

# OMNIA SAÚDE

Faculdades Adamantinenses Integradas (FAI)  
[www.fai.com.br](http://www.fai.com.br)

BERETA, Thaísa Angélica Déo da Silva; BATAGLIA, Patrícia Unger Raphael. O uso do Moral Judgment Test (MJT\_XT) na avaliação da competência moral em psicólogos do trânsito. *Omnia Saúde*, v.10, n.2, p.01-12, 2013.

ISSN versão Online 2236-188X  
ISSN versão Impressa 1806-6763

Recebido em: 09/11/2013

Revisado em: 17/12/2013

Aceito em: 20/12/2013

## **O USO DO MORAL JUDGMENT TEST (MJT\_XT) NA AVALIAÇÃO DA COMPETÊNCIA MORAL EM PSICÓLOGOS DO TRÂNSITO**

## **THE MORAL JUDGMENT TEST (MJT\_XT) USE IN THE MORAL COMPETENCE EVALUATION IN TRAFFIC PSYCHOLOGISTS**

**Tháisa Angélica Déo da Silva Bereta**

Especialista em Psicologia da Saúde (FAMERP)  
Especialista em Psicologia do Trânsito (UNOESTE)

**Patrícia Unger Raphael Bataglia**

Doutorado em Psicologia Social (IP/USP)  
Professora Doutora do departamento de Psicologia da educação (FFC/UNESP)

### **RESUMO**

Competência moral se refere à capacidade de avaliar juízos morais em contextos que são adversos ao emissor, mas isso depende do desenvolvimento da capacidade reflexiva e do desenvolvimento cognitivo. Este artigo focaliza a competência moral na formação de psicólogos do trânsito, objetivando avaliar a competência moral de psicólogos que participavam de cursos de Especialização em Psicologia do Trânsito. Foram pesquisados 28 sujeitos, sendo utilizados para coleta de dados o Critério de Classificação Econômica Brasil e o MJT\_xt (Moral Judgment Test - extended version). O estudo permitiu verificar que os participantes demonstraram um nível de competência moral mediano, preferência pelos argumentos de nível pós-convencional e baixo nível de segmentação do juízo moral, quando analisados os dilemas componentes do teste separadamente. Configura-se como fundamental repensar o papel da instituição educacional no desenvolvimento da moralidade. Para tanto, espera-se que esta pesquisa possa servir de base para outros estudos sobre a relação entre moralidade e formação do psicólogo e principalmente, daquele que atua no trânsito, ampliando as discussões aqui iniciadas.

**Palavras-chave:** Competência Moral; Formação do Psicólogo; Psicologia do Trânsito.

### **ABSTRACT**

Moral competence refers to the capacity of evaluating moral judgment in contexts that are averse to the issuing, but this depends of the reflexive capacity development and of the cognitive development. This article focuses the moral competence in the traffic psychologist formation; it has like goal to evaluate the psychologist's moral competence that took part in the

Tháisa Angélica Déo da Silva Bereta; Patrícia Unger Raphael Bataglia. O uso do Moral Judgment Test (MJT\_XT) na avaliação da competência moral em psicólogos do trânsito. 2

specialization course in Traffic Psychology. Twenty eight people were researched, it was used to collect the data the Brazil Economy Classification Criterion and the MJT\_xt (Moral Judgment Test - extended version). The study let to verify that the participants showed an average moral competence level, they have the preference by the post conventional arguments level and a segmentation low level of moral judgment, when the element dilemmas of the test were analyzed separately. It is fundamental to rethink the education institution role in the morality development. For both, it is hoped that this survey may serve of the base to other studies about the relation between the morality and the psychologist formation and mainly, who acts in the traffic, expanding the discussions that were started here.

**Keywords:** Moral competence; Psychologist Formation; Traffic Psychology.

## INTRODUÇÃO

A temática do trânsito vem frequentemente sendo discutida pelos diversos meios de comunicação, seja por depoimentos de pessoas que sofreram acidentes, perderam seus entes queridos ou ainda, em campanhas de conscientização sobre o trânsito e suas consequências. Definir o que é trânsito é fundamental para uma melhor compreensão da amplitude de tal conceito e da necessidade frequente de mais ações frente à realidade deste complexo sistema, assim para Rozestraten (1988, p. 04) o trânsito é “o 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”. Assegurar a integridade dos participantes poderia ser entendido como a não ocorrência de acidentes de trânsito, caracterizado como um evento que provocou danos e envolveu um veículo, a via e a pessoa humana ou animais, tendo a necessidade da ocorrência de no mínimo dois desses fatores (SOUZA, MINAYO e FRANCO, 2007).

