



## ESTUDO SOBRE A AVALIAÇÃO PSICOLÓGICA NO TRÂNSITO

Priscila Irano de Souza<sup>1</sup>  
Ivana Moraes de Alencar<sup>2</sup>  
Paulo Eduardo Ribeiro<sup>3</sup>

**Resumo:** Este estudo objetivou discorrer sobre a avaliação psicológica utilizada para a obtenção e renovação da Carteira Nacional de Habilitação, de modo que levássemos a compreender a função da avaliação psicológica para condutores de veículos automotores e conhecer as possíveis dificuldades encontradas no âmbito da Psicologia do Trânsito. Cabe aos psicólogos do trânsito a tarefa de selecionar, através de exames psicológicos, a aptidão dos futuros condutores de veículos motorizados, suas habilidades motoras e psicológicas. Para que o psicólogo possa exercer tal seleção é necessário que ele seja formado em Psicologia, que esteja credenciado no CRP e ao DETRAN. Atualmente, a obtenção do título de especialista é obrigatório devido às novas exigências estabelecidas pelas resoluções do CONTRAN. Diante disso, é importante que mais pesquisas possam ser desenvolvidas em relação às práticas adotadas para aquisição e renovação da CNH. Novas pesquisas, também são necessárias para a divulgação das demais formas de atuação do psicólogo do trânsito. Destaca-se ainda a obrigatoriedade da disciplina Psicologia do Trânsito na graduação da Psicologia.

**Palavras-chave:** Psicologia do trânsito. Atuação do psicólogo do trânsito. Avaliação Psicológica.

### STUDY ON THE PSYCHOLOGICAL EVALUATION IN TRAFFIC

**Abstract:** This study aims at discussing the psychological evaluation used in order to obtain or renew the National Driver License. This allows us to understand the function of psychological evaluation in subjects who drive automotive vehicles besides analyzing the possible difficulties found in the field of traffic psychology. Traffic psychologists must evaluate, by means of psychological exams, the aptitude of future drivers, as well as their motor and psychological abilities. For such purpose, psychologists must hold a psychology degree, registered at the Regional Council of Psychology (CRP) and the State Transit Department (DETRAN). Currently, psychologists must also hold a specialist title according to the new exigencies established by the National Traffic Council (CONTRAN). As a result, it is important to carry out new studies concerning the national driver license obtainment and renewal. New studies are also necessary in order to advert to the different performances of the traffic psychologist. In addition, it is important to highlight that the traffic psychology subject must be mandatory for graduation in psychology.

**Keywords:** Traffic psychology. Performances of traffic psychologists. Psychological evaluation

---

<sup>1</sup> e-mail: priscilairano@yahoo.com.br - Pós Graduada em Psicologia do Trânsito pelo Centro de Estudo Avançados e Treinamento/Trânsito de São Paulo e graduada em Psicologia pelo Instituto Municipal de Ensino Superior de São Manuel. Gerente administrativa pela ABR Engenharia Industrial de Lençóis Paulista desde 2012..

<sup>2</sup> e-mail: ivanamor@uol.com.br - Mestre em Psicologia, professora do curso de Graduação do Departamento de Comunicação Social e Psicologia e do curso de Pós-graduação em Psicopedagogia Clínica e Educacional da Universidade Nove de Julho - UNINOVE - São Paulo - Brasil.

<sup>3</sup> e-mail: p.eduardo.ribeiro@uol.com.br - Mestre em Psicologia da Saúde - Professor de Graduação e Pós Graduação da Universidade Cidade de São Paulo - Brasil.

## 1. CONSIDERAÇÕES INICIAIS

O trânsito, em seu conceito mais amplo, assume um papel vital na vida de todos os indivíduos, pois através dele é possível deslocar produtos essenciais à vida humana.

Entretanto, com o ir e vir de pessoas e veículos surgiu uma série de complicações que impactaram na vida das sociedades, bem como no meio ambiente, tais como, por exemplo, os acidentes de trânsito, a violência, a poluição do ar, os problemas de saúde física e psicológica, entre outras.

Com todos estes problemas provocados pelo trânsito, houve a necessidade de utilizar os conhecimentos técnicos científicos da Psicologia para diminuir tais eventos negativos. Desta forma, nasceu a Psicologia do Trânsito para estudar o fenômeno do comportamento humano no contexto do trânsito, visando contribuir para melhorar a qualidade de vida e o bem-estar psicológico, para educar e prevenir acidentes de trânsito, entre outros fatores.

De acordo com Rozestraten (1981) a Psicologia do Trânsito surgiu, em decorrência de pesquisas científicas produzidas em várias instituições nas últimas décadas. O mesmo autor define a Psicologia do Trânsito como um estudo científico de comportamentos humanos no contexto do trânsito e revela que tais comportamentos estudados pelos psicólogos do trânsito são complexos, uma vez que envolvem vários fatores, como por exemplo, o processo de atenção, detecção, diferenciação e de percepção de estímulos; tomada e processamento das informações, etc.

Para os autores Cruz; Hoffmann e Alchieri (2003), a Psicologia aplicada no estudo dos veículos terrestres, se deu no século XX e o histórico da evolução da Psicologia do Trânsito no Brasil ocorreu em quatro períodos.

O primeiro período compreende o período das primeiras aplicações das técnicas de exame psicológico até a regulamentação da Psicologia como profissão.

O segundo período é apontado pela consolidação da Psicologia do Trânsito como disciplina.

