidades de se envolver em acidentes de trânsito.

No momento, não há uma preocupação por parte dos órgãos responsáveis da PMAM em direcionar investigações acerca do aspecto emocional dos envolvidos em acidentes, registrando-se, inclusive, contumácia de alguns indivíduos quanto a essa questão.

Não obstante, pelo observado na literatura, não se pode simplesmente desconsiderar os fatores observáveis do comportamento humano no trânsito, muito menos deixar de perceber algumas variáveis emocionais que influem nesse ato. Dessa maneira, entende-se que medidas de avaliação psicológica de condutores de viaturas policiais podem ajudar a minimizar o número de acidentes envolvendo esses indivíduos.

Como recomendações finais, estima-se que a verificação dos estados emocionais pode ser conduzida, nos moldes como apresentado nos relatos dos participantes da pesquisa, a partir de observações preliminares quando da montagem dos serviços, e esses estados merecem reforço se os indivíduos se envolverem em acidentes, minimizando-se, dessa forma, a possibilidade de envolvimento em outros acidentes.

Para tanto, a instituição pode se servir do auxílio do núcleo de Psicologia da Polícia Militar, no sentido de traçar estratégias visando à identificação de perfis adequados para a escolha de policiais militares que irão servir na condução de viaturas.

Essa condição pode ser obtida através dos testes psicológicos identificados na literatura como passíveis de mensuração dos níveis psíquicos e emocionais de tais indivíduos.

Pode-se também efetuar um reprocessamento na condição do condutor que se envolve em acidentes, buscando uma conscientização acerca do ato de conduzir um veículo dessa natureza e em condições diferenciadas do motorista comum. Trata-se, portanto, de uma reeducação e de um fortalecimento emocional que pode contribuir para que esse policial aja com mais cautela e prudência no trânsito.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALCHIERI, J. C. Considerações sobre a prática da avaliação psicológica de condutores no Brasil. In: HOFFMAN, M. H.; CRUZ, R. M.; ALCHIERI, J. C. **Comportamento humano no trânsito**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003.

ALMEIDA, N. D. V. Contemporaneidade x trânsito: reflexão psicossocial do trabalho dos motoristas urbanos. **Psicologia: Ciência e Profissão**. v. 1, n. 1, Brasília: CFP, 1991. Disponível em: <<http://www.scielo.br/>> Acesso em: 28 maio 2009.

BRASIL. Senado Federal. **Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997**. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Brasília: DOU, 1997.

CRUZ, R. M.; HOFFMAN, M. H.; KLÜSENER, C. S. Competências sociais e técnicas dos psicólogos que realizam avaliação de condutores. In: HOFFMAN, M. H.; CRUZ, R. M.; ALCHIERI, J. C. **Comportamento humano no trânsito**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003.

DELLA MÉA, C. P.; ILHA, V. D. Percepção de psicólogos do trânsito sobre a avaliação de condutores. In: HOFFMAN, M. H.; CRUZ, R. M.; ALCHIERI, J. C. **Comportamento humano no trânsito**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003.

DOTTA, A.; DOTTA, R. **Acidentes de trânsito: como evitá-los**. 4 ed, Porto Alegre: (s. e.), 2002.

DUARTE, T. O. Avaliação psicológica de motoristas. In: HOFFMAN, M. H.; CRUZ, R. M.; ALCHIERI, J. C. **Comportamento humano no trânsito**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003.

GÜNTHER, H. Ambiente, Psicologia e trânsito: reflexões sobre uma integração necessária. In: HOFFMAN, M. H.; CRUZ, R. M.; ALCHIERI, J. C. **Comportamento humano no trânsito**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003.

LEITE, P. R. **Metodologia do trabalho científico**. 2008. Disponível em: <<http://www.meusite.mackenzie.com.br/>> Acesso em: 1 ago. 2009.

LEMES, E. C. Trânsito e comunidade: um estudo prospectivo na busca pela redução de acidentes. In: HOFFMAN, M. H.; CRUZ, R. M.; ALCHIERI, J. C. **Comportamento humano no trânsito**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003.

MACHADO, A. P. Um olhar da Psicologia Social sobre o trânsito. In: HOFFMAN, M. H.; CRUZ, R. M.; ALCHIERI, J. C. **Comportamento humano no trânsito**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003.

MARIN, L.; QUEIROZ, M. S. A atualidade dos acidentes de trânsito na era da velocidade: uma visão geral. **Cadernos de Saúde Pública**, v. 16, n. 1, Rio de Janeiro,

jan./mar. 2000. Disponível em: <<http://www.scielo.br/>> Acesso em: 2 jun. 2009.
PEREIRA, E. R. **Fundamentos de ergonomia e fisioterapia do trabalho**. Rio de Janeiro: Taba, 2002.

PERFEITO, J.; HOFFMAN, M. H. Marketing social e circulação humana. In: HOFFMAN, M. H.; CRUZ, R. M.; ALCHIERI, J. C. **Comportamento humano no trânsito**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003.

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

SANDRINI, R. **Exame psicológico integrado para examinadores/peritos**. Manaus: Universidade do Amazonas, 2002. APOSTILA.

SODERLUND, N.; ZWI, A. B. Mortalidad por accidentes de tránsito en países industrializados y en desarrollo. **Boletín de la Oficina Sanitaria Panamericana**, 119:471-480, 1995. Disponível em: <<http://www.lilacs.br>> Acesso em: 15 maio 2009.

TONGLET, E. C. **BFM-1-Bateria de funções mentais para motorista: testes de atenção**. 2 ed. São Paulo: Vetor, 2002.

VEDANA, E. A. **Acidentes de trânsito com viaturas no policiamento ostensivo do 4º BPM, nos anos de 1996 a 1998**. Trabalho de Conclusão de Curso de Avançado de Administração da Polícia Militar. Academia de Polícia Militar. Porto Alegre: 1999.

VISÃO GERAL DE TESTES PSICOLÓGICOS. Apostila. Rio de Janeiro: Faculdade Estácio de Sá, 2003. Disponível em: <<http://www.estacio.br/site/psiconsult/cursos>> Acesso em: 8 jul. 2009.

WISNER, A. **A inteligência no trabalho: textos selecionados de ergonomia**. São Paulo: FUNDACENTRO, 1994.