Os acidentes de trânsito são fatores de destaque no país, pois segundo os dados do relatório do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA, 2003) quanto à taxa de mortos relacionada com 10.000 veículos, o Brasil se destaca com 6,80, estando à frente do Japão (1,32), Alemanha (1,46) e Estados Unidos (1,93). Dados de pesquisas trazem que de cada 100 mortes por acidentes de trânsito, 70 são de pessoas de país subdesenvolvidos e ainda, que destes, um terço são crianças. Em países da América do Sul, mais da metade das mortes acontecem por causa de atropelamentos fatais, no entanto, em países mais ricos, as maiores vítimas são os motoristas e os passageiros (LUNDEBYE, 1997).

Para o Departamento de Informática do Sistema Único de Saúde do Brasil (DATASUS, 2009), em 2008, aconteceram 94.534 internações por agravos à saúde devido acidentes e violências. Deste total, 58,3% eram de indivíduos do sexo masculino, com preponderância de 30,7% com idades entre 20 e 29 anos, 41,8% foram internações de motociclistas e em segundo lugar, com 30,5% de pedestres. Portanto, os gastos do Sistema Único de Saúde (SUS) com os atendimentos das vítimas de acidentes e violências foram de 26,5% mais elevados do que os gastos com causas naturais (MELLO JORGE e KOIZUMI, 2009 APUD BRASIL, 2009).

O principal fator responsável pelos acidentes de trânsito é o comportamento do motorista, pois é este que observa sinais, velocidade e decide quando ultrapassar ou cruzar uma via (POLLI et. al., 2010). Há relação de 85% dos acidentes com os fatores humanos ligados a três situações: aos processos básicos – compreendido como tomada de informação, processamento da

informação, tomada de decisão, reação e feedback; à personalidade – compreendida como a propensão ao acidente, desajuste social, desajuste pessoal, estilo perceptivo, uso do veículo para fins secundários; e fatores passageiros – como a situação de fadiga, uso de drogas e álcool (ROZESTRATEN, 1988).

O Brasil vem apresentando políticas, inclusive em nível federal, para maior vigilância e prevenção das violências e dos acidentes, como a Política Nacional de Promoção da Saúde (PNPS) que visa promover discussões entre os setores para incorporação de ações educativas desde a formação infantil até a universitária; planejar, programas e avaliar os setores ligados à problemática; e apoiar campanhas de divulgação de sequelas provenientes de acidentes de trânsito. O Projeto de Redução da Morbimortalidade por Acidentes de Trânsito também visa implementar ações entre estados, municípios e sociedade civil para que haja maior promoção da saúde e prevenção dos acidentes de trânsito, aprimorando a informação e com isso, ser possível reduzir as taxas de morbimortalidade no sistema do trânsito (BRASIL, 2009).

Mas como amenizar essa realidade ou reduzir as consequências de tal situação? Uma das ciências que pode contribuir para a melhoria das situações do trânsito é a Psicologia e mais especificamente, a Psicologia do Trânsito, pois há uma preocupação desta, em como acontecem os comportamentos e os deslocamentos na situação de trânsito, inclusive como se dão as suas causas (ROZESTRATEN, 1988).

Reinier Rozestraten possibilitou com seus estudos e discussões uma nova visão a respeito da Psicologia do Trânsito, atuando como um marco histórico divisor, pois anteriormente a ele verificava-se a presença de uma Psicotécnica Aplicada e posteriormente, de uma Psicologia do Trânsito e da Segurança Viária no país (HOFFMANN e CRUZ, 2003). Assim, com a realização psicométrica havia uma preocupação restrita a aplicação e avaliação dos exames psicotécnicos, sendo o trabalho do psicólogo atuante na área, quase que exclusivamente, o de aplicar teste e corrigi-los. Rozestraten traz essa preocupação com a formação do profissional atuante na área, bem como com a ampliação de perspectivas de atuação, pois quando a profissão discute a realidade do trânsito brasileiro e pensa juntamente com outros profissionais, soluções e formas de modificação na atuação, melhorias podem ser verificadas.

