

Nota de Abertura

*Trata-se aqui de apresentar um número temático de **Análise Psicológica sobre Tráfego rodoviário**. Sendo este inserido no âmbito mais vasto da problemática do tráfego e transportes e tratado numa óptica de factores humanos. Esta contextualização e abordagem específica não trazem, em si, nada de novo. Porém deixam de fora quase tudo o que se tem feito, e vai fazendo, em Portugal em matéria de intervenção, nomeadamente a prevenção rodoviária e a avaliação psicológica de condutores ou candidatos a condutores.*

Começemos pois pelas exclusões para introduzir, clarificar e fundamentar as propostas editoriais.

Os problemas de tráfego rodoviário têm sido quase sempre abordados como assunto de segurança e prevenção. A justificação assentará nalguns dados estatísticos e conjecturas associadas. A saber, (1) que a sinistralidade rodoviária é uma das principais causas de mortalidade em Portugal e que ocupamos o primeiro lugar nas estatísticas da Europa Comunitária. (2) As causas da sinistralidade encontrar-se-iam sobretudo nos condutores: os portugueses serão incultos, mal educados, não respeitam as normas, não sabem conduzir e por isso têm acidentes. (3) Em lógica e elemental consequência as intervenções deveriam ser dirigidas aos condutores, abrangendo o maior número possível, o que na prática e por arrastamento significa toda a população portuguesa.

Uma abordagem dos problemas rodoviários que privilegia a prevenção da sinistralidade parte de dados estatísticos que são, infelizmente, incontornáveis. Porém, como é sabido, as estatísticas são passíveis de tantas manipulações quantas as conveniências e crenças dos que delas se apropriam. Ora, e sejamos claros desde já, a atribuição causal da sinistralidade que tem no condutor o seu alvo de eleição é teoricamente indemonstrável e pragmaticamente limitada. Os limites teóricos devem-se a dois factores: (a) os acidentes são apenas a face visível de problemas mais frequentes, e persistentes, do sistema rodoviário e (b) estes problemas têm origem numa inadequação funcional entre as capacidades, aptidões ou características dos utilizadores e o meio rodoviário. Isto é os problemas rodoviários estão sobretudo ligados a uma errada interface homem-sistema. As intervenções que têm por alvo os condutores e por objectivo imediato a redução da sinistralidade são por isso, em grande medida, acções remediativas, de «tratamento de sintomas» e revelam uma visão atomista e parcial dos problemas. Não surpreende assim que aos elevados investimentos financeiros em campanhas de prevenção, no contexto nacional recente ou no contexto europeu dos anos 80, tenha correspondido uma fraca, ou até nula nalguns casos, melhoria da segurança rodoviária. Isto não significa que as grandes acções dirigidas aos condutores ou à população em geral sejam de todo inúteis. Importa é não esperar delas mais do que podem, de facto, dar: um esclarecimento genérico dos utilizadores, a

preparação destes para novas medidas, disposições ou condicionantes de tráfego. Em suma, tais acções podem responder a necessidades de divulgação de informação.

A avaliação psicológica de condutores ou candidatos a condutores constitui uma outra prática comum, e legalmente regulamentada em Portugal. Genericamente distinguem-se dois domínios. Um é o da avaliação ou selecção de condutores ou candidatos para a condução de veículos pesados de passageiros ou de matérias perigosas. Considera-se que esses tipos de veículo transportam, respectivamente, cargas particularmente valiosas ou que podem pôr em risco um grande número de utilizadores da rede viária e desencadear acidentes ecológicos. Os seus condutores devem por isso ser previamente submetidos a uma avaliação psicológica, vulgo exame psicotécnico. Estes exames são realizados essencialmente por gabinetes de Psicologia privados ou pelos serviços de recursos humanos de grandes empresas, ou grupos de empresas, transportadoras. Os problemas neste domínio específico são sobretudo de ética e rigor profissional. Em particular, a avaliação de candidatos sofre os efeitos de uma tensão irreductível entre, por um lado, o interesse de quem paga o exame (quase sempre o próprio interessado) associado às conveniências do comércio psicológico e, por outro lado, o interesse colectivo e nacional da segurança rodoviária. Um segundo domínio diz respeito aos condutores ou candidatos sobre os quais existam dúvidas, com suporte legal/policial, técnico ou médico, sobre as suas capacidades e aptidões para a condução de veículos automóveis. Nestes casos a avaliação psicológica é realizada pelo Laboratório de Psicologia da Direcção-Geral de Viação ou, com base num protocolo de colaboração, pelo Laboratório de Psicologia da Universidade do Minho. Em ambos os domínios referidos a avaliação de competências ou aptidões básicas, perceptivas, cognitivas e motoras desempenha um papel preponderante. O que é adequado às características da actividade de condução. Anualmente serão impedidos de conduzir algumas, poucas, dezenas de pessoas com claras insuficiências perceptivo-motoras ou atitudes de ponderação de risco inadequadas. Registe-se ainda que a re-aprendizagem ou «reciclagem» de condutores constitui uma actividade a desenvolver, complementar à avaliação psicológica. No entanto estas acções de avaliação ou aprendizagem, ainda que necessárias e pertinentes, terão sempre um impacto reduzido na segurança e eficiência rodoviária. Muito simplesmente porque, como aliás já referimos no parágrafo anterior, os problemas do tráfego rodoviário em Portugal não são redutíveis a um mero problema de inaptidão de alguns condutores. Refira-se ainda que é possível que na Comunidade Europeia se venham a discutir formas de avaliação generalizadas dos condutores. Porém, e muito provavelmente, a experiência nacional e de Espanha não será objecto de uma transposição directa nem sequer mediatizada. Uma profunda análise de modelos de avaliação e da sua predictividade deverá anteceder uma eventual «normalização» comunitária. Este assunto não regista ainda um desenvolvimento suficiente para justificar uma abordagem detalhada neste número temático.

