

A PSICOLOGIA

e a exploração

DA PERCEPÇÃO, COGNIÇÃO, EMOÇÃO E PERSONALIDADE



Ezequiel Martins Ferreira
(Organizador)

Atena
Editora

Ano 2021

A PSICOLOGIA

e a exploração
DA PERCEPÇÃO, COGNIÇÃO, EMOÇÃO E PERSONALIDADE



Ezequiel Martins Ferreira
(Organizador)

Atena
Editora

Ano 2021

Editora chefe

Profª Drª Antonella Carvalho de Oliveira

Editora executiva

Natalia Oliveira

Assistente editorial

Flávia Roberta Barão

Bibliotecária

Janaina Ramos

Projeto gráfico

Camila Alves de Cremo

Daphynny Pamplona

Gabriel Motomu Teshima

Luiza Alves Batista

Natália Sandrini de Azevedo

Imagens da capa

iStock

Edição de arte

Luiza Alves Batista

2021 by Atena Editora

Copyright © Atena Editora

Copyright do texto © 2021 Os autores

Copyright da edição © 2021 Atena Editora

Direitos para esta edição cedidos à Atena Editora pelos autores.

Open access publication by Atena Editora



Todo o conteúdo deste livro está licenciado sob uma Licença de Atribuição Creative Commons. Atribuição-Não-Comercial-NãoDerivativos 4.0 Internacional (CC BY-NC-ND 4.0).

O conteúdo dos artigos e seus dados em sua forma, correção e confiabilidade são de responsabilidade exclusiva dos autores, inclusive não representam necessariamente a posição oficial da Atena Editora. Permitido o *download* da obra e o compartilhamento desde que sejam atribuídos créditos aos autores, mas sem a possibilidade de alterá-la de nenhuma forma ou utilizá-la para fins comerciais.

Todos os manuscritos foram previamente submetidos à avaliação cega pelos pares, membros do Conselho Editorial desta Editora, tendo sido aprovados para a publicação com base em critérios de neutralidade e imparcialidade acadêmica.

A Atena Editora é comprometida em garantir a integridade editorial em todas as etapas do processo de publicação, evitando plágio, dados ou resultados fraudulentos e impedindo que interesses financeiros comprometam os padrões éticos da publicação. Situações suspeitas de má conduta científica serão investigadas sob o mais alto padrão de rigor acadêmico e ético.

Conselho Editorial**Ciências Humanas e Sociais Aplicadas**

Prof. Dr. Alexandre Jose Schumacher – Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Paraná

Prof. Dr. Américo Junior Nunes da Silva – Universidade do Estado da Bahia

Profª Drª Andréa Cristina Marques de Araújo – Universidade Fernando Pessoa

Prof. Dr. Antonio Carlos Frasson – Universidade Tecnológica Federal do Paraná

Prof. Dr. Antonio Gasparetto Júnior – Instituto Federal do Sudeste de Minas Gerais

Prof. Dr. Antonio Isidro-Filho – Universidade de Brasília



Prof. Dr. Arnaldo Oliveira Souza Júnior – Universidade Federal do Piauí
Prof. Dr. Carlos Antonio de Souza Moraes – Universidade Federal Fluminense
Prof. Dr. Crisóstomo Lima do Nascimento – Universidade Federal Fluminense
Profª Drª Cristina Gaio – Universidade de Lisboa
Prof. Dr. Daniel Richard Sant’Ana – Universidade de Brasília
Prof. Dr. Deyvison de Lima Oliveira – Universidade Federal de Rondônia
Profª Drª Dilma Antunes Silva – Universidade Federal de São Paulo
Prof. Dr. Edvaldo Antunes de Farias – Universidade Estácio de Sá
Prof. Dr. Elson Ferreira Costa – Universidade do Estado do Pará
Prof. Dr. Eloi Martins Senhora – Universidade Federal de Roraima
Prof. Dr. Gustavo Henrique Cepolini Ferreira – Universidade Estadual de Montes Claros
Prof. Dr. Humberto Costa – Universidade Federal do Paraná
Profª Drª Ivone Goulart Lopes – Istituto Internazionele delle Figlie de Maria Ausiliatrice
Prof. Dr. Jadson Correia de Oliveira – Universidade Católica do Salvador
Prof. Dr. José Luis Montesillo-Cedillo – Universidad Autónoma del Estado de México
Prof. Dr. Julio Candido de Meirelles Junior – Universidade Federal Fluminense
Profª Drª Lina Maria Gonçalves – Universidade Federal do Tocantins
Prof. Dr. Luis Ricardo Fernandes da Costa – Universidade Estadual de Montes Claros
Profª Drª Natiéli Piovesan – Instituto Federal do Rio Grande do Norte
Prof. Dr. Marcelo Pereira da Silva – Pontifícia Universidade Católica de Campinas
Profª Drª Maria Luzia da Silva Santana – Universidade Federal de Mato Grosso do Sul
Prof. Dr. Miguel Rodrigues Netto – Universidade do Estado de Mato Grosso
Prof. Dr. Pablo Ricardo de Lima Falcão – Universidade de Pernambuco
Profª Drª Paola Andressa Scortegagna – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Profª Drª Rita de Cássia da Silva Oliveira – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Prof. Dr. Rui Maia Diamantino – Universidade Salvador
Prof. Dr. Saulo Cerqueira de Aguiar Soares – Universidade Federal do Piauí
Prof. Dr. Urandi João Rodrigues Junior – Universidade Federal do Oeste do Pará
Profª Drª Vanessa Bordin Viera – Universidade Federal de Campina Grande
Profª Drª Vanessa Ribeiro Simon Cavalcanti – Universidade Católica do Salvador
Prof. Dr. William Cleber Domingues Silva – Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro
Prof. Dr. Willian Douglas Guilherme – Universidade Federal do Tocantins



A pesquisa em psicologia: contribuições para o debate metodológico

Diagramação: Gabriel Motomu Teshima
Correção: Yaidy Paola Martinez
Indexação: Amanda Kelly da Costa Veiga
Revisão: Os autores
Organizador: Ezequiel Martins Ferreira

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)

P474 A pesquisa em psicologia: contribuições para o debate metodológico / Organizador Ezequiel Martins Ferreira. – Ponta Grossa - PR: Atena, 2021.

Formato: PDF

Requisitos de sistema: Adobe Acrobat Reader

Modo de acesso: World Wide Web

Inclui bibliografia

ISBN 978-65-5983-768-7

DOI: <https://doi.org/10.22533/at.ed.687211512>

1. Psicologia. I. Ferreira, Ezequiel Martins
(Organizador). II. Título.

CDD 150

Elaborado por Bibliotecária Janaina Ramos – CRB-8/9166

Atena Editora

Ponta Grossa – Paraná – Brasil

Telefone: +55 (42) 3323-5493

www.atenaeditora.com.br

contato@atenaeditora.com.br



Atena
Editora
Ano 2021

DECLARAÇÃO DOS AUTORES

Os autores desta obra: 1. Atestam não possuir qualquer interesse comercial que constitua um conflito de interesses em relação ao artigo científico publicado; 2. Declaram que participaram ativamente da construção dos respectivos manuscritos, preferencialmente na: a) Concepção do estudo, e/ou aquisição de dados, e/ou análise e interpretação de dados; b) Elaboração do artigo ou revisão com vistas a tornar o material intelectualmente relevante; c) Aprovação final do manuscrito para submissão.; 3. Certificam que os artigos científicos publicados estão completamente isentos de dados e/ou resultados fraudulentos; 4. Confirmam a citação e a referência correta de todos os dados e de interpretações de dados de outras pesquisas; 5. Reconhecem terem informado todas as fontes de financiamento recebidas para a consecução da pesquisa; 6. Autorizam a edição da obra, que incluem os registros de ficha catalográfica, ISBN, DOI e demais indexadores, projeto visual e criação de capa, diagramação de miolo, assim como lançamento e divulgação da mesma conforme critérios da Atena Editora.