Progressivamente, os avanços vêm sendo percebidos, como por exemplo, com a obrigatoriedade do Título de Especialista em Psicologia do Trânsito para a atuação na área, a partir da publicação da Resolução nº. 283/08 do Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN) que dispõe que a partir de 15 de fevereiro de 2013 seriam credenciados apenas os psicólogos portadores de Título de Especialista em Psicologia do Trânsito reconhecido pelo Conselho Federal de Psicologia - CFP (BRASIL, 2008), e com a publicação da sucessiva Resolução nº. 425/12 do DENATRAN que dispõe que a partir de 15 de fevereiro de 2015, a solicitação para o credenciamento só será permitida aos psicólogos portadores de Título de Especialista em Psicologia do Trânsito reconhecido pelo CFP (BRASIL, 2012). Com a prorrogação do prazo de dois anos, pode-se permitir que um maior número de psicólogos possam se especializar, participar de discussões sobre a prática profissional, repensar como está sua atuação no cotidiano de trabalho e ainda, formar novos profissionais preocupados com a responsabilidade ética de seu trabalho para a sociedade. A obtenção do Título de Especialista poderá ocorrer por meio de curso de especialização credenciado junto ao CFP ou por prova de títulos, oferecida anualmente pelo CFP, conforme determina a Resolução nº. 13/2007 do Conselho Federal de Psicologia (CFP, 2013).

Para Rueda (2011), o Título de Especialista em Psicologia do Trânsito possibilita o aprofundamento do conhecimento técnico sobre avaliação psicológica dos profissionais da área, permite-se o trabalho dos conceitos da Psicologia do Trânsito em sua totalidade, inclusive a integração desta ciência com as demais – medicina, engenharia, direito, arquitetura, pedagogia, dentre outras preocupadas com a mesma temática. O momento em que estamos é o início de uma mudança que há muito vinha sendo incentivada no papel do psicólogo do trânsito.

Para tanto, discutir questões como a competência moral do psicólogo que trabalha na área é outro fator importante. Iniciemos uma breve contextualização sobre o que seria competência moral. Foi Lawrence Kohlberg que originalmente definiu o conceito de competência moral em sua tese de doutorado, como sendo a capacidade de tomar decisões e emitir juízos morais (baseados em princípios internos) e agir de acordo com tais juízos (KOHLBERG, 1958). No entanto, não houve um aprofundamento do conceito, que posteriormente foi retomado por Georg Lind em seus estudos.

Quando se fala em competência, se destaca a habilidade dos sujeitos na avaliação de situações e juízos que estejam condizentes com os princípios e não apenas com interesses momentâneos. A disposição do sujeito para agir de acordo com as regras, é tão ou mais importante do que o reconhecimento das regras, a sua aceitação e a emissão de juízos sobre tais regras. Portanto, para a avaliação da moralidade da ação não é possível avaliá-la em si, mas é necessária a compreensão da coerência na diferenciação e integração dos princípios morais em situações cotidianas do sujeito (BATAGLIA, 2010).

Moral e ética, frequentemente utilizados na atualidade, são termos confundidos devido à proximidade etimológica, sendo empregados como sinônimos que nos remetem a sistema de regras de conduta que são consideradas como obrigatórias (BATAGLIA E BORTOLANZA, 2012). Jean Piaget (1994, p. 23) traz a definição de moral como “sistema de regras” e a de moralidade como o “respeito que o indivíduo adquire por essas regras”. Piaget nos apresenta dois tipos de moralidade: a heterônoma, na qual as regras são compreendidas como não modificáveis, com interpretação exata, como um universo físico; e a autônoma em que há a compreensão das normas como sociais, sendo possível por meio das relações sociais o estabelecimento e defesa de novas regras (LA TAILLE, 2013).

Com o desenvolvimento de pesquisas inovadoras, Kohlberg possibilitou o conhecimento científico sobre a educação moral sistemática e o estabelecimento de bases para a mensuração das competências morais (LIND, 2000). Propôs o desenvolvimento moral em três níveis: pré-convencional (estágios 1 e 2), convencional (estágios 3 e 4) e pós-convencional (estágios 5 e 6). No nível pré-convencional há o julgamento do que é certo e do que é errado, baseando-o simplesmente em interesses próprios, principalmente por medo de uma punição. No estágio 1 ocorre a obediência às normas sociais para que não ocorra o castigo e no estágio 2, a ação se define pelo prazer ou satisfação das necessidades do sujeito (hedonismo). No nível convencional a ação é moralmente correta quando está pautada em convenções e regras sociais que outras pessoas determinam como figura de autoridade ou mesmo uma instituição social, sendo os juízos morais formulados com base nas regras do grupo social e no que este espera do sujeito. No estágio 3 verifica-se a necessidade do cumprimento do que se espera do indivíduo, exemplificados como ser bom garoto, filho, amigo, esposo, assim o comportamento moralmente correto é aquele que possibilita a aprovação de outras pessoas. E no estágio 4, a moralidade está na manutenção da ordem social, no respeito pelas autoridades e pelas regras fixas, sendo necessário cumprir o dever para colaborar com a organização social e com as