Já o terceiro, é marcado pelo desenvolvimento da Psicologia do Trânsito em diversos âmbitos e da sua presença no meio interdisciplinar.

Por fim, o quarto período é assinalado pela aprovação do Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503, de 23/09/97) e pela sensibilização da sociedade e de psicólogos do trânsito frente as discussão sobre as políticas públicas de educação, saúde e segurança de todos os envolvidos no trânsito.

O momento histórico que fundamentou as bases para as práticas do psicólogo do trânsito foi a criação do primeiro Código Nacional de Trânsito (Decreto-lei nº 2.994/1941), onde se estabeleceu os exames, médico e psicológico, para obtenção da licença de habilitação para condutores de veículos automotores onde o candidato à carteira de habilitação poderia ser recusado se não apresentasse um perfil psico-fisiológico que lhe era exigido.

Em detrimento à atuação do psicólogo do trânsito, houve uma Resolução 267/2008 do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) que estabeleceu a seguinte medida: após 15 de fevereiro de 2013, apenas psicólogos com título de especialista no trânsito reconhecido pelo CFP poderão atuar na área do trânsito. Cabe dizer que tal medida foi prorrogada para a data de 15 de fevereiro de 2015. Em decorrência desta resolução, vários cursos de especialização surgiram a fim de possibilitar esta titulação.

Tendo em vista estas reflexões sobre a Psicologia do Trânsito, este estudo tem por objetivo discorrer sobre a avaliação psicológica utilizada para a obtenção e renovação da Carteira Nacional de Habilitação; compreender a função da avaliação psicológica para condutores de veículos automotores e buscar conhecer as possíveis dificuldades encontradas no âmbito da Psicologia do Trânsito.

## 2. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

### 2.1 AVALIAÇÃO PSICOLÓGICA

A avaliação psicológica é um processo científico de coleta de dados, estudos e interpretação da informação de aspectos psicológicos resultantes da interação indivíduos-sociedade. Sendo que, a avaliação psicológica que infere na mensuração dos fenômenos tem por objetivo facilitar o entendimento das características relacionadas ao comportamento humano.

Vale ressaltar que a avaliação psicológica é uma atividade exclusiva dos psicólogos, conforme alínea “a” do parágrafo 1º, do artigo 13 da Lei nº4.119 de 27 de agosto de 1962 (CFP).

Já nos voltando aos instrumentos que avaliam os fenômenos psicológicos, dentre os que apresentam uma maior aprovação entre os profissionais da área de Psicologia, são os testes psicométricos, pois “proporcionam pontuações quantitativas que permitem comparar os indivíduos com amostras normativas” (MONTIEL et al., p. 20, 2006).

Cabe dizer que, os testes psicológicos quando interpretados corretamente, podem auxiliar os profissionais em suas tomadas de decisões, como no caso, na escolha de uma intervenção mais adequada.

Desta forma, o Instituto de Seleção e Orientação Profissional (ISOP), veio contribuir com as pesquisas psicométricas e a Psicologia Aplicada, em termos de publicações, encontros científicos, capacitações de profissionais, padronizações e validações de técnicas, baterias e testes (SILVA; GÜNTHER, 2009).

Podemos dizer que, as áreas de avaliações psicológicas que utilizam com maiores frequências os instrumentos psicológicos, tais como testes psicométricos, projetivos e técnicas expressivas, são as áreas da Psicologia do Trânsito, Organizacional, Educacional, Hospitalar, entre outras.

Os instrumentos psicológicos utilizados por psicólogos, de acordo com a resolução nº025/2001 do CFP (Conselho Federal de Psicologia), devem conter propriedades psicométricas adequadas para receberem um parecer favorável para a utilização e a comercialização dos mesmos.

Também é exigido a esses instrumentos que contenham estudos de validação para o contexto da população a ser avaliada. Quando se refere ao estudo de validação de um teste, o que se pretende, é buscar “evidências de validades de alguns indicadores para uma determinada situação ou contexto” (LAMOUNIER; RUEDA, p. 37, 2007), e também, os “pressupostos teóricos que corroboram com as interpretações dos escores” (MONTIEL et al., p. 20, 2006).

Com relação aos testes psicológicos, conforme dito anteriormente, na resolução CFP nº002/2003, mais precisamente no 4º artigo, o órgão define os requisitos necessários para que os instrumentos possam ser reconhecidos como testes psicológicos e assim, serem utilizados pelos psicólogos:

I - apresentação da fundamentação teórica do instrumento, com especial ênfase na definição do construto, sendo o instrumento descrito em seu aspecto constitutivo e operacional, incluindo a definição dos seus possíveis propósitos e os contextos principais para os quais ele foi desenvolvido;

II - apresentação de evidências empíricas de validade e precisão das interpretações propostas para os escores do teste, justificando os procedimentos específicos adotados na investigação;

III - apresentação de dados empíricos sobre as propriedades psicométricas dos itens do instrumento;

IV - apresentação do sistema de correção e interpretação dos escores, explicitando a lógica que fundamenta o procedimento, em função do sistema de interpretação adotado, que pode ser:

a) referenciada à norma, devendo, nesse caso, relatar as características da amostra de padronização de maneira clara e exhaustiva, preferencialmente comparando com estimativas nacionais, possibilitando o julgamento do nível

de representatividade do grupo de referência usado para a transformação dos escores.

b) diferente da interpretação referenciada à norma, devendo, nesse caso, explicar o embasamento teórico e justificar a lógica do procedimento de interpretação utilizado.