DECLARAÇÃO DA EDITORA

A Atena Editora declara, para os devidos fins de direito, que: 1. A presente publicação constitui apenas transferência temporária dos direitos autorais, direito sobre a publicação, inclusive não constitui responsabilidade solidária na criação dos manuscritos publicados, nos termos previstos na Lei sobre direitos autorais (Lei 9610/98), no art. 184 do Código penal e no art. 927 do Código Civil; 2. Autoriza e incentiva os autores a assinarem contratos com repositórios institucionais, com fins exclusivos de divulgação da obra, desde que com o devido reconhecimento de autoria e edição e sem qualquer finalidade comercial; 3. Todos os e-book são *open access*, *desta forma* não os comercializa em seu site, sites parceiros, plataformas de *e-commerce*, ou qualquer outro meio virtual ou físico, portanto, está isenta de repasses de direitos autorais aos autores; 4. Todos os membros do conselho editorial são doutores e vinculados a instituições de ensino superior públicas, conforme recomendação da CAPES para obtenção do Qualis livro; 5. Não cede, comercializa ou autoriza a utilização dos nomes e e-mails dos autores, bem como nenhum outro dado dos mesmos, para qualquer finalidade que não o escopo da divulgação desta obra.



APRESENTAÇÃO

A Psicologia, em sua origem, se estruturou tomando por base os estudos filosóficos e fisiológicos das atividades consideradas psíquicas. Pensamento, emoção, volição, linguagem, percepção entre outras das consideradas funções superiores são foco nessa edição da Coleção *A psicologia e a exploração da percepção, cognição, emoção e personalidade* que reúne, nesse volume, vinte e um artigos com resultados de trabalho de pesquisadores dos mais diversos países.

Essas pesquisas abordam esses fenômenos a partir de várias atuações do psicólogo, quer seja em equipes multiprofissionais, quer seja autonomamente, em clínicas, escolas, na saúde, e em trabalhos de ordem social. Espero que todos tenham uma boa leitura e que estas pesquisas possam propiciar enriquecimento e abertura da visão dos mesmo sobre novos aspectos da vida psíquica.

Boa leitura!

Ezequiel Martins Ferreira


SUMÁRIO

CAPÍTULO 1..... 1

AS INTELIGÊNCIAS MÚLTIPLAS NAS PRÁTICAS PEDAGÓGICAS

Simone De Araújo Santos Santana

Ezequiel Martins Ferreira


 <https://doi.org/10.22533/at.ed.6872115121>

CAPÍTULO 2..... 18

INTELIGENCIA EMOCIONAL Y CLIMA SOCIAL DE AULA EN ESTUDIANTES DE EDUCACIÓN PRIMARIA

Jessica Gajardo Montecino

Nelly Lagos San Martín

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.6872115122>

CAPÍTULO 3..... 29

LA EDUCACIÓN SOCIOEMOCIONAL, UN ASUNTO PENDIENTE EN MÉXICO

Elsa Velasco Espinosa

Dora Guadalupe Castillejos Hernández


Aída Patricia Coello Velasco

Gloria Patricia Ledesma Ríos

Marcos Hernández Falcón

Andrés Otilio Gómez Téllez

Luis Gerardo Pérez Santos.

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.6872115123>

CAPÍTULO 4..... 36

INDUCTIVE REASONING DEVELOPMENTAL TEST – SECOND REVISION (TDRI-SR): CONTENT VALIDITY


Cristiano Mauro Assis Gomes

Jhonys de Araujo

Israel Parreira Campos Lima

Victor Nascimento Bellesia Chaves

Hudson Fernandes Golino

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.6872115124>

CAPÍTULO 5..... 50


TRANSTORNO DO DÉFICIT DE ATENÇÃO HIPERATIVIDADE: UMA REVISÃO REQUALIFICADA DE ELEMENTOS INDISPENSÁVEIS







Carolina Barbosa de Melo Souza

Paulo Roberto Hernandes Júnior


Rosy Moreira Bastos Junior

Paula Pitta de Resende Côrtes

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.6872115125>

CAPÍTULO 6	59
AS FUNÇÕES PSICOLÓGICAS E A IMPORTÂNCIA DO MEDIADOR NO PROCESSO DE ADAPTAÇÃO DOS INDIVÍDUOS COM DEFICIÊNCIA VISUAL	
Ísis Lopes D'Oliveira Zisels	
 https://doi.org/10.22533/at.ed.6872115126	
CAPÍTULO 7	66
PREDICTORES COGNITIVOS, EMOCIONALES Y SOCIALES VINCULADOS A LA ADOPCIÓN DE COMPORTAMIENTOS PREVENTIVOS FRENTE AL COVID-19 EN ESTUDIANTES UNIVERSITARIOS	
Marcio Alexander Castillo Diaz	
Carlos Alberto Henao Periañez	
 https://doi.org/10.22533/at.ed.6872115127	
CAPÍTULO 8	81
RELACIÓN ENTRE FUNCIONALIDAD FAMILIAR Y CONDUCTAS ANTISOCIALES Y DELICTIVAS EN ESTUDIANTES DE BACHILLERATO	
María de Jesús Astorga González	
Cristian Infante Ortega	
Oscar Monreal Aranda	
Lucía Ruíz Ramos	
Víctor Parra Sierra	
 https://doi.org/10.22533/at.ed.6872115128	
CAPÍTULO 9	91
UMA REVISÃO SOBRE A IMPORTÂNCIA DA RELAÇÃO ENTRE A FAMÍLIA E A ESCOLA	
Hadassa Sarah de Sena Barreiro	
 https://doi.org/10.22533/at.ed.6872115129	
CAPÍTULO 10	93
O PAPEL DA FAMÍLIA NA ADAPTAÇÃO À DIABETES TIPO 1 EM ADOLESCENTES	
Ana C. Almeida	
M. Engrácia Leandro	
M. Graça Pereira	
 https://doi.org/10.22533/at.ed.68721151210	
CAPÍTULO 11	104
ADAPTAÇÃO AO TRAUMA E QUALIDADE DE VIDA EM CRIANÇAS COM LESÕES POR QUEIMADURA	
Martim Santos	
M. Graça Pereira	
 https://doi.org/10.22533/at.ed.68721151211	
CAPÍTULO 12	114
ADAPTAÇÃO EMOCIONAL E COGNITVA NO CANCRO DA MAMA	
Marta Pereira	


Ana Cristina Bernardo
Ana Mónica Machado
M. Graça Pereira

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.68721151212>

CAPÍTULO 13..... 124

ASPECTOS ÉTICO-NORMATIVOS E A QUESTÃO ÉTICO-POLÍTICA EM RELATO DOCUMENTAL DE PESQUISA NO ÂMBITO DA PÓS-GRADUAÇÃO EM PSICOLOGIA


Antonio Renan Maia Lima
Márcio Luis Costa

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.68721151213>

CAPÍTULO 14..... 135

O LUGAR DO ACOLHIMENTO FAMILIAR, A QUEM PERTENCE A CRIANÇA?