instituições. No nível pós-convencional o sujeito deveria agir de modo a contemplar os princípios morais universais, como reciprocidade e igualdade, pautando seu pensamento na moralidade, na ética e em princípios e valores gerais, não por regras sociais. No estágio 5, considera-se o contrato social, sendo que as leis e costumes morais podem ser injustos e precisam ser mudados. Já no estágio 6, estão os princípios éticos universais, o indivíduo reconhece-os e age de acordo com eles. Dentre os estágios apresentados por Kohlberg, o sexto é considerado o mais evoluído dos estágios, no entanto o quarto estágio é o mais frequentemente encontrado entre os adultos (BIAGGIO, 2006; BATAGLIA, MORAIS e LEPRE, 2010).

A partir desse conjunto de estágios de desenvolvimento moral proposto por Kohlberg, Lind preocupou-se com a elaboração de um instrumento que possibilitasse ao sujeito mostrar sua competência em situações que não estejam de acordo com o que ele compartilhe opinião ou ajuíze contrariamente. Assim, sua preocupação não estava em fazer uma avaliação do juízo moral dos sujeitos, mas que ele consiga se posicionar mesmo estando contrário aos argumentos apresentados nos dilemas (BATAGLIA, 2010).

Houve a elaboração do Teste de Juízo Moral (MJT - Moral Judgment Test) por Georg Lind, na década de 1970, composto inicialmente de dois dilemas morais (dos operários e do médico). Este instrumento foi adaptado para mais de 27 idiomas e demonstra importância para mensurar os efeitos de programas de desenvolvimento moral (LIND, 2005).

A Entrevista de Juízo Moral (MJI) de Kohlberg contribuiu para o desenvolvimento do MJT, sendo possível avaliar processos de educação moral ou seus similares, por meio do desenvolvimento da competência moral. O MJT utiliza dilemas, argumentos morais frente a situações controversas (LIND, 2007). O instrumento atinge ao mesmo tempo dois aspectos do juízo moral, afetivo e cognitivo, não os misturando (LIND, 2000).

As dimensões afetiva e cognitiva do comportamento moral não precisam estar conectadas, mesmo ocorrendo de modo integrado. Quando um sujeito demonstra preferência por argumentos de estágios superiores e os consegue manter quando avalia argumentos contrários a sua opinião, apresentando uma estrutura mental reversível pode ser considerado competente moralmente, mas essa reversibilidade cognitiva por si só não determina a competência moral, pois não é simplesmente uma operação intelectual (BATAGLIA, 2010).

Na adaptação do teste para a realidade brasileira (BATAGLIA, 2010), foi incluído mais um dilema moral (o do juiz), sendo considerada a versão estendida do teste, de MJT\_xt (Moral Judgment Test - extended version). O teste requer um posicionamento do participante quanto à decisão dos personagens dos dilemas, sendo analisados argumentos a favor ou contra. Mas embora o objetivo do MJT\_xt não seja simplesmente apresentar um nível de desenvolvimento moral do sujeito, a partir do momento que ele se posiciona, mesmo estando contrário aos argumentos apresentados nos dilemas, é possível compreender por suas respostas uma predominância de um nível moral sob outro, bem como de características pertencentes aos estágios de desenvolvimento moral de Kohlberg.

Para tanto, o objetivo do presente artigo foi o de avaliar a competência moral de psicólogos que participavam de cursos de Especialização em Psicologia do Trânsito.

## **METODOLOGIA**

A presente pesquisa foi submetida ao Comitê de Ética em Pesquisa com seres humanos da Unesp de Marília/SP, tendo os participantes assinado o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido. Os dados foram coletados em duas diferentes universidades no interior do Estado de São Paulo, por ofertarem o Curso de Especialização em Psicologia do Trânsito.

Tal curso é oferecido por diversas instituições escolares, mas poucos se apresentam credenciados no CFP, por diversos fatores, que possibilitariam a escrita de outro artigo. Segundo a página eletrônica do CFP (2013), apenas 15 cursos em território nacional apresentam-se credenciados no referido conselho para o fornecimento do título de especialista em Psicologia do Trânsito. Dos dois cursos que houve coleta de dados, apenas um deles é credenciado pelo Conselho Federal de Psicologia para conferir o título de especialista em Psicologia do Trânsito.