A opção do editor deste número temático de **Análise Psicológica sobre Tráfego** fez-se por um conjunto de textos que fundamentam e acentuam a importância de intervenções estruturais, no pressuposto de que uma melhoria significativa da relação condutor-meio rodoviário constitui a condição essencial, quer para um aumento da eficiência do sistema, quer para uma redução significativa das taxas de sinistralidade. E considerando ainda que muitos dos problemas exigem uma abordagem no contexto mais amplo dos transportes e da circulação de pessoas, mercadorias e informações.

Num primeiro artigo, introdutório a este número temático, os autores procedem a uma revisão da bibliografia nacional disponível: Investigação em Psicologia do Tráfego e Transportes em Portugal, 1984-1994 (P. Z. Caldeira, M. F. Correia, J. F. Gomes, Miguel P. Cunha & J.A. Santos). As principais limitações são evidenciadas e propostas prioridades de investigação e intervenção psicológica.

Os dois textos seguintes abordam questões estratégicas, problematizando o lugar dos Psicólogos neste domínio – Problemas Fundamentais do Tráfego e dos Transportes em Portugal, Questões Estratégicas (J.A. Santos); ou fornecendo informações relevantes para situar os problemas de tráfego no âmbito dos transportes e da investigação na Comunidade Europeia – A Investigação no Domínio do Tráfego e dos Transportes (A.H. Pires da Costa).

John Groeger, em *Psychological Influences on Traffic Law Compliance*, procede a uma revisão da

literatura sobre a alteração dos comportamentos de transgressão dos condutores, em particular daqueles que têm uma ligação efectiva com situações de conflito e acidente. As conclusões do autor apontam para a diminuta eficácia das medidas tradicionais, como o aumento das sanções, e para as potencialidades dos instrumentos de detecção e aviso de situações de risco, colocados nos próprios veículos dos condutores.

As técnicas e os instrumentos de investigação em tráfego rodoviário, praticamente desconhecidas em Portugal, são caracterizados numa nota do editor que inclui uma curta apresentação dos sistemas semi-automatizados de análise de conflitos e dos simuladores (Instrumentos Específicos de Investigação no Tráfego Rodoviário); bem como em dois artigos, de W.B. Verwey, S. Burry e P.J. Bakker (Investigating Driver Support Systems in Real Traffic with the Instrumented Car for Computer Aided Driving) e de Y. Girard (L'Etude Detaillée des Accidents (EDA): Un Outil pour la Recherche).

Dois artigos sintetizam linhas de investigação consideradas particularmente interessantes de uma abordagem dos problemas de tráfego, numa óptica de factores humanos: Towards a Structurally Safe Traffic System: The Development of Self-Explaining Roads (J. Theeuwes) e Role of Environment Complexity and Individual Differences in the Perception of Object Motion During Self-Motion (C. Berthelon & D. Mestre).

No contexto europeu existem, em quase todos os países, um ou mais centros de investigação dedicados ao tráfego rodoviário. Por contraste, em Portugal, a investigação neste domínio é escassa e realizada por pequenas equipas de investigadores sem enquadramento ou suporte específico. Um curto artigo sobre um centro de investigação espanhol, bem estruturado, dinâmico e com um papel influente nas políticas de tráfego do seu país, é aqui proposto como leitura pedagógica e ilustrativa: Transport and Traffic Psychology at the University of Valencia, Spain (E.J.C. Vaya & D. Pollock).

Por último são apresentados dados preliminares de dois projectos de investigação nacionais, com a duração prevista de 3 anos e financiados pela J.N.I.C.T.: Detecção do Movimento de Veículos com Deslocação Simultânea do Sujeito (J.A. Santos) e Avaliação das Atitudes e da Intencionalidade dos Condutores em Cometer Transgressões (A.M. Barros).

JORGE A. SANTOS