Lindomar Expedito S. Darós
Rachel Baptista
Dinamércia Monteiro

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.68721151214>

CAPÍTULO 15..... 150

STRESS NA INFÂNCIA: AVALIAR E INTERVIR EM CONTEXTO DA EDUCAÇÃO PRÉ-ESCOLAR


Rosa Maria da Silva Gomes
Anabela Maria Sousa Pereira

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.68721151215>

CAPÍTULO 16..... 164

MÃES ESQUECIDAS: A ENTREGA DE FILHOS EM ADOÇÃO


Ivana Suely Paiva Bezerra de Mello
Mylena Menezes de França
Daniela Heitzmann Amaral Valentim de Sousa
Silvana Barbosa Mendes Lacerda

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.68721151216>

CAPÍTULO 17..... 178

O IMPACTO DO EPISTEMICÍDIO NA AUTOEFICÁCIA DA CRIANÇA NEGRA


Anne Caroline Souza Nascimento
Eliza Loubacker Amim
Heloise Araújo Silva
Mariana Veloso Passos

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.68721151217>

CAPÍTULO 18..... 191

CRIMINAL AND FORENSIC PSYCHOLOGY OF A CASE OF FILICIDE BY DECAPITATION OF A MINOR


Bernat-Noël Tiffon Nonis

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.68721151218>

CAPÍTULO 19.....204

PERSONALIDAD CRIMINAL EN UN MILITAR DE ELITE ENTRENADO Y ASESINATO


Bernat-Noël Tiffon Nonis

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.68721151219>

CAPÍTULO 20.....210

PERFIL INDIRECTO COMO HERRAMIENTA DE LA PSICOLOGÍA FORENSE. ENTORNOS VIRTUALES Y RASGOS DE PERSONALIDAD

Patricia González Elices


 <https://doi.org/10.22533/at.ed.68721151221>

CAPÍTULO 21.....220

FORMAÇÃO DE CONDUTORES: COLETIVIDADE, ESPAÇO PÚBLICO

Vanessa Jacqueline Monti Chavez

Silvio Serafim da Luz Filho

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.68721151222>

SOBRE O ORGANIZADOR.....233

ÍNDICE REMISSIVO.....234

FORMAÇÃO DE CONDUTORES: COLETIVIDADE, ESPAÇO PÚBLICO

Data de aceite: 01/11/2021

Vanessa Jacqueline Monti Chavez

Professora docente da Uniamérica
-Especialista em Psicologia do trânsito
Foz do Iguaçu -PR
<http://lattes.cnpq.br/3139641792906389>.

Silvio Serafim da Luz Filho

Pós-Doutorado e docente pelo Programa de
Pós-Graduação em Administração -UFSC
Florianópolis -SC

RESUMO: O trânsito como espaço público serve largamente para transporte de pessoas e objetos apresenta-se cada vez mais violento, não garantindo uma convivência harmônica entre todos os elementos. O comportamento humano tem sido pauta de diversas pesquisas, por ser um dos principais responsáveis pelo número de acidentes de trânsito. Comportamentos hostis e individualizados comprometem a segurança deste espaço. O presente estudo tem por objetivo enfatizar a relevância de uma formação de condutores que contribua para a interiorização do conceito de trânsito como espaço público. Espaço este que exige comportamentos coerentes com o mesmo, se faz necessária a aprendizagem de conceitos sobre comportamento humano em ambiente social, comportamentos individualizados e suas consequências. A fim de criar alternativas auxiliaadoras para a diminuição dos altos índices de violência urbana.

PALAVRA-CHAVE: Coletividade; Espaço público; Individualidade.

DRIVER TRAINING: COLLECTIVENESS, PUBLIC SPACE

ABSTRACT: The transit and public space serves largely to transport people and objects has become increasingly more violent, not guaranteeing harmonious coexistence between all elements. Human behavior has been diverse research agenda, to be a major contributor to the number of car accidents. Hostile and individualized behavior undermine the security of this space. This study aims to emphasize the importance of a driver training that contributes to the internalization of the concept of transit and public space. This space that requires consistent behavior with the same learning concepts about human behavior in the social environment, individual behavior and its consequences is needed. In order to create helper alternatives to reduce the high rates of urban violence

KEYWORDS: Collective; Public space; Individuality.

INTRODUÇÃO

Faz parte da história da humanidade a relação entre homem e o mundo, e como seus comportamentos refletem o espaço de seu domínio, assim como é afetado pelas consequências desta relação. Lane (1989) homem é cultura é história é aquele ser que fala, pensa, aprende e ensina transformando a

natureza.

O homem modifica o ambiente em que vive enquanto ao mesmo tempo tem de viver com as consequências de sua intervenção, um refluxo é o problema da datação das contínuas mudanças ambientais e de ajustamento às outras pessoas, grupos e sociedades em geral. Existe uma defasagem entre o progresso tecnológico e progresso humano em vista que ocorrem sentimentos de perplexidade, inadequação, alienação e despersonalização do homem contemporâneo (Moscovici 2011). O homem tem de acompanhar sua evolução como agente, estando constantemente em atualização com relação ao ambiente criado por ele mesmo.

O trânsito é um dos ambientes criados pelo homem, ou seja, é neste ambiente que se faz necessária sua autopercepção. Trânsito de acordo com o Código de Trânsito Brasileiro CTB, Lei nº. 9.503, de 23 de setembro de 1997, Artigo 1º, § 2º, é a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operações de carga ou descarga (Rizzardo, 2004). O mesmo tema foi definido por Rozestraten (1988) como “o deslocamento de pessoas ou coisas pelas vias de circulação, distinto de tráfego, que seria o mesmo trânsito, mas em missão de transporte”. Trata-se de um “conjunto de deslocamentos de pessoas e veículos nas vias públicas, dentro de um sistema convencional de normas, que tem por fim assegurar a integridade de seus participantes” (Rozestraten, 1988, p.4).

É possível identificar que duas primeiras definições explicitam o esforço em garantir a segurança neste ambiente através de normas para todos os possíveis participantes do trânsito, assim como o fluxo e o funcionamento. É com a definição de Vasconcelos (1985) que chegamos mais próximos da realidade atual que diz que existe uma disputa pelo espaço físico. Existe uma negociação permanente, coletiva e conflituosa do espaço, já que no trânsito existem conflitos de interesses. Essa disputa é através da posição que elegem ocupar na sociedade através dos meios de transportes que utilizam. É um conflito pautado pelo poder real ou imaginário de cada ator social envolvido no contexto.

Os elevados números de acidentes de transporte terrestre (ATT) geram mais despesas ao setor de saúde pública. Muito embora os trabalhos de conscientização exerçam influência na compreensão da população, ainda existem crenças errôneas, como a ideia de que acidentes de trânsito estão distantes de sua realidade sendo improvável acontecer em suas vidas.

Em 2011 o Brasil teve ao todo 43.256 mortes devido a um acidente de transporte terrestre, ou trânsito, neste número incluiu-se pedestres, ciclistas, motociclistas, ocupantes de veículos fechados, e outros não especificados.

Alguns comportamentos que contribuem para que estes números permaneçam e tornem-se crescentes são os de característica a fuga do desempenho normativo como: deixar de usar o cinto de segurança, exceder a velocidade, conduzir colado à traseira de outro veículo, avançar sinal vermelho, usar ilegalmente pista restrita, deixar de dar a vez,

fazer manobras ilegais, velocidade acima da permitida (Hoffmann 2005).

Em diversas tentativas para evitar o agravamento da situação, alguns autores debruçam seus estudos sobre o comportamento humano como: personalidade abuso de álcool, fumo, excesso de velocidade, sociabilidade, sinalização, stress, uso do telefone celular, suicídio, estilo perceptivo, agressividade, culpa e acidentes de trânsito (EVANS, 1991 *apud* THIELEN, 2002, p.47).