Os instrumentos utilizados foram: o Critério de Classificação Econômica Brasil (ABEP, 2008) no qual foi possível avaliar a função de estimar o poder de compra das pessoas e famílias urbanas, não em termos de “classes sociais”, mas exclusivamente de classes econômicas; e o MJT-xt, composto de três dilemas morais, sendo eles, do operário, do médico e do juiz. Os dados do teste foram calculados em planilha própria dos escores totais, dos dilemas em separado e entre os dilemas apresentados (BATAGLIA, 2010).

## **RESULTADOS E DISCUSSÃO**

A população pesquisada foi composta de 28 pessoas, sendo 96,43% mulheres e 3,57% homens, com idade entre 22 e 52 anos, todos com Formação em Psicologia, e que eram alunos de cursos de Especialização em Psicologia do Trânsito. Do total, 17,85% trabalham na área do trânsito e 82,15% estão cursando a especialização para ingresso na referida área.

Com a utilização do Critério de Classificação Econômica Brasil (ABEP, 2008) foi possível verificar quem é o chefe da família e a posse de itens (televisão em cores, rádio, banheiro, automóvel, empregada mensalista, máquina de lavar, videocassete e/ou DVD, geladeira e freezer). Os participantes que pertencem às classes econômicas A1, A2, B1, B2 e C, são respectivamente, 7,15%, 17,85%, 35,71%, 28,58% e 10,71%. Foi apresentado como chefe da família o pai, a mãe, o esposo e o próprio participante, sendo que as respostas foram respectivamente, 32,14%, 21,43%, 21,43% e 25%.

Quanto aos dados do Teste MJT, o escore C total contando os três dilemas apresentados foi de 11,43, ou seja, um escore mediano, considerando que segundo Lind (2001) podemos adotar o seguinte referencial: de 0 a 9 é considerado baixo, de 10 a 29, médio, de 30 a 49 alto e acima de 50, muito alto.

O escore C do dilema dos operários foi de 31,51, do médico de 26,73 e do juiz de 28,67. Relacionando o escore C dos operários com o do médico foi verificado 15,27; escore C dos operários com o juiz de 15,89; e o escore C do médico com o do juiz de 14,20.

Como em outros estudos (Bataglia; Shimizu; Lepre et al, 2013; Almeida; Komessu; Reppetto et al, 2013; Assad; 2013; Haddad; Bataglia, 2007; Oliveira e Rego, 2008; Shimizu; Bataglia;

Lepre et al, 2009; Serodio, 2013) houve uma diferença entre os dilemas, sendo o escore do médico inferior aos demais. No entanto, neste estudo essa diferença não foi tão importante calculando-se a amplitude da diferença (effect size). Esse resultado é interessante para reflexão a respeito da influência do conteúdo do dilema nas respostas desta amostra.

A hipótese tem sido de que a influência da cultura e da religião é determinante no Brasil para a redução da competência moral quando o tema toca questões relacionadas a religiosidade e especificamente, a dogmas cristãos. Lind (2005a apud Bataglia, 2010, p. 89) complementa afirmando que em relação à segmentação do juízo moral “o escore C não reflete apenas a competência individual e a dificuldade em executar a tarefa, mas também a poderosa influência dos agentes sociais como a igreja, o exército e outras instituições”.

Em relação à preferência por estágios, os mais preferidos foram os pós-convencionais (5 e 6) e os mais rejeitados os estágios 1 e 2 (nível pré-convencional). No pós-convencional está presente o questionamento das leis que são estabelecidas e o reconhecimento da injustiça destas, devendo ser alteradas (BIAGGIO, 2006).

Kohlberg defende que a sequência de estágios pela qual o sujeito passa é universal, ou seja, todos os sujeitos, independente da cultura, passam pela mesma sequência e ordem dos estágios, mas isso não representa que todos eles cheguem aos estágios de níveis mais elevados. A evolução desse julgamento moral tem como base a dimensão heterônoma-autônoma, na qual é possível passar de uma autoridade que é imposta pelos outros (vem de fora) para uma moral da autonomia, na qual a base é a própria consciência do sujeito (BIAGGIO, 2006).

