



Reflexões sobre a mobilidade urbana e os acidentes envolvendo ciclistas: Qual o papel da Psicologia?

Inaiana Costa Gama¹; Jakson Luis Galdino Dourado²

Resumo: O Brasil é o quinto país onde mais morrem pessoas em decorrência de acidentes no trânsito, perdendo apenas para a Índia, China, Estado Unidos e Rússia. No trânsito, é evidente uma maior vulnerabilidade dos ciclistas, que na sua maioria sofrem lesões graves em relação àqueles acometidos por acidentes relacionados a outros tipos de meios de locomoção. Este estudo tem como objetivo discutir os aspectos relacionados aos acidentes envolvendo ciclistas, através de uma revisão integrativa de literatura. Os dados foram obtidos no mês de dezembro de 2018 nas bases de dados da Plataforma Scielo, direcionada aos artigos que tratam de acidentes de ciclistas no Brasil utilizando como refinador da pesquisa os termos: Acidentes; Trânsito e Ciclistas. A partir da pesquisa foi possível apontar para a necessidade de haver um maior quantitativo de pesquisas na área do trânsito, de modo que estas subsidiem políticas públicas voltadas à mobilidade mais efetivas.

Palavras-chave: Psicologia do Trânsito; Trânsito; Ciclistas.

Reflections on urban mobility and accidents involving cyclists: What is the role of Psychology?

Abstract: Brazil is the fifth country where people die most from traffic accidents, losing only to India, China, the United States and Russia. In traffic, cyclists are more vulnerable, most of whom suffer serious injuries compared to those who are affected by accidents involving other means of locomotion. This study aims to discuss the aspects related to accidents involving cyclists, through an integrative literature review. The data were obtained in the month of December, 2018 in the databases of the Scielo Platform, directed to the articles dealing with cyclists' accidents in Brazil using as a refiner the terms: Accidents; Traffic and Cyclist. From the research it was possible to point out the need to have a greater quantity of research in the area of traffic, so that these subsidize public policies aimed at mobility more effective.

Keywords: Psychology of Traffic; Traffic; Cyclists.

Introdução

São diversas as definições de trânsito, de acordo com Vasconcellos (1985) trânsito é um conjunto de todos os deslocamentos diários feitos pelas vias, como forma de movimentação geral, tanto de pedestres como de veículos.

¹ Graduada em Psicologia pela Universidade Federal de Campina Grande. Especialista em Psicologia do Trânsito. desenvolvapsi@gmail.com;

² Graduado em Psicologia pela Universidade Federal da Paraíba - UFPB (2008). Mestre em Psicologia da Saúde pela Universidade Estadual da Paraíba - UEPB. Especialista em Gestão de Políticas Públicas em Gênero e Raça pela Universidade Federal da Bahia - UFBA. Especialista em Psicologia do Trânsito pelo Conselho Federal de Psicologia - CFP. Especialista em Psicologia Educacional e Escolar pelo Conselho Federal de Psicologia - CFP. jaksonpsi@gmail.com.

No entendimento do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), trânsito é a utilização das vias por indivíduos, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação (BRASIL, 2013). Rozestraten (1998) define trânsito como o conjunto de deslocamento de pessoas e veículos nas vias públicas, que tem como objetivo assegurar a integridade de seus participantes, requerendo, entretanto, um sistema convencional leis preestabelecidas.

Os primeiros automóveis começaram a circular no Brasil no início do século XX, em substituição dos transportes coletivos como trens e bondes (LAGONEGRO, 2008). Para Antipoff (1956) a criação dos automóveis foi uma invenção positiva, no entanto com o aumento de carros nas ruas, aumentaram-se paralelamente os riscos de envolvimento das pessoas em acidentes de trânsito, estes que começaram a ser mais frequentes na década de 1940, transformaram-se desta maneira em uma problemática de saúde e de segurança pública.

De acordo com Silva e Günther (2009) como consequência do crescimento no quantitativo de automóveis nas vias, entre 1940 e 1950, as entidades regulamentadoras buscaram promover estudos, bem como programar e incentivar alternativas que tiveram como base a prevenção, dentre elas, ações pautadas por uma seleção médica e outra denominada psicotécnica. A partir de então, para obter um documento de habilitação o indivíduo deveria provar sua capacidade de conduzir um veículo com segurança, por meio de uma série de exames e testes, de modo que apenas aqueles que estivessem dentro de determinados padrões seriam considerados aptos a obtê-lo.