A grande maioria dos estudos dedica-se a relacionar os três subsistemas ressaltados por Rozestraten: a via, o veículo e o homem. Contudo o sistema poderia se beneficiar de estudos em outras áreas, como a psicologia social e ambiental a fim de melhorar a qualidade de vida no contexto do trânsito.

O ambiente criado por bilhões de pessoas, que percebem, sentem, pensam e desejam e que buscam por equilíbrio, uma espécie de homeostase somática e psíquica constitui o ambiente social, ambiente este que nós fazemos parte considerando-nos ambiente (Rozestraten 1988).

Este ambiente serve também para perceber a cultura local, observando o respeito entre indivíduos desconhecidos e o valor subjetivo entre sujeitos participantes de um mesmo contexto.

Entender a relação entre sujeitos que constituem o trânsito se torna relevante a partir do momento que os comportamentos entre eles são causadores ou receptores de: lesão, fatalidade, perda material ou doença mental.

Sendo o trânsito um espaço público de comportamento social, tem por curiosidade e característica estar em constante movimento, tanto espacial como social, já que os participantes jamais se encontraram em uma situação igual na hora seguinte. Um sujeito pode causar grandes prejuízos aos demais ou ser agente de boas condutas.

Este é um contexto por definição como comportamento social, pois todos os participantes devem atuar de maneira a contribuir para que todos os sujeitos cheguem com segurança a seu destino, é um grupo de qualidade única, pois conta com a diversidade como: transporte coletivo, caminhão, motocicleta, pedestres entre outros, sendo assim qualquer destes participantes pode intervir negativamente para com o grupo inteiro (Rozestraten, 1988).

Vale lembrar que pedestres são parte importante deste contexto dos pedestres, mas que é constante perceber os sentimentos de serem vítimas deste sistema. A sociedade brasileira ainda tem dificuldades em pensar de maneira horizontal, ou seja, pensar em bem comum, muitos acham que um bom comportamento no trânsito é aquele bom motorista, mas que não pensa na coletividade e sim unicamente em suas habilidades individuais.

Muito embora se saiba que os pedestres não estão isentos da responsabilidade da realidade atual, devemos considerá-los como parte mais frágil da relação e que deve ser de responsabilidade dos condutores de automóveis de pequeno ou grande porte proteger e garantir a integridade física dos mesmos. É por este motivo que se faz necessária a

conscientização dos condutores, que estão em constante troca de papéis como condutor-pedestre, garantindo um espaço destinado ao coletivo.

Diante da face cruel da violência urbana que se vive no contexto do trânsito brasileiro, que se faz necessários estudos a respeito de como tornar o trânsito mais humanizado, espaço de real convivência social.

Este estudo visa contribuir para ampliar as questões sobre a necessidade de inserir projetos de conscientização no momento de formação dos condutores a fim de torná-los precursores de novos comportamentos, sendo estes voltados à coletividade.

1 | O TRÂNSITO E AS RELAÇÕES SOCIAIS

A psicologia do trânsito definida por Rozestraten (1988) como uma área da psicologia que estuda, através de métodos científicos válidos, os comportamentos humanos no trânsito e os fatores e processo externos e internos, conscientes e inconscientes que os provocam ou alteram”.

O trânsito não pode ser entendido como distanciado da realidade histórica, política e social em que vivemos já que reflete, diária e continuamente, os conflitos existente na nossa 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 consenso comunitário (MACHADO apud ALCHIERI; CRUZ; HOFFMANN, 2003 p. 93).

O psicólogo como profissional que compreende o ser humano em diversos contextos assim como sua subjetividade pode aplicar diversos instrumentos para enriquecer o processo de conscientização e compreensão das relações neste ambiente.

As pessoas que participam do trânsito já nascem inseridas nele como bebês empurrados nos carrinhos ou presos nas cadeirinhas dos carros, circularão de velocípede, motoquinha, skates, patinetes e bicicletas, passando um dia a motoristas.

Portanto os participantes do trânsito não abandonam este contexto em nenhum momento, eles apenas deixam de transitar em vias urbanas para transitar em algum outro lugar como: shopping ou edifícios para lazer ou cumprir compromissos, talvez seja este o motivo da banalização do perigo que cerca este ambiente.

Os comportamentos são lapidados principalmente ao longo da vida:

O comportamento é adquirido de várias formas, mas no trânsito, além das técnicas de condicionamento para aprender a dirigir, as decisões, muitas vezes, são moldadas pela imitação da atitude não punida. Escoradas na condição do livre-arbítrio, as pessoas podem escolher como se comportar em determinada situação (...) O comportamento irresponsável das pessoas ao volante parece ter se constituído em um hábito corriqueiro (LEMES apud ALCHIERI; CRUZ; HOFFMANN, 2003 p.106).

Vale considerar portanto que ao falar-se sobre trânsito é necessário reforçar o entendimento cultural não unicamente no país, mas compreender que se trata da cultura

familiar que constrói diretamente esse conceito do sujeito sobre tal contexto. Assim como:

No mundo em que vivemos, parece que transgredir virou norma. É o universo do descartável, da rapidez, da voracidade, da volatilidade, mundo em que, como disse Marx, tudo que é sólido se desmancha no ar (Marx, n.d., p. 26). Se esses traços são os que prevalecem, isso não se faz, contudo, sem conflitos. Asch (1977) já havia lembrado: os impulsos fazem parte dos homens do mesmo modo que as barreiras. E tanto uns quanto outros – acrescentamos nós – engendram uma dialética complexa das relações sociais (OLIVEIRA, 2013 p.318).

Enquanto comportamentos de transgressão apresentam punição apenas quando vistos ou acidentes graves é perceptível que a condução sem direção defensiva é constante e tornou-se uma constante.

Seres humanos com liberdades e personalidade própria escolhem diversas maneiras de se expressar, e algumas podem não ser socialmente adequadas:

Um exemplo de comportamento agressivo é o demonstrado pelos condutores que não reconhecem a preferência dos pedestres nas faixas de segurança. Esses condutores não titubeiam em acelerar para dissuadir os pedestres vacilantes, ou frear bruscamente diante daqueles pedestres que decidiram passar na faixa em razão de ser reconhecida a sua prioridade, ou para abruptamente, um segundo antes do impacto iminente (HOFFMANN & LEGAL, apud ALCHIERI; CRUZ; HOFFMANN, 2003 p.308).

Vale dizer que o comportamento agressivo como os autores dizem não é único e exclusivo de acidentes/ eventos de trânsito consumados. Por outro lado:

Numa outra vertente de análise é possível identificar aqueles comportamentos individuais, que são caracterizados como comportamentos de risco, tais como a ingestão de bebidas alcoólicas, o excesso de velocidade, o avanço de semáforo, entre outros, e que resultam em danos. Nesses casos, o sofrimento é identificado naqueles que foram atingidos pelas consequências desse comportamento de risco. O motorista imprudente se apoia na própria definição de acidente como algo inevitável, para justificar suas ações, além de deslocar sua responsabilidade frente aos danos, seja utilizando o comportamento alheio, seja indicando as instâncias políticas ou reguladoras, ou mesmo os mecanismos de fiscalização como responsáveis pelos atos individuais (THIELEN, 2002).

Enquanto participantes deste contexto, todas as relações dialéticas ocorrem, e com isso também ocorre de se estar vulnerável diante de situações não controláveis por significar o comportamento de outros sujeitos.