V - apresentação clara dos procedimentos de aplicação e correção, bem como as condições nas quais o teste deve ser aplicado, para que haja a garantia da uniformidade dos procedimentos envolvidos na sua aplicação;

VI - compilação das informações indicadas acima, bem como outras que forem importantes, em um manual contendo, pelo menos, informações sobre:

a) o aspecto técnico-científico, relatando a fundamentação e os estudos empíricos sobre o instrumento;

b) o aspecto prático, explicando a aplicação, correção e interpretação dos resultados do teste;

c) a literatura científica relacionada ao instrumento, indicando os meios para a sua obtenção.

Já no artigo 5º, o Conselho Federal de Psicologia (CFP) define os requisitos em que os testes projetivos devem conter, são eles:

I - apresentação da fundamentação teórica do instrumento com especial ênfase na definição do construto a ser avaliado e dos possíveis propósitos do instrumento e os contextos principais para os quais ele foi desenvolvido;

II - apresentação de evidências empíricas de validade e precisão das interpretações propostas para os escores do teste, com justificativas para os procedimentos específicos adotados na investigação, com especial ênfase na precisão de avaliadores, quando o processo de correção for complexo;

III - apresentação do sistema de correção e interpretação dos escores, explicitando a lógica que fundamenta o procedimento, em função do sistema de interpretação adotado, que pode ser:

a) referenciada à norma, devendo, nesse caso, relatar as características da amostra de padronização de maneira clara e exaustiva, preferencialmente comparando com estimativas nacionais, possibilitando o julgamento do nível de representatividade do grupo de referência usado para a transformação dos escores;

b) diferente da interpretação referenciada à norma, devendo, nesse caso, explicar o embasamento teórico e justificar a lógica do procedimento de interpretação utilizado;

IV - apresentação clara dos procedimentos de aplicação e correção e das condições nas quais o teste deve ser aplicado para garantir a uniformidade dos procedimentos envolvidos na sua aplicação;

V - compilação das informações indicadas acima, bem como outras que forem importantes, em um manual contendo, pelo menos, informações sobre:

a) o aspecto técnico-científico, relatando a fundamentação e os estudos empíricos sobre o instrumento;

b) o aspecto prático, explicando a aplicação, correção e interpretação dos resultados do teste e

c) a literatura científica relacionada ao instrumento, indicando os meios para a sua obtenção.

O Conselho Federal de Psicologia (CFP) também fornece a lista dos testes psicológicos que recebem os pareceres favoráveis e desfavoráveis para que os psicólogos possam guiar-se. Conforme o Sistema de Avaliação de Testes Psicológicos (SATEPSI), atualmente, existem 268 testes psicológicos, sendo que 151 deles recebem o parecer favorável para a utilização, 102 testes psicológicos estão com o parecer desfavorável e 15 testes psicológicos estão em avaliação.

Lembrando que, os testes com pareceres desfavoráveis assim o estão, devido ao não atendimento dos requisitos exigidos pelo Conselho Federal de Psicologia, porém quando

revisados e atendendo todas as condições necessárias, poderão ser reapresentados novamente com pareceres favoráveis, conforme o artigo 90 desta mesma resolução. Sendo o autor, a editora e o psicólogo responsável técnico pela edição, responsáveis pelas revisões periódicas dos testes, conforme o artigo 15º:

§ 1º - A revisão dos testes psicológicos deverá ser realizada por pesquisadores ou laboratórios de pesquisa, com competência comprovada na área da Psicometria, que deverão publicar os estudos nos veículos de comunicação científica disponíveis.

§ 2º - Autores e editores poderão utilizar a compilação de diversos estudos para consubstanciar um estudo de revisão de um determinado teste, desde que incluam os aspectos fundamentais e críticos do instrumento, notadamente as evidências de validade, precisão e expectativas normativas.

§ 3º - O CFP manterá relação de testes em condições de uso em função da análise da documentação apresentada.

As revisões dos testes psicológicos ocorrem periodicamente, não ultrapassando o período entre um estudo e outro, de 10 anos para dados referentes à padronização e, 20 anos para dados de validação e precisão, descritos no artigo 14º:

§ 1º - Não sendo apresentada a revisão no prazo estabelecido no caput deste artigo, o teste psicológico perderá a condição de uso e será excluído da relação de testes em condições de comercialização e uso.

§ 2º - O estudo de revisão deve concluir:

I - se houve alteração na validade dos instrumentos requerendo mudanças substanciais no mesmo;

II - se houve alteração nos dados empíricos requerendo revisões menores ligadas às interpretações dos escores ou indicadores como, por exemplo, alterações de expectativas normativas, ou

III - se não houve mudanças substanciais e os dados antigos continuam sendo aplicáveis.

§ 3º - Caso haja necessidade de mudança substancial no instrumento, a versão antiga não poderá ser utilizada pelos psicólogos até que se estabeleçam as propriedades mínimas definidas nesta Resolução.

§ 4º - Caso haja necessidade de mudanças menores, ou não haja necessidade de mudança, uma nova publicação do manual ou um anexo ao manual original deve ser preparada pelo psicólogo responsável técnico pela edição do mesmo, relatando este estudo de revisão, fornecendo os novos dados, as conclusões e as alterações produzidas.

§ 5º - Os resultados da revisão deverão ser apresentados ao Conselho Federal de Psicologia pelos autores, psicólogos responsáveis técnicos ou editoras de testes psicológicos, no prazo estabelecido no caput deste artigo.