Paralelamente, iniciou-se um debate internacional acerca da propensão a acidentes e de acordo com Haight (2001), alguns sujeitos são mais susceptíveis do que outros a se envolverem em acidentes e intercorrências no trânsito, o que de certo modo, justificava a preparação de um método de averiguação para identificar os indivíduos propensos e os não propensos aos acidentes, ou seja, os sujeitos aptos ou inaptos para dirigir e, dessa maneira, pautou-se por uma expectativa que primava pelo aumento da segurança no âmbito do trânsito.

A partir de então surge uma demanda onde seria necessário aferir e avaliar as características e particularidades psicológicas dos motoristas. Na década de 1940, foi promulgado o Decreto-Lei, nº 9.545, que abordava a habilitação e o exercício da atividade de condutor de veículos automotores, indicando as normas para o exame médico (mental e físico) de candidatos a condutores de veículos, tornando os exames psicotécnicos obrigatórios para adquirir a carteira nacional de habilitação, no entanto sem caráter eliminatório (BRASIL, 1946). Desse modo, pode-se inferir que a psicologia do trânsito surge a partir de um problema: os altos

índices de acidentes automobilísticos provenientes da popularização do carro e o crescimento das frotas nas cidades.

O Brasil é o quinto país onde mais morrem pessoas em decorrência de acidentes no trânsito, perdendo apenas para a Índia, China, EUA e Rússia. Os dados do Ministério da Saúde mostram que em 2015, foram registrados 37.306 óbitos e 204 mil pessoas ficaram feridas (PARANÁ PORTAL, 2017). Lopes et al., (2018) destacam que o acidente de trânsito é uma questão de mobilidade e trazem a tona uma série de óbitos, que poderiam ser evitados caso houvesse um maior investimento em prevenção e promoção de políticas públicas, além de investimentos em infraestruturas nos espaços e nas vias, no entanto, as mortes continuam em crescimento ascendente.

Para Malta et al., (2011) diferentes fatores estão ligados a eventos de acidentes no trânsito, sendo eles: fatores relacionados à estrutura e conservação das vias, aumento do quantitativo de veículos, uso indiscriminado de bebidas alcoólicas associadas à direção de veículos e a falta de uso dos equipamentos de segurança nos meios de transportes. Aliada a essa problemática já exposta, os aspectos relacionados à escassa infra-estrutura cicloviária e a insuficiente conscientização voltada aos motoristas para a presença dos ciclistas nas vias públicas contribuem para o crescente estatística de acidentes envolvendo ciclistas no trânsito (CABRAL, SOUZA E LIMA, 2011).

Neste sentido, torna-se urgente um olhar da psicologia sobre os aspectos relacionados ao trânsito e a mobilidade humana, sobretudo pautado por aspectos que levem a debater intervenções e a implementação de políticas públicas, voltadas aos meios de transporte, visto que este campo ainda é pouco explorado. Assim, o presente estudo tem como objetivo discutir os aspectos relacionados aos acidentes envolvendo ciclistas, através de uma revisão integrativa de literatura, de modo a refletir como a psicologia do trânsito pode influenciar na melhoria de um trânsito mais inclusivo.

O ciclista e a política de mobilidade urbana

No ano de 2012 a Lei 12.587/2012 foi sancionada, instituiu-se a Política Nacional de Mobilidade Urbana. A Lei prevê, entre outras coisas, responsabilidades dos diferentes Estados da Federação e como os municípios podem incentivar a criação de sistemas de transporte mais

acessíveis e que vislumbrem uma maior qualidade de vida nos ambientes urbanos. Desta maneira, incentiva a participação da sociedade nas decisões sobre o tema, visando à integração entre sustentabilidade e mobilidade. De acordo com a lei, são prioridades o pedestre, o ciclista e o usuário de transporte público (BRASIL, 2012).

A lei 12.587/2012 tornou obrigatório que municípios com mais de 20 mil habitantes elaborem os próprios planos de mobilidade urbana, devendo os municípios debatê-los com a sociedade, que dirá quais são as suas necessidades no que diz respeito à mobilidade na localidade em que vive e trata ainda dos planos municipais, onde diz que estes devem estar alinhados com os planos diretores. O Art. 24 versa sobre o Plano de Mobilidade Urbana como instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana, e nos traz alguns princípios, objetivos e diretrizes desta Lei, tais como o parágrafo III - as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana, incluindo as ciclovias e ciclofaixas (Redação dada pela Lei nº 13.683, de 2018). A somente a partir da lei 13.683 de 2018 ciclovias e ciclofaixas tiveram um enfoque no e as melhorias na infraestrutura nesse quesito ainda precisam ser efetivadas. Com os altos índices de engarrafamentos e poluição nas cidades gerados por automóveis, a utilização da bicicleta como meio de transporte vem aumentando e um dado preocupante é relativo aos acidentes envolvendo ciclistas (BRASIL, 2012).