Uma outra dimensão se refere ao sofrimento decorrente da inevitabilidade de controle sobre o comportamento alheio. Ainda que os motoristas balizem seu comportamento pelos princípios da chamada “direção defensiva”, eles estão expostos ao envolvimento em acidentes, decorrentes da negligência, imprudência ou imperícia alheias. Como as ações no trânsito têm sempre consequências coletivas, é possível identificar a dimensão de sofrimento em quem executa a ação e em quem é vitimado pela ação. Quando um motorista fere ou mata pessoas, ele próprio é atingido e seu sofrimento não

entra nas estatísticas. E seu comportamento individual está, inevitavelmente, relacionado a esse sofrimento (THIELEN & GRASSI, 2006 p.7).

Estes e outros comportamentos têm sido largamente identificados e combatidos na atualidade, contudo nem sempre é possível garantir que se cumpra a norma.

Conforme a reprodução de comportamentos inadequados aumenta se faz necessárias reflexões a respeito de sua dimensão.

A diferença entre comportamento de segurança individual versus coletivo tem gerado polêmica. Uma adequada definição de comportamento seguro individual é aquela que alinha os limites impostos pelas características da via, as condições atmosféricas, o veículo e as habilidades do condutor. Porém este conceito somente permanece válido na ausência de outros atores de trânsito, em uma via ou condução individual, por exemplo, em um circuito fechado para provas. O conceito de comportamento seguro implica em normas observadas em comum acordo pelos usuários, que maximiza os benefícios do trânsito, minimizando os riscos deste para o conjunto de população (PERFEITO, HOFFMANN apud ALCHIERI; CRUZ; HOFFMANN, 2003 p.69).

Comportamentos centralizados nos próprios motoristas dizem respeito a concepções distorcidas e individualistas sobre o coletivo.

O individualismo gera desrespeito a regras que orientam a convivência harmônica no trânsito e produz formas de sofrimento que causam agressividade e impaciência na disputa pelo espaço público (THIELEN & GRASSI, 2006, apud SOARES & THIELEN p.733).

Comportamentos individualistas têm como característica a privatização do espaço público no trânsito, desconsiderando o outro em suas decisões e ações.

Ações individualistas podem ser pensadas em termos da promoção de orientações sociais e disposições psicológicas, que se caracterizam pela disposição da pessoa em orientar-se exclusivamente para o próprio bem-estar, em detrimento dos demais e da coletividade, desconsiderando a repercussão que tal disposição representa na relação com outras pessoas ou grupos sociais. (...) (O) individualismo (...) relaciona-se de perto com disposições egoístas, corporativistas, hostis e competitivas (PALMIERI & BRANCO, 2004, p. 193).

A existência destes comportamentos ocorre em grande parte devido a culturas competitivas e consumistas que não valorizam a solidariedade prezando por ascensão social e monetária.

2 | SOCIALIZAÇÃO ENTRE INDIVÍDUOS

A socialização é de utilidade pública um processo que todo ser humano participa já que está em constante contato com outros seres, porém para estar habilitado ao convívio social de uma maioria o sujeito tem de conseguir manifestar-se de maneira coerente ao grupo, ou seja, conseguir conviver sem prejuízos aos demais.

A socialização implica um processo em que nos afirmamos como seres habilitados ao convívio social; preparamo-nos para isso e esperamos dos outros, nossos semelhantes, que também o façam. Por isso, a vida societária não é feita apenas da afirmação de meus impulsos e minhas vontades, mas também dos limites que conscientemente desejamos e consagramos para uma convivência respeitosa (OLIVEIRA, 2013 p.313).

O contexto do trânsito exige mais do que a imposição de limites e normas, exige sujeitos que possam obedecê-las a contento, mas principalmente sujeitos conscientes de seu papel e de como seus comportamentos atingem o outro e opta por um comportamento seguro para o grupo.

A dimensão individualismo x coletivismo refere-se à natureza das relações que o indivíduo mantém com o grupo, caracterizando-se o individualismo pela prevalência do interesse individual sobre o grupal, o que leva as pessoas a se preocuparem apenas consigo próprias ou com sua família imediata, e o coletivismo, pela sobreposição do interesse do grupo sobre o individual, o que tem como consequência a formação de grupos coesos que protegem o indivíduo em troca de sua lealdade (FERREIRA, ASSMAR, & SOUTO, 2002, p. 83).

Viver em grupo implica em aprendizado do sentido da coletividade a fim de conseguir viver socialmente em harmonia.

O comportamento coletivo é um comportamento individual que incorpora o sentido da coletividade, manifestado pela pessoa que não age como se fosse a única no universo a partir da qual o mundo gira, mas toma decisões e age com base em uma concepção do trânsito como um fenômeno que ocorre no espaço público, compartilhado coletivamente. A orientação do comportamento individual ao contexto que ressalta a prioridade da coletividade como determinante da sobrevivência passa a criar a demanda de desenvolvimento de habilidades grupais nas pessoas (SOARES & THIELEN, 2012 p.734).

A capacidade de se adaptar a ambientes diferentes ocorre também diante da flexibilidade de lidar com indivíduos diferentes de si. A harmonia em diversos contextos depende de fatores internos e externos, ou seja, as habilidades sociais de um sujeito. O desenvolvimento pode se dar também na área social, em grupo, a fim de permitir novas estratégias de convivência com o mesmo.

3 | RELAÇÕES EXISTENTES NO TRÂNSITO

Alguns autores estão debruçando seus estudos sobre o comportamento humano e seus reflexos.

Soares & Thielen (2012) em seu artigo intitulado como “Projeto Transformando o trânsito e a perspectiva do facilitador” relatam como o Núcleo de Psicologia do Trânsito (NPT) da Universidade Federal do Paraná conta com o projeto Transformando o Trânsito, que tem por finalidade discutir temas com jovens, este projeto preocupa-se em planejar alternativas de intervenção a fim de despertar novos significados sobre o trânsito. Utiliza-se

a dinâmica de grupo Metaphor (Ferreira & Corte, 1978), foi introduzida no Brasil na década de 70.

Consiste em uma técnica vivencial fundamental em duas etapas: inicia como um jogo da sobrevivência e a culmina no debate de articulação metafórica dos aspectos vivenciados no jogo em relação a temas do trânsito. O jogo confere um determinado sentido a ação, e é na sua intensidade e poder de fascinação que reside sua essência e característica fundamental (THIELEN, 2012 p.735).

De acordo com os autores, as regras compõem o grupo ao desenvolvimento de organização, cooperação e rompimento do individualismo – como única forma de atingir o objetivo da atividade.

Usa como análise as diretrizes de: 1. Recria a interação “subjetividade e sociedade” a partir de uma situação concreta artificialmente estruturada. 2. Desvela as diversas facetas e contornos de que se reveste a relação entre espaço privado e espaço público. 3. Possibilita a reflexão do comportamento individual a partir de uma perspectiva coletiva. 4. Permite a discussão da questão trânsito, incorporando a vivência durante o jogo. 5. Facilita a articulação de antagonismos entre vivência e reflexões elevando os níveis de comprometimento com um trânsito mais seguro.

Este projeto conta com dois artigos, um relato do ponto de vista de aluno que vivenciou as atividades do projeto como participante de um dos grupos, e em um segundo momento como integrante que ajudou a aplicar o jogo. Destaca-se uma fala sincera do aluno que diz:

(...)... enquanto a dinâmica estivesse viva em minha memória, eu pensaria duas ou três vezes antes de infringir uma lei do trânsito de forma que se tornaria mais difícil cometer qualquer infração. Mas, no entanto, eu poderia esquecer tal dinâmica e voltar a fazer o que eu fazia antes (THIELEN, 2002 p.3).