Essa preferência dos participantes por estágios pós-convencionais difere do verificado por Bataglia (1996) que avaliou os juízos morais de alunos de psicologia, por meio do MJT, em que as respostas encontradas são dos estágios dois e três do desenvolvimento moral, isto é, no estágio dois, o considerar a satisfação das próprias necessidades e a reciprocidade de troca de favores e no estágio três, o buscar a aprovação com as imagens de “bom menino e boa menina”. Deve-se lembrar que o MJT é avaliado pela média dos grupos e não a partir de diagnósticos individuais, o MJT se baseia em respostas produzidas pelo sujeito e que o MJT depende do reconhecimento da qualidade de argumentos (BATAGLIA, 2010).

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Embora os índices obtidos na presente pesquisa apontem que os participantes demonstraram nível de desenvolvimento moral mais pautado no pós-convencional e que não houve segmentação significativa entre os dilemas separadamente e na correlação entre si, configura-se fundamental que repensemos o papel da instituição educacional no desenvolvimento da moralidade.

Fundamentados na teoria de Kohlberg, Polli et al (2010) enfatizam que cada estágio de desenvolvimento moral tem uma maneira de julgar a ação ou de escolha sobre a forma de agir em contextos específicos. Para tanto, a formação dos psicólogos e mais especificamente, daqueles que atuam ou atuarão na área do trânsito necessita ser repensada a fim de possibilitar que este profissional desenvolva a sua capacidade reflexiva a respeito de múltiplas situações presentes no cotidiano de trabalho e de sua própria formação acadêmica.



Podemos compreender capacidade reflexiva como a integração de competências teóricas, técnicas e práticas (BATAGLIA, 2012). Mas como conseguiríamos atingi-las? Quando permito ao graduando discutir a respeito de situações que possam fazer parte de sua realidade de trabalho, possibilitando ao aluno a construção de pensamento sistêmico e crítico, o desenvolvimento da capacidade criativa e do pensar por meio de diversas perspectivas, resultando em uma formação de alunos com posicionamento crítico e ativo. Entretanto, o educador na integração de conteúdo e técnica deve dispor de espaço para refletir sobre sua atuação profissional, revisando seus valores e colocando-os em prática.

Os cursos de Especialização em Psicologia do Trânsito trazem comumente a integração das competências teóricas e técnicas, mas por vezes, deixam as práticas em segundo plano. Em seu dia-a-dia de trabalho o profissional irá basear seus atos na teoria, na técnica, mas também em valores. A consequência da ação é fator primordial a ser pensado durante os cursos de formação, pois outras pessoas estarão envolvidas na atuação do psicólogo.

Para Dias (1999), o modelo educacional vigente valoriza a heteronomia, e não o desenvolvimento da racionalidade e da autonomia. Leite (2004, p. 191) complementa com a discussão de que o profissional tem dificuldade de “articular o como fazer ao por que fazer”. Ou seja, o desenvolvimento do trabalho está ocorrendo de forma mais tecnicista, sem o engajamento de reflexões a partir de sua práxis profissional.

Bataglia e Bortolanza (2013, p. 137) acreditam que a instituição acadêmica precisa “oferecer oportunidades de assunção de responsabilidades e de reflexão dirigida para que os alunos possam integrar os conceitos de moral e ética à sua práxis”. Este trabalho reflexivo deve acontecer ao longo das disciplinas curriculares, para além da formação tradicional. De modo que os futuros profissionais e aqueles que já estão desenvolvendo suas atividades percebam que a sua atuação vai além dos limites das paredes de seu consultório e envolve inclusive a vida de outras pessoas. Uma competência moral mediana sugere a possibilidade de desenvolvimento.

Contudo, acreditamos que esta pesquisa possa servir de base para outros estudos sobre a relação entre moralidade e formação do psicólogo e principalmente, daquele que atua no trânsito, ampliando as discussões aqui iniciadas.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALMEIDA, D. V.; KOMESSU, J. H.; REPPETTO, M. A.; AVELAR; M. C.; BATAGLIA, P. U. R. *A Competência Moral de graduandos de enfermagem de duas instituições brasileiras*. Florianópolis: X Congresso Brasileiro de Bioética e II Congresso Brasileiro de Bioética Clínica, 2013.

ASSAD, D. *Uma avaliação do índice de competência moral de adolescentes de 13 a 15 anos de idade praticantes de diversas modalidades desportivas no projeto crescendo com o esporte no município de Cabo Frio – RJ*. [Dissertação]. Faculdade de Desporto da Universidade do Porto, 2013.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE EMPRESAS DE PESQUISA. *Critério de Classificação Econômica Brasil*. 2008. Disponível em: <http://www.abep.org/novo/FileGenerate.ashx?id=250>. Acesso em: 05 mar. 2013.