Para Garcia et al. (2013) apesar de o Brasil possuir a sexta maior frota de bicicletas do mundo, com 48 milhões de unidades, poucos são os estudos relacionados à sua utilização enquanto meio de transporte. Durante o período 2000-2010 foram identificado 32.422 óbitos de ciclistas vítimas em acidentes de transporte (CTAT), no Brasil, o que equivale a 8,3 % do total de acidentes de transporte terrestre.

Método

Trata-se de um estudo pautado pela revisão integrativa de literatura. De acordo com Souza, Silva e Carvalho (2010) esse tipo de método permite realizar revisões em estudos e tem como objetivo compreender e analisar fenômenos em pesquisas experimentais e não-experimentais. Santos e Silva (2006) destacam que além de possibilitar uma ampla análise da literatura, a revisão integrativa propõe discussões sobre os métodos e resultados das publicações. Este estudo de revisão teve como questão norteadora: Quais são os fatores

associados aos acidentes de trânsito envolvendo ciclistas? Para tanto foi trilhado o percurso metodológico proposto por estudiosos (MENDES, SILVEIRA E GALVÃO, 2008).

Os dados foram obtidos no mês de dezembro de 2018 nas bases de dados da Plataforma Scielo, direcionada aos artigos que tratam de acidentes de ciclistas no Brasil utilizando como refinador da pesquisa os termos: Acidentes; Trânsito e Ciclista. Utilizou-se como critério de inclusão: estudos com publicação nas bases de dados da Plataforma Scielo, estudos disponibilizados na íntegra, estudos realizados nos último 10 anos (2008-2018) e estudos publicados na modalidade artigo científico.

Foram encontrados seis artigos na base de dados escolhida. Em uma primeira fase, foi realizada uma leitura crítica, bem como reflexiva dos títulos dos artigos e dos seus resumos, deste modo, três estudos foram descartados por não haver dados sobre acidentes envolvendo ciclistas. Seguindo os critérios de inclusão, três estudos foram escolhidos para análise, os quais são referenciados no presente estudo. Em um segundo momento, procedeu-se a uma análise criteriosa dos três artigos selecionados, extraindo deles os achados relativos aos fatores associados aos acidentes de trânsito envolvendo ciclistas.

Resultados

Para dar visibilidade aos estudos encontrados nesta revisão integrativa, eles foram agrupados em uma tabela e as seguintes informações foram destacadas: autores do estudo, título do estudo, além dos seus objetivos, periódicos nos quais foram publicados e o seu ano de publicação.

Quadro 1 - Estudos que constituem a amostra da revisão integrativa

Autores	Título do Estudo	Objetivos do Estudo	Periódico – Ano
Sousa, C. A. M., Bahia, C. A., Constantino, P.	Análise dos fatores associados aos acidentes de trânsito envolvendo ciclistas atendidos nas capitais brasileiras.	Descrever os acidentes envolvendo ciclistas registrados no VIVA, inquérito realizado em 2014, e analisar os fatores associados.	Ciência & Saúde Coletiva - 2016
Souto, C. C., et al.	Perfil das vítimas de acidentes de transporte terrestre relacionados ao trabalho em unidades de saúde sentinelas de Pernambuco, 2012 - 2014.	Descrever o perfil das vítimas de acidentes de transporte terrestre (ATT) relacionados ao trabalho, no estado de Pernambuco, no período 2012-2014.	Acta Paul Enferm - 2011

Caixeta, C. R., et al.	Morbidade por acidentes de transporte entre jovens de Goiânia, Goiás.	Descrever o perfil das vítimas e as circunstâncias dos acidentes de transporte com vítimas de 15 a 24 anos de idade, residentes no município de Goiânia (GO) e atendidas no Hospital de Urgências de Goiânia (HUGO).	Ciência & Saúde Coletiva - 2010
------------------------	---	--	---------------------------------

Fonte: Dados da pesquisa, 2018.