A resolução também informa aos psicólogos que utilizam os testes psicológicos como instrumentos de trabalhos, que observem as informações descritas nos manuais e que busquem maiores informações sobre os usos operacionais dos instrumentos, assim como a fundamentação teórica e as pesquisas atualizadas com os testes, dentre outros conhecimentos.

Por fim, podemos perceber a complexidade de se produzir um instrumento psicológico, pois os autores devem atender todos os requisitos exigidos pelo Conselho Federal de Psicologia, e também, atualizar seus estudos nos quesitos, fundamentação teórica, população, contexto histórico, entre outros elementos, para garantir a veracidade dos resultados.

## 2.2 BREVE HISTÓRIA DA AVALIAÇÃO PSICOLÓGICA NO TRÂNSITO

Antes de elucidarmos sobre a história da avaliação psicológica no trânsito, devemos inicialmente, compreender o conceito de “trânsito”.

O trânsito em seu conceito mais amplo é considerado social, visto que, envolve mais que os condutores de carros, ônibus, metrô, mas também, os ciclistas pedestres e animais, onde todos estão motivados por interesses próprios e, muitas vezes, geradores de conflitos.

Os conflitos do trânsito são causados por excesso de direitos, e também, pela omissão de responsabilidades por parte de todos que o compõe (ROZESTRATEN, 1986).

Já em relação à história da Psicologia do Trânsito, esta teve seu marco inicial na Europa e nos países Norte americanos (LAMOUNIER; RUEDA, 2007). No Brasil, essa modalidade da Psicologia surge no século XX, em 1930, no estado de São Paulo, onde se inaugurou a aplicação de instrumentos psicológicos utilizados para orientar e selecionar condutores profissionais para as ferrovias. E, apenas em 1950 e 1960 que estudos a esse respeito começam a se desenvolver.

É importante destacar que os primeiros trabalhos realizados no Brasil foram baseados em outros, já executados nos países pioneiros do assunto, isto ocorreu pelo fato de no Brasil não haver, na época, instrumentos válidos e necessários para a aferição das capacidades específicas (SILVA; GÜNTHER, 2009).

À medida que a problemática do trânsito ecoava em todo mundo, as teorias que se desenvolviam a esse respeito demonstravam que era possível identificar características pessoais no indivíduo susceptível para envolver-se em acidentes de trânsito.

Sendo assim, os pensamentos da Psicologia do Trânsito estavam direcionados para a avaliação de aptidões dos condutores à direção. No Brasil o foco era o mesmo, ou seja, eram realizadas baterias de testes que demonstravam o perfil dos possíveis condutores de veículos, dessa maneira, as avaliações eram diretamente direcionadas para a aptidão à direção (SILVA; GÜNTHER, 2009).

Os estudos sobre essa problemática tiveram a finalidade de aumentar a segurança no trânsito e por consequência diminuir os acidentes. Diante desse objetivo medidas preventivas foram sendo implantadas como, por exemplo, a seleção médica e psicológica. Essas duas ações dividem as pessoas em dois grupos: não propensas a se envolverem em acidentes de trânsito e propensas a essa ocorrência. Sendo assim, os candidatos passam por uma bateria de testes psicológicos que averigua a propensão ou não para o envolvimento em acidentes de trânsito.

Para Lamounier e Rueda (2007), o papel da avaliação psicológica pericial jamais foi classificar os candidatos que se envolverão ou não em acidentes de trânsito, mas sim, atuar preventivamente para reduzir as eventualidades dos motoristas em se colocarem em situações de perigo.

Foi também, entre os anos de 1950 e 1960, que a Psicologia do Trânsito passou a atuar para diminuir os números de acidentes decorrentes dos progressos das indústrias automobilísticas, desta forma, houve a necessidade de direcionar atividades voltadas para a formação de condutores e para a segurança no trânsito.

Com este cenário, o então chamado “psicotécnico” (atualmente, denominado avaliação psicológica) se inseriu no processo de aquisição e renovação da Carteira Nacional de Habilitação, que perdura até os dias atuais.

O termo Exame Psicotécnico foi mudado em 1998, para Avaliação Psicológica Pericial, mediante a criação do Novo Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

Cabe ressaltar que a avaliação psicológica para a obtenção e renovação da Carteira Nacional de Habilitação é uma das atividades mais praticadas pelos profissionais de Psicologia do Trânsito.

Entretanto, são várias as críticas com relação à avaliação psicológica aplicadas para o contexto do trânsito, um dos motivos pode ser apontadas nas pesquisas dos autores Gouveia, et al., (2002), que constatou que muitos profissionais apresentam certos desconfortos em utilizarem alguns instrumentos psicológicos, sendo que tal “sensação” de incapacidade nas

áreas de atuações, decorreram de uma formação falha na graduação.

Neste sentido, até o ano de 2002, na área de Psicometria brasileira, não existia nenhum programa de Pós-graduação *Stricto Sensu* que fosse recomendado pela Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES) e, juntamente com a formação voltada para a prática de aplicação e a correção de escalas e testes, o recém-graduado em Psicologia inseria-se no mercado de trabalho sem ter o conhecimento dos critérios psicométricos que necessitam serem levados em consideração no momento de escolher seu instrumento de trabalho.

Desta forma, pode-se observar então, certo despreparo de muitos profissionais na área da avaliação psicológica.