BATAGLIA, P. U. R. *Um estudo sobre o juízo moral e a questão ética na prática da psicologia*. 1996. [Dissertação]. Instituto de Psicologia, Universidade de São Paulo, 1996.

BATAGLIA, P. U. R. A Validação do Teste de Juízo Moral (MJT) para Diferentes Culturas: o caso brasileiro. *Psicologia Reflexão e Crítica*, v.23, n.1, p.83-91, 2010.

BATAGLIA, P. U. R.; MORAIS, A.; LEPRE, R. M. A teoria de Kohlberg sobre o desenvolvimento do raciocínio moral e os instrumentos de avaliação de juízo e competência moral em uso no Brasil. *Estudos de Psicologia*, v.15, n.1, p.25-32, 2010.

BATAGLIA, P. U. R. A construção da competência moral na formação superior. In: CARVALHO, S. M. R.; BATAGLIA, P. U. R. (Orgs.). *Psicologia e Educação: temas e pesquisas*, 2012. Disponível em: [http://www.marilia.unesp.br/Home/Publicacoes/e\\_book\\_psicologia-e-educacao.pdf](http://www.marilia.unesp.br/Home/Publicacoes/e_book_psicologia-e-educacao.pdf). Acesso em: 10 mar. 2013.

BATAGLIA, P. U. R.; BORTOLANZA, M. R. Formação profissional e conceitos de moral e ética em estudantes de psicologia. *Psicologia: Teoria e Prática*, v.14, n.2, p.126-140 2012.

BATAGLIA, P. U. R.; SHIMIZU, A. M.; LEPRE, R. M.; RIBEIRO, S. M. *A influência do ambiente acadêmico na construção da competência moral em graduandos de Pedagogia*. Relatório de pesquisa apresentado ao Programa Apoio à Pesquisa Científica, Tecnológica e de Inovação do Ministério da Ciência e Tecnologia, por intermédio do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico. Edital MCT/CNPq nº 007/2011 – Ciências Sociais, dez. 2013.

BIAGGIO, A. *Lawrence Kohlberg: ética e educação moral*. 2 ed. São Paulo: Moderna, 2006.

BRASIL. Ministério do Planejamento. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – IPEA. *Impacto Social e Econômico dos Acidentes de Trânsito nas Aglomerações Urbanas Brasileiras – Síntese da pesquisa*, 2003. Disponível em: <http://www.pedestre.org.br/downloads/IpeaSínteseAcidentesTransitoMaio2003.pdf>. Acesso em: 05 mar. 2013.

BRASIL. Departamento Nacional de Trânsito. *Resolução nº. 283/2008*. Disponível em: [http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO\\_CONTRAN\\_283.pdf](http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_283.pdf). Acesso em: 10 mar. 2013.

BRASIL. Departamento Nacional de Trânsito. *Resolução nº. 425/2012*. Disponível em: [http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/\(Resolu%C3%A7%C3%A3o%20425.-1\).pdf](http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/(Resolu%C3%A7%C3%A3o%20425.-1).pdf). Acesso em: 10 mar. 2013.

BRASIL. Ministério da Saúde. *Indicadores e dados básicos para a saúde – 2009 (IDB-2009) – situação e tendências da violência do trânsito no Brasil*. Disponível em: <http://tabnet.datasus.gov.br/cgi/idb2009/tema.pdf>. Acesso em: 05 mar. 2013.

BRASIL. Ministério da Saúde. *Política Nacional de Redução da Morbimortalidade por Acidentes e Violências*. Disponível em: <http://portal.saude.gov.br/portal/arquivos/pdf/portaria737.pdf>. Acesso em: 05 mar. 2013.

CONSELHO FEDERAL DE PSICOLOGIA. *Resolução nº 013/2007*. 2007. Disponível em: [http://www.cfp.org.br/pol/export/sites/default/pol/legislacao/legislacaoDocumentos/resolucao2007\\_13.pdf](http://www.cfp.org.br/pol/export/sites/default/pol/legislacao/legislacaoDocumentos/resolucao2007_13.pdf). Acesso em: 10 mar. 2013.

CONSELHO FEDERAL DE PSICOLOGIA. *Título de Especialista*. 2013. Disponível em: <http://site.cfp.org.br/servicos/titulo-de-especialista/cursos-credenciados/>. Acesso em: 10 mar. 2013.

DIAS, A. D. Educação moral para a autonomia. *Psicologia: Reflexão e Crítica*, v.12, n.2, p.459-478, 1999.