No primeiro estudo analisado, Sousa, Bahia e Constantino (2016) utilizaram o Viva inquérito, realizado em 2014 para a coleta de dados. O Viva inquérito compõe o Sistema de Vigilância de Violências e Acidentes do Ministério da Saúde e tem como principal proposta analisar a tendência e apresentar o perfil das violências e dos acidentes que são atendidos nas unidades de urgência e emergência do país.

De acordo com Sousa, Bahia e Constantino (2016) foram registrados 1.652 atendimentos direcionados a acidentes de transporte terrestre para com ciclistas, nos ambulatórios de urgência e emergências de capitais participantes do Viva inquérito 2014, onde 75,1% eram do sexo masculino, 28% tinham entre 20 e 39 anos, 63,4% eram pardos, 37,2% tinham de 0 a 4 anos de estudo, 93,8% aconteceram em zona urbana, em 23,2% os ciclistas colidiram contra automóveis, em 90,5% dos casos não utilizavam nenhum tipo de equipamento de segurança. Corroborando com a pesquisa de Sousa, Bahia e Constantino (2016), Bacchieri, Gigante e Assunção (2005) onde 57% dos ciclistas acidentados no trajeto para o trabalho eram homens.

Sobre o grupo de ciclistas com baixa escolaridade, o estudo de Bacchieri, Gigante e Assunção (2005) averiguou que há uma probabilidade de aproximadamente cinco vezes maior desses utilizarem a bicicleta, em comparação a trabalhadores com um maior nível de escolarização. Outro dado significativo a respeito da escolaridade, diz que o grupo de nove e mais anos de estudo tem 58,0% menos chance de sofrer acidente andando de bicicleta quando comparado às pessoas com 0 a 8 anos de estudo, além disso, as chances dos homens sofrerem acidente ao trafegar de bicicleta, é 59,0% a mais quando comparados às mulheres.

Os homens também são os que mais morrem em acidentes de bicicleta no estado do Pernambuco, como demonstram Galvão et al (2013) onde nas 517 declarações de óbitos decorrentes de acidentes envolvendo ciclistas, as mortes mais frequentes foram as de homens, entre 25-39 anos e 40-59 anos, pardos, solteiros e de escolaridade ignorada. Ainda segundo Sousa, Bahia e Constantino (2016) os ciclistas pesquisados colidiram com um automóvel em 23,2% dos casos e contra uma motocicleta em 13,2% dos casos e em 87,2% desses casos, a

pessoa vitimada era um ocupante de bicicleta, que, em 90,5% das vezes, não utilizava nenhum equipamento de proteção no momento do acidente.

No estudo de Souto et al. (2010) foram averiguados 380 casos de acidentes envolvendo ciclistas, notificados pela Unidade de Informação de Trânsito de Pernambuco. Desses casos, 87,8% ocorreram entre pessoas do sexo masculino e 69,0% estendem-se à faixa etária de 20 a 39 anos de idade, ainda de acordo com o estudo a maior parte dos acidentes ocorreram na zona urbana. A maior frequência dos acidentes, provavelmente, está relacionada à utilização de bicicletas no itinerário entre o deslocamento da residência para o trabalho e vice-versa.

De acordo com Souto et al. (2010) esses achados podem detectar a vulnerabilidade e os riscos relacionados aos ciclistas. Além disso, trazem à tona aspectos relacionados à ausência de segurança nos diferentes ambientes relacionados ao trânsito e a precariedade dos meios de maior utilização pelos usuários nos diferentes modos de ir e vir em via pública. Bastos, Soares e Andrade (2005) destacam que é evidente a maior vulnerabilidade dos ocupantes de bicicletas envolvidas em acidentes, sofrendo, na sua maioria, lesões de ordem grave em relação àqueles acometidos por acidentes relacionados a outros tipos de meios de locomoção.

No estudo de Caixeta et al. (2010) os ciclistas vítimas de acidentes estavam principalmente no trajeto para atividades escolares, esportivas, físicas, bem como lazer e entretenimento. Nos achados da pesquisa, averiguou-se que os itens de segurança não foram utilizados por 95,45% dos ciclistas da amostra estudada. No referido estudo, os resultados apontaram a predominância do sexo masculino entre as estatísticas de vítimas envolvendo acidentes com ciclistas, corroborando estudos citados contidos nos achados da revisão integrativa.