Este cenário no país é histórico, visto que antes mesmo do reconhecimento da profissão de psicólogo (27 de agosto de 1962) e da sua regulamentação (21 de janeiro de 1964), os profissionais que exerciam atividades nas avaliações de aspectos psicológicos, “já contavam com a tradição de mais de uma década na aplicação dos exames psicológicos” (SILVA & GÜNTHER, 2009, p. 165).

Contudo, as mudanças no âmbito da educação já estão acontecendo e as universidades terão um importante papel no crescimento da Psicologia, pois preparará os futuros profissionais para suas atividades, isto porque as especializações deverão ser oferecidas por Instituições de Ensino Superior de Psicologia, reconhecidas pelo Ministério da Educação e da Cultura, visando com estas iniciativas transformar o cenário atual da avaliação psicológica no país.

### **2.3 PSICOLOGIA DO TRÂNSITO**

De acordo com os autores Hoffmann e Cruz (2007) a Psicologia do Trânsito passou a ser divulgada pelas produções científicas nacionais e internacionais do professor Reinier Rozestraten, e também, foi no decorrer de seus estudos que foram criados centros de pesquisas e cursos de Pós-Graduação direcionados para esta área da Psicologia.

É importante dizer que a Psicologia do Trânsito está relacionada com muitas outras áreas da Psicologia, permeada pela teoria psicanalítica, cognitivo-comportamental e social; se relaciona ainda com a Psicologia do Desenvolvimento, Gerontológica e com a Psicopedagogia, mas também, devido a sua complexidade do objeto de estudo, a Psicologia do Trânsito precisa abranger as áreas da Engenharia de estradas e veículo, com a Física, com a Estatística, com o Direito, a Criminologia e a Sociologia (CARBONELLI, 1981).

A Psicologia do Trânsito é uma área da Psicologia, portanto, possui estudos técnicos científicos sobre o comportamento dos conservadores, construtores, fiscais, e usuários, das vias públicas e, em última instância, de todos os comportamentos relacionados ao trânsito.

Desse modo, a Psicologia do Trânsito em seu caráter social olha para o fato de que é o homem que faz o trânsito e que, no decorrer desta atividade, a sociedade encontra-se implicada à ele.

Embora a Psicologia do Trânsito seja uma área que vem se expandindo, ainda necessita incluir-se nas grades curriculares dos cursos de Psicologia, pois devido à mesma não constar como uma disciplina específica, muitos graduandos deixam de produzir com estudos científicos que fomentam esta ciência (SOUZA; ALENCAR; SCHIAVO, 2014). Ainda mais que os estudos da Psicologia do Trânsito possuem relevâncias para os entendimentos dos comportamentos do homem no contexto do trânsito.

A Psicologia do Trânsito visa contribuir com a redução de acidentes em estradas, por isso ela busca por diretrizes educacionais que podem levar à segurança e preservação da vida humana.

### **2.4 ATRIBUIÇÕES DO PSICÓLOGO DO TRÂNSITO**

Como dito anteriormente, atualmente o foco de atuação do psicólogo do trânsito tem sido a avaliação psicológica voltada para os candidatos à aquisição ou renovação da Carteira Nacional de Habilitação (CNH). Entretanto, seu rol de atividades profissionais pode ir além da

mera e, não menos importante, aplicação de testes.

Ao tratarmos das atividades profissionais do psicólogo do trânsito, utilizamos a fonte de dados das Atribuições Profissionais do Psicólogo no Brasil (1992), disponíveis no site do Conselho Federal de Psicologia (CFP).

São atribuições profissionais do psicólogo de trânsito no Brasil:

- Realizar estudo no campo dos processos psicológicos, psicofísicos e psicossociais correlacionados com o trânsito;
- Elaborar e aplicar técnicas psicológicas (entrevistas e testes) em exames de avaliação psicológica, para a mensuração de aptidões físicas, motoras, sensoriais e outros métodos de averiguação, de motoristas e candidatos à Carteira Nacional de Habilitação;
- Colaborar na elaboração e implementação de projetos e campanha de educação no trânsito, da prevenção de acidentes e de sistema de sinalização;
- Participar de equipes multiprofissionais, elaborando e aplicando técnicas psicológicas nos programas a fim de prevenir acidentes de trânsito;
- Avaliar a relação causa-efeito na ocorrência de acidentes de trânsito e sugerir medidas que possam evitar e/ou diminuir as suas ocorrências;
- Colaborar com as autoridades, quando solicitado, apresentando estudos, laudos ou pareceres sobre a natureza psicológica dos fatos, para contribuir com a justiça e a lei;
- Desenvolver estudos, pertinentes à educação e ao comportamento coletivo e/ou individual na situação de trânsito, principalmente em complexos urbanos;
- Estudar as consequências psicológicas oriundas da ingestão do álcool e de outros transtornos nas situações de trânsito;
- Atuar como perito em exames para motorista objetivando sua readaptação ou reabilitação profissional;
- Prestar assessoria e consultoria a órgãos públicos e normativos do trânsito;

Para tanto, o psicólogo deverá pôr em prática as especificações da avaliação psicológica, onde todos os dados advindos dos instrumentos psicológicos estejam reunidos com as informações fornecidas por outros recursos avaliativos, e assim ter uma compreensão final que integre as informações contextualizadas.

Para os autores Alchieri, Silva e Gomes (2006) a ampliação das atribuições dos psicólogos do trânsito nos Departamentos de trânsito, inclui também, ações para o tratamento de fobias ao volante e para a readaptação ou reabilitação profissional de motoristas.

Por fim, é essencial que o psicólogo embase sua prática nos princípios fundamentais, especificado no Código de Ética, oferecendo serviços psicológicos de qualidade.