Ainda coloca-se que:

Somente melhoramos a vida no trânsito se começarmos um trabalho de educação incipiente na vida da pessoa, ou seja, desde criança para que ela tenha aprendido o comportamento correto solidamente e, também, se estivermos constantemente lembrando as pessoas de que o trânsito é um fenômeno público e coletivo e que a melhoria da qualidade de vida no mesmo depende delas: motoristas e transeuntes (THIELEN, 2002 p.46).

Este não é o único trabalho preocupado com a forma de relacionamento e percepção deste contexto. O artigo “Ajuda entre passageiros de ônibus” dos autores Silva e Günter (2001) da Universidade de Brasília, relata uma pesquisa que contou com a observação sistemática de duas linhas do transporte coletivo no Distrito Federal.

Esta pesquisa destinou-se à observação de comportamentos pró-sociais, oferecer ou receber ajuda, entre passageiros. A relevância deste estudo está no fato de que aproximadamente 60% da população utilizam o transporte coletivo. É importante, pois

muitos usuários sentem-se prejudicados neste meio de transporte.

Embora não se possa dizer que a qualidade de vida de uma determinada população seja função exclusiva na qualidade dos relacionamentos interpessoais, não se pode ignorar a sua participação macrosocial (observando comportamento globalmente numa cidade) nem microssocial (observando situações e locais específicos). Neste sentido, pode-se analisar a qualidade dos relacionamentos pessoais como aspecto da qualidade de vida de uma cidade, observando-se a vida das pessoas em seus locais de trabalho, lazer, vizinhança etc. Ao mesmo tempo, a qualidade dos relacionamentos em diferentes locais de grandes cidades poderia ser analisada como aspecto da qualidade de vida existente (SILVA & GUNTHER, 2001 p.80).

Comportamentos pró-sociais podem demonstrar uma responsabilidade social. Estes dois trabalhos têm em comum o foco em sujeitos que participam do trânsito e que podem levar consigo comportamentos que expressam uma melhor qualidade de vida neste ambiente. Nenhum destes artigos apresentou qualquer acompanhamento pós-pesquisa de controle sistemática para verificar a viabilidade ou impacto do experimento na vida dos sujeitos, porém deixa a necessidade de se refletir os sujeitos e como alguns comportamentos podem se manifestar e impactar o ambiente social das relações humanas ligadas a uma possível melhora com a qualidade de transitar em segurança.

4 | FORMAÇÃO DE CONDUTORES, ESPAÇO DE APRENDIZAGEM DA COLETIVIDADE.

Atualmente o processo de formação de condutores está voltado para aprendizagem das leis, das pontuações por infrações o valor de multas, saber identificar os tipos de vias, após aprovado nesta etapa passará a ser treinado para adquirir habilidades motoras para conduzir um carro.

A formação inicial do condutor, que deveria levar à capacidade de usar o veículo eficientemente e com segurança, dentro dos princípios da cidadania, começa a ser considerada relevante para a segurança na circulação viária. Em 1987, Brown, Groeger e Biehl realizaram uma revisão de estudos sobre avaliação da formação dos condutores e concluíram não haver evidências de que essa formação contribua para a segurança. As atividades desenvolvidas na formação do condutor ainda estão essencialmente voltadas para obter a licença de motorista o mais rápido possível; ignoram muito do comportamento relevante de segurança e o desenvolvimento da cidadania. Claramente, este é um campo que poderia se beneficiar significativamente dos conhecimentos da Psicologia Social (HOFFMANN, 2005 p.21).

Não se percebe, contudo, que os ensinamentos de formação inicial de futuros condutores transcende o entendimento das leis para a introdução de respeito ao espaço público.

Como foi dito anteriormente no início deste trabalho, o problema do homem se agrava quando os sujeitos não apresentam respostas educacionais e sociais imediatas

adequadas.

O complexo cultural trânsito abriga uma grande quantidade de comportamentos contingentes à situação (ambiente físico e relacional), ao meio de transporte e aos objetivos do deslocamento. Os conflitos resultantes deste complexo cultural geralmente se manifestam como comportamentos inadequados, desagradáveis, destrutivos (auto hetero) e estressantes. Os problemas do trânsito são, em grande parte, de ordem comportamental. O trânsito é o típico sistema no qual se tenta controlar o comportamento pelas regras (LEMES *apud* ALCHIERI; CRUZ; HOFFMANN, 2003 p.106).

Motoristas têm apresentado mais frequentemente comportamentos inadequados, destrutíveis para si e para o outro, e para estes tipos de comportamentos existe uma abordagem normativa para contê-los, não se sabe ainda quão eficaz está sendo para a real compreensão do motorista a necessidade de comportamentos adequados.

A chamada educação de laboratório é uma tentativa de resposta ao problema de ajustamento à mudança. Baseia-se no pressuposto de que é preciso aprender a aprender, não apenas copiar formas e modelos alheios, de fora, e sim, identificar, descobrir sua melhor maneira para utilizar seus recursos e potencialidade, confiando em suas habilidades, sabendo aproveitar suas forças e lidar com suas fraquezas. Ao mesmo tempo, desenvolver habilidades de utilizar recursos dos outros, sem excessiva dependência nem independência total até alcançar a sábia dosagem da autenticidade interdependência (MOSCOVICI, 2011 p.25- 26).

Esta proposta oportuniza a mudança e um ajustamento ao convívio social, estudo este que também fez parte do embasamento teórico para o artigo de Soares & Thielen (2012) citado anteriormente. Visa-se o treinamento de sensibilidade social.

O treinamento de sensibilidade social, de grupo T, de dinâmica interpessoal visa proporcionar ao indivíduo um autoconhecimento mais realístico e um conhecimento dos processos de grupo e da interação Eu-Outros para compreensão de seus significados e alternativas de decisões de mudança pessoal e interpessoal. Toda conscientização traz em si as possibilidades de mudança, através da nova percepção da realidade externa ou interna. Se a percepção se modifica, vários outros planos do processo psicológico também se modificam levando o indivíduo não apenas a ver diferente, mas a sentir e pensar de forma diferente e, conseqüentemente, a agir de outra maneira (MOSCOVICI, 2011 p.26).

Novos modelos de intervenção e compreensão estão sendo necessários para modificar o quadro atual. A falta de sensibilidade e consideração para com o outro, pode ser construída através da educação de laboratório que visa uma vivência mais harmônica em grupos sociais.

É de suma importância ressaltar que a educação para o trânsito é transcender o cotidiano.

A educação para o Trânsito vai além da aplicação de procedimentos a fim de que o aluno conheça, compreenda e respeite as normas de circulação e se comporte como um cidadão responsável, ela insere-se num âmbito mais

amplo que é a educação ético-social. Ambas se ocupam de procedimentos para promover e desenvolver estratégias e habilidades com os alunos que facilitem sua compreensão e respeito ativos às normas e aos princípios que as regem. Sua missão é favorecer a criação de atitudes, comportamentos e pautas de conduta para possibilitar a convivência harmônica das pessoas e dos grupos. (HOFFMANN & FILHO *apud* ALCHIERI; CRUZ; HOFFMANN, 2003 p.89).