Na visão de Andrade e Mello Jorge (2000) tal predominância do sexo masculino é resultado, principalmente, de uma maior exposição dos homens às vivências no trânsito, além disso, devidos às influências sociais e culturais que denotam maiores riscos ao conduzir veículos. De acordo com Caixeta et al. (2010) a maioria dos motociclistas julgou que houve imprudência ou negligência no acidente, sugerindo que uma parcela importante das vítimas considera que o acidente poderia ser evitado.

Considerações finais

A pesquisa aqui explanada nos chama a atenção para dados importantes a cerca de um dos problemas no trânsito, que são os acidentes envolvendo ciclistas, no entanto é sabido que esta não é a única questão importante sobre os problemas atuais de mobilidade urbana. A presença de um profissional de psicologia em dispositivos que coloquem em prática políticas públicas faz-se necessário e urgente, pois através do olhar macro que o profissional tem sobre o tema aqui discutido, poderá contribuir para que o trânsito se torne um lugar mais seguro e acessível a todos.

É importante que haja um maior investimento em pesquisas na área do trânsito para que as políticas públicas voltadas à mobilidade sejam mais efetivas, porém utilizar espaços já firmados pela psicologia do trânsito como as clínicas que atendem a população que deseja adquirir uma carteira de motorista ou renová-la, como no caso dos motoristas com atividade remunerada, podem ser uma alternativa para realizar ações que gerem políticas públicas, à medida que nestes espaços os psicólogos podem e devem pensar em atuar a partir da psicoeducação, utilizando dados sobre os índices de acidentes no intuito de conscientizar as pessoas para a importância do uso do equipamento de proteção, respeitar as regras e sinalizações. Pode-se também pensar em ações que envolvam a comunidade, escolas, hospitais e órgãos fiscalizadores e que sejam contínuas.

Vale destacar que o papel do psicólogo do trânsito por vários anos foi estritamente relacionado à testagem psicológica, no entanto nos últimos anos tem-se discutido e questionado este lugar e mesmo que a passos lentos pesquisas têm sido realizadas para que neste sentido os horizontes da psicologia do trânsito sejam ampliados e ela possa contribuir de maneira mais eficaz com a sociedade. Destaca-se que através de novos estudos e do desenvolvimento de pesquisas qualificadas, será possível contribuir de maneira efetiva para a diminuição dos acidentes de trânsito. Por fim, ressalta-se a importância do profissional da psicologia especializado em trânsito na política pública de mobilidade urbana, este que poderá através da sua prática especializada, contribuir para um trânsito de melhor qualidade e mais inclusivo.

Referências

ANDRADE, S. M.; MELLO JORGE, M. H. P. Características das vítimas por acidentes de transporte terrestre em município da Região Sul do Brasil. *Rev. Saude Publica*, v. 34, n. 2, p. 149-156, 2000.

ANTIPOFF, D. Contribuição ao estudo das diferenças individuais no teste de atenção difusa. *Arquivos Brasileiros de Psicotécnica*, v. 8, n. 2, p. 49-60, 1956.

BACCHIERI, G.; GIGANTE, D. P.; ASSUNÇÃO, M. C. Determinantes e padrões de utilização da bicicleta e acidentes de trânsito sofridos por ciclistas trabalhadores da cidade de Pelotas, Rio Grande do Sul, Brasil. *Cad. Saúde Pública*, v. 21, n. 5, p. 1499-1508, 2005.

BASTOS, Y. G. L.; ANDRADE, S. M.; SOARES, D. A. Características dos acidentes de trânsito e das vítimas atendidas em serviço pré-hospitalar em cidade do Sul do Brasil, 1997/2000. *Cad Saude Publica*, v. 21, n. 3, p. 815-22, 2005.

BRASIL. Decreto-lei nº 9545, de 5 de agosto de 1946. Dispõe sobre a habilitação e exercício da atividade de condutor de veículos automotores. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-9545-5-agosto-1946-417705-publicacaooriginal-1-pe.html> Acesso em: 21/12/2018.

BRASIL, **Lei nº 12.587, de 3 de Janeiro de 2012**. Política Nacional de Mobilidade Urbana. Planalto: Brasília. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm Acesso em: 11/12/2018.

BRASIL. [Código de Trânsito Brasileiro (1997)]. Código de Trânsito Brasileiro [recurso eletrônico]. – 5. ed. – Brasília: Câmara dos Deputados, Edições Câmara, 2013.