### **3. PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS**

A relevância deste trabalho visa colaborar para o aumento de produções no âmbito da Psicologia do Trânsito, contribuindo para o campo da Psicologia, bem como a sociedade em geral.

Sendo assim, utilizamos para a elaboração deste trabalho o método de pesquisa bibliográfica de cunho qualitativo.

Para o autor Luna (2002), o método de pesquisa bibliográfica possibilita a ampliação daquilo que se sabe sobre determinado assunto e dentro da área de pesquisa, visando atualizá-lo.

Já a abordagem qualitativa se diz daquela que apresenta o caráter descritivo e cujo propósito revela o sentido que as pessoas atribuem às suas vivências.

Para Moresi (2003), a pesquisa qualitativa pode revelar as áreas de consensos, sejam elas positivas ou negativas dos padrões das respostas. Podendo também determinar quais são as ideias geradoras de fortes reações emocionais. Desta forma, a pesquisa qualitativa é extremamente útil nas ocasiões em que envolvem aperfeiçoamento e o desenvolvimento de novas ideias.

Na sequência, conforme fora definido o tema “Estudo sobre a avaliação psicológica no trânsito”, efetuou-se a busca de artigos relacionados ao tema nas bases de dados online Scielo

e outros materiais científicos.

De modo a atender aos objetivos propostos neste trabalho, seu desenvolvimento foi dividido em três partes: na primeira parte, nos atentamos para a avaliação psicológica, a história da avaliação psicológica do trânsito e os instrumentos da avaliação psicológica no trânsito; na segunda parte, voltamos nosso olhar para o processo de aquisição da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) e, por fim, a terceira e última parte diz respeito à Psicologia do Trânsito e as atribuições do psicólogo do trânsito.

### **3.1 PARTICIPANTES**

Por se tratar de uma pesquisa envolvendo apenas levantamento bibliográfico, não houve a participação de pessoas nesse estudo.

### **3.2 PROCEDIMENTOS**

Os dados foram coletados através de levantamento bibliográfico a partir da utilização de livros, artigos, monografias, teses e dissertações adquiridas de fontes seguras de consulta (Medline, Lilacs, Bireme, Scielo, Google Acadêmico, Biblioteca das Universidades Federais, etc.).

## **4. ANÁLISE**

### **4.1 A QUEM SE APLICA A AVALIAÇÃO PSICOLÓGICA PARA O TRÂNSITO?**

De acordo com o artigo 147 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), a avaliação psicológica é uma exigência para os candidatos que vão adquirir a primeira habilitação; ao condutor que exerce atividade remunerada de transporte de pessoas ou bens e que desejam renovar sua carteira de habilitação; e quando o condutor apresentar indícios de deficiência física, mental ou histórico evolutivo de doenças que possam reduzir a capacidade de dirigir um veículo.

A primeira etapa da avaliação psicológica é a entrevista psicológica, e através desta última o psicólogo terá condições para identificar os fatores que interferem de forma prejudicial à avaliação, podendo assim, decidir em realizar ou adiar a testagem com o candidato.

Em seguida, o psicólogo preparará sua entrevista conforme os objetivos pré-estabelecidos, os quais se consideram necessários investigar. Além de disso, o psicólogo, assegurar-se-á de que o candidato não esteja sob efeito de algo medicamentoso que possa impactar em seu desempenho ou que o mesmo não esteja passando por nenhum problema de ordem situacional que altere seu comportamento, como por exemplo, a fome, o cansaço, vivenciando o processo de luto, etc.

Cabe dizer que, podemos encontrar na Resolução nº425 de 2012, do CONTRAN (Conselho Nacional de Trânsito), a entrevista psicológica obrigatória para candidatos a aquisição da Carteira Nacional de Trânsito, sendo aplicada individualmente e atendendo, pelo menos, os seguintes requisitos: identificação pessoal; motivo da avaliação psicológica; histórico escolar e profissional; histórico familiar; indicadores de saúde/doença e aspectos da conduta social.

Após a entrevista psicológica, o psicólogo entregará um questionário para o candidato, onde este último, responderá os seguintes elementos: envolvimento em infrações e acidentes de trânsito; opiniões sobre cidadania e trânsito e, sugestões para a redução de acidentes de trânsito.

No passo seguinte, o psicólogo aplicará ao candidato uma bateria de testes psicológicos ou instrumentos psicológicos, os quais avaliam os seguintes aspectos (conforme a Resolução do CONTRAN nº425/12):

## **1. Tomada de informação**

1. 1. Atenção: manutenção da visão consciente dos estímulos ou situações.
  - 1.1.1. Atenção difusa ou vigilância: esforço voluntário para varrer o campo visual na sua frente à procura de algum indício de perigo ou de orientação;
  - 1.1.2. Atenção concentrada seletiva: fixação da atenção sobre determinados pontos de importância para a direção, identificando-os dentro do campo geral do meio ambiente;
  - 1.1.3. Atenção distribuída: capacidade de atenção a vários estímulos ao mesmo tempo.
- 1.2. Detecção: capacidade de perceber e interpretar os estímulos fracos de intensidade ou após ofuscamento.
- 1.3. Discriminação: capacidade de perceber e interpretar dois ou mais estímulos semelhantes.
- 1.4. Identificação: capacidade de perceber e identificar sinais e situações específicas de trânsito.