HADDAD, L.; BATAGLIA, P. U. R. *A construção da competência moral em alunos do ensino médio: um estudo sobre a influência do ambiente escolar*. 2007. Trabalho de Conclusão de curso apresentado à Universidade Bandeirante. São Paulo: 2007.

HOFFMANN, M. H.; CRUZ, R. M. Síntese histórica da psicologia do trânsito no Brasil. In: HOFFMANN, M. H.; CRUZ, R. M.; ALCHIERI, J. C. *Comportamento Humano no Trânsito*. São Paulo, Casa do Psicólogo, 2003. p. 17-29.

KOHLBERG, L. *The development of modes of thinking and choices in the years from 10 to 16*. Tese de doutorado, Universidade de Chicago, 1958.

LA TAILLE, Y. *A dimensão ética na obra de Jean Piaget*. 2013. Disponível em: [http://www.crmariocovas.sp.gov.br/pdf/ideias\\_20\\_p075-082\\_c.pdf](http://www.crmariocovas.sp.gov.br/pdf/ideias_20_p075-082_c.pdf). Acesso em: 10 mar. 2013.

LEITE, J. F. N. *A formação do psicólogo: clínica, social e mercado*. São Paulo: Escuta, 2004.

LIND, G. O significado e medida da competência oral revisitada: um modelo do duplo aspecto da competência moral. *Psicologia: Reflexão e Crítica*, v.13, n.3, p.399-416, 2000.

LIND, G. *The cross-cultural validity of the Moral Judgment test (MJT)*. Confirmation of 17 Cross-Cultural Adaptations. Paper presented at the MOSAIC 2005, Konstanz, Germany, 2005.

LIND, G. *La moral puede enseñarse*. Manual teórico-prático de la formación moral y democrática. México: Trilhas, 2007.

LUNDEBYE, S. *Car accidents and mortality in developing countries*. In: Anais da 3a. Conferência Anual de Transportes, Segurança de Trânsito e Saúde. Toronto: World Health Organization/Karo Linska Institute, p.94-116, 1997.

OLIVEIRA, M.; REGO, S. *Desenvolvimento da Competência de Juízo Moral e Ambiente de Ensino: uma investigação com estudantes de graduação em enfermagem*. [Dissertação] Escola Nacional de Saúde Pública, 2008.

POLLI, G. M. et al. Excesso de velocidade no trânsito: análise sob a perspectiva da moralidade. *Psicologia: Ciência e Profissão*, v.30, n.1, p.86-97, 2010.

ROZESTRATEN, R. J. A. *Psicologia do trânsito: conceitos e processos básicos*. São Paulo: E.P.U./EDUSP, 1988.

RUEDA, F.J. M. *Psicologia do trânsito ou avaliação psicológica no trânsito: faz-se distinção no Brasil?* Ano da Avaliação Psicológica-Textos Geradores. Conselho Federal de Psicologia, 2011. Disponível em: [http://www.pol.org.br/pol/export/sites/default/pol/publicacoes/publicacoesDocumentos/anodaavaliacaopsicologica\\_prop8.pdf](http://www.pol.org.br/pol/export/sites/default/pol/publicacoes/publicacoesDocumentos/anodaavaliacaopsicologica_prop8.pdf)>. Acesso em: 10 mar. 2013.

SERODIO, A. M. *Avaliação da competência do juízo moral de estudantes de medicina: comparação entre um curso de bioética tradicional e um curso de bioética complementado com o método Konstanz de discussão de dilemas a educação em bioética na promoção das competências moral e democrática de adultos jovens*. [Doutorado]. Universidade Federal de São Paulo, 2013.

SHIMIZU; A. M.; BATAGLIA, P. U. R.; LEPRE, R. M.; CABRINI, M. C. G.; CARVALHO, S. M. *Desenvolvimento do juízo moral e da competência moral em graduandos de pedagogia: uma comparação entre o Moral Judgement Test (MJT-xt) e o Defining Issues Test (DIT-2)*. Relatório Final de Pesquisa apresentado ao Programa Apoio à Pesquisa Científica, Tecnológica e de Inovação do Ministério da Ciência e Tecnologia, por intermédio do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico. Edital MCT/CNPq nº 014/2008 – Universal, jan. 2011.

SOUZA, E. R.; MINAYO, M. C. S.; FRANCO, L. G. Avaliação do processo de implantação e implementação do Programa de Redução da Morbimortalidade por Acidentes de Trânsito. *Epidemiologia e Serviços de Saúde*, v.16, n.1, p.19-31, 2007.