É garantido por lei a obrigatoriedade da educação para o trânsito, porém não se tem uma efetividade prática em todo o país ou um movimento contínuo para que seja possível uma mudança de cultura mais eficaz e pontual. O profissional da psicologia pode enriquecer o espaço de aprendizagem atuando de maneira direta com os candidatos proporcionando então que a compreensão destes conceitos sejam atrativos.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A partir do momento que se compreende a cultura do trânsito brasileiro é possível constatar os motivos que corroboram com dados infelizmente tão negativos a respeito do número de vítimas no trânsito. Percebeu-se que comportamentos de ordem individual no contexto de espaço público, um espaço coletivo, pode ter consequências individuais, mas que afetam o grupo como um todo.

O sofrimento no trânsito decorre pelo elevado número de pessoas participantes desse contexto que visam benefício próprio, sobrepondo-se ao benefício coletivo, sentir-se vulnerável ao outro e estar despersonalizado pelos desejos individuais de um indivíduo também causa sofrimento.

Contudo a mudança cultural pode ser possível a partir do momento que os sujeitos deixam de pensar que a sua frente está o empecilho entre ele e seu destino, percebendo que na realidade encontra-se outro sujeito de iguais condições e direitos desmistificando o carro como um bem maior permitindo assim que ocorra então a socialização recíproca entre participantes do trânsito.

O Brasil está entre os países que necessitam de mais investimento no setor. A mudança cultural é possível através do uso de agentes que sejam precursores de bons comportamentos e que passem adiante os conceitos de espaço público e respeito aos demais. A demanda atual não está apenas voltada a habilidades cognitivas ou habilidades motoras, mas necessita igualmente de investimento na psicoeducação a conscientização e sensibilização para a coletividade junto aos condutores, pedestres, crianças, afinal são eles que constituem o trânsito e recebem igualmente seus reflexos sendo positivos ou não.

Propostas como a educação de laboratório, dinâmicas de grupo podem tornar-se ótimas ferramentas para o processo de lapidação de comportamentos desejados e adequados.

O trabalho do psicólogo do trânsito deve ser capaz de atingir o maior número de

pessoas para tornar possível um trânsito melhor. Psicólogos que já atuam diretamente com os candidatos à CNH ou Renovação de EAR podem ser os primeiros a desenvolver este tipo de trabalho pela oportunidade de encontro que possuem.

Ainda são necessárias novas pesquisas e criação de métodos de controle de consequências positivas e negativas deste tipo de atuação, porém são trabalhos como o de Soares & Thielen (2012) que se tornam inspiração para as mudanças necessárias no pensamento e atuação do profissional da avaliação psicológica de condutores a primeira habilitação.

É certo que deve existir apoio do triplo E (engenharia, educação, esforço legal) para que tudo seja efetivamente colocado em prática, mas mais importante ainda é que os responsáveis pela organização deste sistema de tráfego percebam as possibilidades de intervenção para poder tentar diminuir o quanto antes o número de vítimas no trânsito.

REFERÊNCIAS

ARAÚJO, M. Rosana et al. **Transporte público coletivo: discutindo acessibilidade, mobilidade e qualidade de vida**. *Psicol. Soc.*, Florianópolis, v. 23, n. 3, Dec. 2011. Disponível em <http://www.scielo.br/scielo.php?Script=sci_arttext&pid=S0102-71822011000300015&lng=en&nrm=iso>. Acessado em 01 de outubro de 2014.

CONSELHO FEDERAL DE PSICOLOGIA (CFP). **Psicologia e mobilidade: o espaço público como direito de todos**. Brasília: CFP, 2010.

FERREIRA, M. C., ASSMAR, E. M. L., & SOUTO, S. D. O. **O individualismo e o coletivismo como indicadores de culturas nacionais: convergências e divergências teórico metodológicas**. *Psicologia em Estudo*. 2002.

HOFFMANN, R. M. CRUZ, & J. C. ALCHIERI (Orgs.). **Comportamento Humano no Trânsito**. 3ª edição. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2011.

HOFFMANN, M.H. **Comportamento do condutor e fenômenos psicológicos**. 2005. *Psicol. Pesquisa e trânsito* [online]. 2005, vol.1, n.1, pp. 17-24. Disponível em <<http://www.http://pepsic.bvsalud.org/pdf/ppet/v1n1/v1n1a04.pdf>>. Acessado em 01 de outubro de 2014.

KOURY, M. P. Guilherme. **Estilos de vida e individualidade**. *Horiz. Antropol.* Porto Alegre, v. 16, n. 33, 2010. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0104-71832010000100004&lng=en&nrm=iso>. Acessado em 01 de outubro de 2014.

LANE, Silvia. CODO, Wanderley (Org.). **Psicologia Social: O homem em movimento**. 8ed. São Paulo. Brasiliencie, 1989.

MOSCOVICI, F. **Desenvolvimento interpessoal**. 3 ED. Rio de Janeiro: LTC, 1985.

OLIVEIRA, Paulo de Salles. **O processo de socialização e de solidariedade**. *Psicol. USP*, São Paulo, v. 24, n. 2, agosto. 2013. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S010365642013000200007&lng=en&nrm=iso>. Acessado em 02 de outubro de 2014.

PALMIERI, M. & BRANCO, A. U. **Cooperação, competição e individualismo em uma perspectiva sociocultural construtivista**. Psicologia: Reflexão e Crítica, 2, 189-198. 2004.

RIZZARDO, A. **Comentários ao código de trânsito brasileiro**. Editora Revista dos Tribunais, 2004.

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

SILVA, A. V., & GÜNTHER, H. **Ajuda entre passageiros de ônibus**. Estudos de Psicologia (Natal), 6(1), 75-82. 2001.

SOARES, P. D.; THIELEN, P. I. **Projeto transformando o trânsito e a perspectiva do facilitador**. Psicol. Cienc. prof., Brasília, v. 32, n. 3, 2012. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S141498932012000300016&lng=en&nrm=iso>. Acessado em 25 de setembro de 2014.

THIELEN, I P et al . **Metaphor: o jogo do trânsito**. Psicologia: pesquisa e trânsito, Belo Horizonte, v. 1, n. 1, dez. 2005. Disponível em: <http://pepsic.bvsalud.org/scielphp?script=sci_arttext&pid=S180891002005000100007&lng=pt&nrm=iso>. Acessado em 28 de outubro de 2014.

THIELEN, I. P. **Percepções de motoristas sobre excesso de velocidade no trânsito de Curitiba, Paraná, Brasil**. Tese de Doutorado, Universidade Federal de Santa Catarina. Recuperado em 19 de janeiro de 2007, de <http://www.npt.ufpr.br/>. 2002.

THIELEN, I. P., & Grassi, M. V. F. C. (2006). **Mobilidade e sofrimento: imersão no urbano**. In Anais do II Congresso Internacional de Psicopatologia Fundamental e VIII Congresso Brasileiro de Psicopatologia Fundamental, Belém, PA. Disponível em: http://www.fundamentalpsychopathology.org/anais2006/4.38.3.1.htm#_ftn1>. Acessado em: 03 de outubro de 2014.

THIELEN, P. I. et al. **Metaphor: no palco e na platéia**. Psicologia: pesquisa e trânsito. 2002.