## **2. Processamento de informação**

- 2.1. Orientação espacial e avaliação de distância: capacidade de situar-se no tempo, no espaço ou situação reconhecendo e avaliando os diferentes espaços e velocidades.
- 2.2. Conhecimento cognitivo: capacidade de aprender, memorizar e respeitar as leis e as regras de circulação e de segurança no trânsito.
- 2.3. Identificação significativa: identificar sinais e situações de trânsito.
- 2.4. Inteligência: capacidade de verificar, prever, analisar e resolver problemas de forma segura nas diversas situações da circulação.
- 2.5. Memória: capacidade de registrar, reter, evocar e reconhecer estímulos de curta duração (memória em curto prazo); experiências passadas e conhecimentos das leis e regras de circulação e de segurança (memória em longo prazo) e a combinação de ambas na memória operacional do momento.
- 2.6. Julgamento ou juízo crítico: escala de valores para perceber, avaliar a realidade, chegando a julgamentos que levem a comportamentos de segurança individual e coletiva no trânsito.

## **3. Tomada de decisão**

- 3.1. Capacidade para escolher dentre as várias possibilidades que são oferecidas no ambiente de trânsito, o comportamento seguro para a situação que se apresenta.

## **4. Comportamento**

- 4.1. Comportamentos adequados às situações que deverão incluir tempo de reação simples e complexo, coordenação viso e audio-motora, coordenação em quadros motores complexos, aprendizagem e memória motora.
- 4.2. Capacidade para perceber quando suas ações no trânsito correspondem ou não ao que pretendia fazer.

## **5. Traços de Personalidade**

- 5.1. Equilíbrio entre os diversos aspectos emocionais da personalidade.
- 5.2. Socialização: valores, crenças, opiniões, atitudes, hábitos e afetos que considerem o ambiente de trânsito como espaço público de convívio social que requer cooperação e solidariedade com os diferentes protagonistas da circulação.

Nesta etapa, o psicólogo deve verificar se os testes são originais e se os mesmos apresentam bons estados para a aplicação, nos casos de reutilizações. Tais medidas são necessárias para assegurar que nenhum estímulo, advindo da má conservação dos materiais, possa interferir nos resultados.

De modo que, a Resolução do CONTRAN nº 267/08 aponta quais processos psíquicos devem ser mensurados na avaliação psicológica do trânsito, cabe ao psicólogo a liberdade de formar sua bateria de testes que serão aplicadas aos candidatos, isto é, desde que tais estejam recomendados pelo Conselho Federal de Psicologia (CFP).

Assim, dentre os instrumentos psicológicos recomendados pelo Conselho Federal de Psicologia (CFP) e utilizados por psicólogos na avaliação psicológica no trânsito estão o RAVEN Escala Geral (Teste de Inteligência); G-36, R-1 e R-1 Forma B (Testes Não-Verbais de Inteligência); BFM-3 (Teste de Raciocínio Lógico); BPR-5 (Teste de Raciocínio); TCR (Teste Conciso de Raciocínio); RIn (Teste de Raciocínio Inferencial); TSP (Teste de Seleção Profissional); D2 e AC (Testes de Atenção Concentrada); BFM-1 (Bateria de Funções Mentais para Motoristas – Teste de Atenção); BFM-2 (Teste de Memória); TEPIC-M (Teste Pictórico de Memória Visual); MVT (Teste de Memória Visual); PMK (Psicodiagnóstico Miocinético); HTP e Rorschach (Teste Projetivo de Personalidade); Palográfico e Zulliger (Teste de Personalidade); IFP (Inventário Fatorial de Personalidade); STAXI (Inventário de Expressão de Raiva como Estado e Traço); entre outros.

Cabe dizer que os instrumentos psicológicos Zulliger e Rorschach estão na lista de testes recomendados para avaliação de candidatos portadores de deficiência física dos membros superiores.

Por fim, a entrevista devolutiva apresentada de forma clara e objetiva, é um direito de todo candidato e o psicólogo deve realizá-la num prazo máximo de quarenta e oito horas, após o término da avaliação psicológica.

## 5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A presente pesquisa conseguiu atender os objetivos apresentados, sendo possível, por meio dela, conhecer brevemente sobre a história da Psicologia do Trânsito.

Considera-se que estas e outras questões foram trabalhadas de forma descritiva, e que, por meio da utilização da pesquisa bibliográfica, pode-se compreender a atuação do psicólogo do trânsito e o processo de aquisição e renovação da Carteira Nacional de Habilitação.

Através do presente estudo, percebemos que as avaliações psicológicas voltadas para o trânsito mudaram ao longo do tempo. Neste sentido, nota-se o crescente interesse de psicólogos para ingressarem na área de atuação da Psicologia do Trânsito.

Assim, estudar a nuance de atuação profissional do Psicólogo do Trânsito possibilitou verificar as diversas atribuições do psicólogo do trânsito, que vão além da avaliação psicológica do trânsito.

É importante destacar a contribuição da Psicologia do Trânsito para a sociedade, entretanto, com este estudo observa-se a necessidade de estudos aprofundados sobre a capacitação de psicólogos do trânsito e os processos que regem a avaliação psicológica para condutores.

Neste sentido, o futuro da avaliação psicológica do trânsito pode se vincular com a prática dos psicólogos em prestarem um serviço de qualidade e da visibilidade dos estudos dos exercícios de suas atividades à sociedade. Pois, para a confiabilidade da área é necessário profissionais capacitados, embasados com uma excelente formação profissional, pautados na Ética e fortalecidos de adequados instrumentos psicológicos.