CABRAL, A. P. S.; SOUZA, W. V.; LIMA, M. L. C. Serviço de Atendimento Móvel de Urgência: Um observatório dos acidentes de transportes terrestre em nível local. *Rev Bras Epidemiol*, v. 14, n. 1, 3-14, 2011.

GALVÃO, P. V. M.; PESTANA, L. P.; PESTANA, V. M.; SPÍNDOLA, M. O. P.; CAMPELLO, R. I. C.; SOUZA, E. H. A. Mortalidade devido a acidentes de bicicletas em Pernambuco, Brasil. *Ciênc. saúde coletiva*, v. 18, n. 5, p. 1255-1262, 2013.

GARCIA, L. P.; FREITAS, L. R. S.; DUARTE, E. C. Mortalidade de ciclistas no Brasil: características e tendências no período 2000-2010. *Rev. bras. Epidemiologia*, v. 16, n. 4, p. 918-929, 2013.

HAIGHT, F. A. *Accident proneness: the history of an idea (UCI-ITS-WP-01-4)*. Irvine: Institute of Transportation Studies, University of California, 2001.

LAGONEGRO, M. A. A ideologia rodoviarista no Brasil. *Ciência & Ambiente*, v. 37, p. 39-50, 2008.

LOPES, A. L. C.; ALMEIDA, A. C.; COUTO, K. G.; SANTOS, N. M.; FERREIRA, C.; SILVA, A. C. R.; MONTEIRO, A. M.; NINA-E-SILVA, C. H. Prevalência dos atendimentos

por acidentes de trânsito realizados pelo serviço de atendimento a urgências no município de Rio Verde, Goiás. *Revista da Universidade Vale do Rio Verde*, v. 16, n. 1, p. 1-7, 2018.

MALTA, D. C.; MASCARENHA, M. D.; BERNAL, R. T.; PEREIRA, C.; MINAYO, M. C.; MORAIS, O. L. Análise das ocorrências das lesões no trânsito e fatores relacionados segundo resultados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD) – Brasil, 2008. *Revista Ciência & Saúde Coletiva*, v. 16, n. 9, p. 3679-3687, 2011.

MENDES, K. D. S.; SILVEIRA, R. C. C. P.; GALVÃO, C. M. Revisão Integrativa: método de Pesquisa para a incorporação de evidências na saúde e na enfermagem. *Texto Contexto Enferm*, Florianópolis, v. 17, n. 4, p. 758-64, 2008.

PORTAL PARANÁ. Brasil é o quinto país do mundo em mortes no trânsito, segundo OMS. Paraná: Metrojornal, 2017. Disponível em <https://www.metrojornal.com.br/foco/2017/05/01/brasil-e-o-quinto-pais-mundo-em-mortes-no-transito-segundo-oms.html> Acesso em: 20/11/2018.

ROZESTRATEN, R. J. A. *Psicologia do trânsito: conceitos e processos básicos*. São Paulo: EPU, 1998.

SANTOS, Z. M. S. A; SILVA, R. M. Prática do autocuidado vivenciada pela mulher hipertensa: uma análise no âmbito da educação em saúde. *Rev. Bras. Enferm*, v. 59, n. 2, p. 206-211, 2006.

SILVA, F. H. V. C.; GÜNTHER, H. Psicologia do trânsito no Brasil: de onde veio e para onde caminha? *Temas em Psicologia*, v. 17, n. 1, p. 163-175, 2009.

SOUSA, C. A. M.; BAHIA, C. A.; CONSTANTINO, P. Análise dos fatores associados aos acidentes de trânsito envolvendo ciclistas atendidos nas capitais brasileiras. *Ciênc. saúde coletiva*, v. 21, n. 12, p. 3683-3690, 2016.

SOUZA, M. T.; SILVA, M. D.; CARVALHO, D. Revisão integrativa: o que é e como fazer. *Einstein*, v. 8, n. 1, p. 102-106, 2010.

VASCONCELLOS, E. A. *O que é trânsito?* São Paulo: Brasiliense, 1985.

Como citar este artigo (Formato ABNT):

GAMA, Inaiana Costa; DOURADO, Jakson Luis Galdino. Reflexões sobre a mobilidade urbana e os acidentes envolvendo ciclistas: Qual o papel da Psicologia?. *Id on Line Rev. Mult. Psic.*, 2019, vol.13, n.45, p. 784-793. ISSN: 1981-1179.

Recebido: 11/03/2019

Aceito 08/05/2019