SOBRE O ORGANIZADOR

EZEQUIEL MARTINS FERREIRA- Possui graduação em Psicologia pela Pontifícia Universidade Católica de Goiás (2011), graduação em Pedagogia pela Faculdade de Ciências de Wenceslau Braz (2016) e graduação em Artes Cênicas pela Universidade Federal de Goiás (2019). Especializou-se em Docência do Ensino Superior pela Faculdade Brasileira de Educação e Cultura (2012), História e narrativas Audiovisuais pela Universidade Federal de Goiás (2016), Psicopedagogia e Educação Especial, Arteterapia, Psicanálise pela Faculdade de Tecnologia e Ciências de Alto Paranaíba (2020). Possui mestrado em Educação pela Universidade Federal de Goiás (2015). É doutorando em Performances Culturais pela Universidade Federal de Goiás. Atualmente é professor da Prefeitura Municipal de Goiânia, professor da FaUnicamps, pesquisador da Universidade Federal de Goiás e Psicólogo clínico - ênfase na Clínica Psicanalítica. Pesquisa nas áreas de psicologia, educação e teatro e nas interfaces fronteiriças entre essas áreas. Tem experiência na área de Psicologia, com ênfase em Psicanálise, atuando principalmente nos seguintes temas: inconsciente, arte, teatro, arteterapia e desenvolvimento humano.

ÍNDICE REMISSIVO

A

Acolhimento Familiar 7, 135, 136, 137, 138, 140, 142, 143, 144, 145, 146, 147
Adaptação 6, 4, 5, 59, 61, 93, 94, 96, 97, 104, 105, 106, 107, 109, 114, 115, 116, 117, 183
Adolescente com DT1 93
Agravante de parentesco 192
Alevosía 192
Alteración psíquica 191, 192
amor materno 164, 165, 166, 167, 168, 169, 172, 174, 175, 177
Ansiedade 54, 67, 96, 104, 106, 107, 114, 116, 117, 118, 151, 152, 156, 162, 181
Aprendizagem 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 10, 11, 13, 14, 45, 47, 48, 50, 51, 57, 91, 117, 151, 160, 162, 220, 228, 230
asesinato 8, 191, 204, 205, 208
Atenuante de confesión 192
autoeficácia 7, 46, 96, 117, 178, 179, 183, 185, 188
Autonomia 7, 59, 61, 62, 63, 65, 99, 100, 138, 147
Avaliação 46, 47, 48, 55, 79, 115, 116, 117, 124, 125, 126, 129, 130, 131, 132, 150, 152, 153, 159, 162, 228, 231

C

Cancro da mama 6, 114, 115, 116, 117, 118
capacidad volitiva 204
clima de aula 18, 20, 25
Cognitivo 1, 4, 6, 8, 31, 32, 54, 55, 78, 114, 117, 118, 180, 208
Coletividade 8, 220, 222, 223, 225, 226, 228, 230
comportamientos preventivos 6, 66, 69, 70, 72, 75, 76, 77, 78
conductas antisociales 31, 81, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90
conductas delictivas 81, 83, 86, 87, 88, 89
Conhecimento 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 54, 67, 105, 108, 125, 126, 128, 130, 132, 153, 165, 178, 179, 183, 184, 186, 229
convivencia 20, 26, 27, 29, 31, 34
COVID-19 6, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 75, 76, 77, 78, 79, 80
Criança 7, 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 11, 12, 14, 15, 16, 17, 51, 92, 94, 96, 97, 105, 106, 107, 108, 109, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 145, 147, 148, 151, 152, 153, 155, 156, 157, 158, 160, 164, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 176, 177, 178, 179,

182, 183, 186, 189, 227

D

Decapitação 191, 192, 202

Deficiência visual 6, 59, 61, 62, 64, 65

Depressão 55, 67, 104, 106, 114, 116, 117, 118, 152, 173, 175, 181

Diagnóstico 50, 51, 52, 53, 79, 95, 96, 114, 115, 116, 117, 118

E

educação 7, 1, 2, 3, 6, 7, 8, 13, 14, 15, 16, 17, 52, 55, 56, 59, 62, 63, 65, 91, 92, 94, 134, 150, 153, 159, 160, 161, 178, 184, 189, 190, 223, 227, 229, 230, 231, 233

Educación socioemocional 5, 29, 30, 31, 32, 33, 35

Entornos Virtuales 8, 210, 212, 213, 214

epistemicídio 7, 178, 179, 183, 184, 185, 190

escola 6, 6, 12, 17, 56, 91, 92, 93, 104, 107, 114, 119, 156, 159, 178, 179, 183, 184, 185, 189

Espaço público 8, 220, 222, 225, 226, 227, 228, 230, 231

estágios de desenvolvimento 37

Ética 22, 73, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133

F

Família 6, 7, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 104, 106, 107, 109, 136, 137, 139, 141, 142, 145, 148, 149, 151, 156, 159, 165, 167, 172, 173, 174, 175, 176, 226

Filicídio 191, 192, 202

Funções Psicológicas 6, 59, 60, 62, 64

I

inclusión curricular 29

Individualidade 4, 64, 182, 220, 231

inteligência 3, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 15, 16, 17, 37, 45, 46, 47, 48

Internet 166, 202, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 217, 218

J

jóvenes 30, 32, 34, 35, 71, 81, 82, 83, 84, 88, 89

M

Mães doadoras 164, 169, 170, 173, 176

maternidade 144, 164, 168, 175, 176, 177

Mediação 1, 2, 13, 14, 59, 61, 62, 63, 64, 65
Memória de trabalho 114, 115, 116, 117, 118
militar de elite 204, 207
modelo por ecuaciones estructurales 66, 75

N

negritude 178, 179, 190

P

Pais 91, 97, 98, 99, 100, 104, 106, 107, 108, 109, 146, 151, 152, 154, 155, 156, 167, 169, 170, 171, 172, 173, 175, 176, 188

Perfil Indirecto 8, 210

Personalidad 8, 27, 32, 204, 206, 207, 208, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 218

Pertencimento 136, 137, 138, 141, 142, 147

Práticas educativas 63, 150, 151, 153, 155, 156, 160, 161

Psicologia 2, 4, 7, 9, 17, 46, 47, 48, 49, 56, 57, 59, 60, 62, 65, 91, 93, 104, 114, 119, 124, 125, 126, 130, 133, 135, 143, 147, 148, 149, 150, 153, 161, 162, 175, 176, 177, 178, 180, 189, 190, 220, 222, 223, 226, 228, 230, 231, 232, 233

Psicologia da saúde 150

Psicología Jurídica y Forense 210, 211, 212, 216

Q

Qualidade de Vida 6, 93, 97, 104, 105, 107, 114, 115, 116, 118, 222, 227, 228, 231

Queimaduras Pediátricas 104, 107, 109

R

raciocínio 7, 16, 36, 37, 41, 46

Rasgos 8, 204, 206, 207, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 217

Reações Emocionais 104, 106, 107

regulación emocional 18, 23, 24, 25, 29, 33

Relação família-escola 92

ruralidad 18

S

salud pública 66, 68, 77, 78

Stresse na Infância 150, 151, 152, 153, 154, 155, 156, 157, 161, 162

T

Transtorno do Déficit de Atenção com Hiperatividade 50, 51

Transtorno Psicótico 192, 202

V

validade 36, 37, 46, 47, 48

Vygotsky 1, 2, 14, 17, 59, 60, 61, 62, 63, 65





A PSICOLOGIA

e a exploração

DA PERCEPÇÃO, COGNIÇÃO, EMOÇÃO E PERSONALIDADE



Atena
Editora
Ano 2021

www.atenaeditora.com.br 
contato@atenaeditora.com.br 
[@atenaeditora](https://www.instagram.com/atenaeditora) 
www.facebook.com/atenaeditora.com.br 




A PSICOLOGIA

e a exploração

DA PERCEPÇÃO, COGNIÇÃO, EMOÇÃO E PERSONALIDADE



Atena
Editora
Ano 2021

www.atenaeditora.com.br 
contato@atenaeditora.com.br 
[@atenaeditora](https://www.instagram.com/atenaeditora) 
www.facebook.com/atenaeditora.com.br 