Com este estudo, espera-se contribuir com a Psicologia do Trânsito e abre-se a possibilidades de novos estudos para o fomento de pesquisas sobre a avaliação psicológica aplicada ao contexto do trânsito.

## 6. REFERÊNCIAS

ALCHIERI, J. C.; SILVA, F. H. V. C.; GOMES, J. M. N. C. **Estágio curricular como desenvolvimento e atualização da psicologia de trânsito no Brasil**. Psicologia: Pesquisa & Trânsito, v.2 n. 1, p. 53-59, jan./jun. 2006.

BRASIL. Conselho Nacional de Trânsito. Resolução nº 267, de 15 de fevereiro de 2008. Disponível em: [http://www.protecao.com.br/novo/imgbanco/imagens/Re-Legislacao2/250208-CONTRAN\\_Resolucao\\_267.doc](http://www.protecao.com.br/novo/imgbanco/imagens/Re-Legislacao2/250208-CONTRAN_Resolucao_267.doc). Acesso em: 20 set. 2014.

\_\_\_\_\_. Conselho Nacional de Trânsito. Resolução nº 285, DE 29 DE JULHO DE 2008. Disponível em: [http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO\\_CONTRAN\\_285.pdf](http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_285.pdf). Acesso em: 14 out. 2014.

\_\_\_\_\_. Conselho Nacional de Trânsito. Resolução nº 425, de 27 de novembro de 2012. Disponível em: [http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/\(Resolucao%20425.-1\).pdf](http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/(Resolucao%20425.-1).pdf). Acesso em: 05 mar. 2015.

\_\_\_\_\_. Conselho Nacional de Trânsito. Resolução nº 473, de 11 de fevereiro de 2014. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/Resolucao4732014.pdf>. Acesso em: 30 out. 2014.

\_\_\_\_\_. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Código de Trânsito Brasileiro. Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil, Brasília, 24 set. 1997. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br>. Acesso em: 06 out. 2014.

CARBONELLI, E. **Psicologia do Trânsito: o que é e para que serve**. Psicologia: Ciência e Profissão. v.1, n.4, 1981. Disponível em <http://pepsic.bvs-psi.org.br/pdf/pcp/v1n1/06.pdf>. Acesso em: 25/04/2011.

CONSELHO FEDERAL DE PSICOLOGIA. **Atribuições Profissionais do Psicólogo no Brasil**. 1992. Disponível em: [http://site.cfp.org.br/wp-content/uploads/2008/08/atr\\_prof\\_psicologo.pdf](http://site.cfp.org.br/wp-content/uploads/2008/08/atr_prof_psicologo.pdf). Acesso em: 03 mar. 2015.

\_\_\_\_\_. Resolução nº 25, de 2001. Disponível em: [http://site.cfp.org.br/wp-content/uploads/2001/11/resolucao2001\\_25.pdf](http://site.cfp.org.br/wp-content/uploads/2001/11/resolucao2001_25.pdf). Acesso em: 03 mar. 2015.

\_\_\_\_\_. Lei nº 4.110, de vinte e sete de agosto de 1962. Disponível em: [http://site.cfp.org.br/wp-content/uploads/2008/08/lei\\_1962\\_4119.pdf](http://site.cfp.org.br/wp-content/uploads/2008/08/lei_1962_4119.pdf). Acesso em: 28 ago. 2014.

CONSELHO REGIONAL DE PSICOLOGIA DE SÃO PAULO. Resolução nº 2, de 2003. Disponível em: [http://www.crpsp.org.br/portal/orientacao/resolucoes\\_cfp/fr\\_cfp\\_002-03.aspx](http://www.crpsp.org.br/portal/orientacao/resolucoes_cfp/fr_cfp_002-03.aspx). Acesso em: 24 set. 2014.

GOUVEIA, V. V.; et al. **Atitudes frente à avaliação psicológica para condutores: perspectivas de técnicos, estudantes de psicologia e usuários**. Psicologia: Ciência e Profissão, v.22 n. 2, 2002.

HOFFMANN, M. H.; CRUZ, R.M. **Síntese histórica da Psicologia do Trânsito no Brasil**. In: Hoffmann, M. H.; Cruz, R. M.; Alchieri, J. C. (orgs.) Comportamento Humano no Trânsito. 2ª Ed. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2007.

LAMOUNIER, R.; RUEDA, F. J. M. **Avaliação psicológica no trânsito: perspectiva dos motoristas**. Psic, São Paulo, v. 6, n. 1, jun. 2005 . Disponível em <http://pepsic>.

bvsalud.org/scielo.php?script=sci\_arttext&pid=S1676-73142005000100005&lng=pt&nrm=iso>.  
Acesso em: 28 abr. 2011.

LUNA, S. V. **Planejamento de pesquisa: uma introdução**. São Paulo: EDUC, 2012.

MONTIEL, J. M.; et al. **Evidências de validade para o Teste de Atenção Concentrada Toulouse-Piérton no contexto de trânsito**. *Psicologia: Pesquisa & Trânsito*, v.2 n. 1, p. 19-27, jan./jun. 2006.

MORESI, E. **Metodologia da Pesquisa**. Brasília: UCB, mar. 2003.

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

\_\_\_\_\_. **Psicologia Social e o trânsito**. *Psicologia: ciência e profissão*, v.6 n.2 p. 22-23, 1986.

\_\_\_\_\_. **Psicologia do trânsito: o que é e para que serve**. *Psicologia: Ciência e profissão*, v.1 n.1, p. 141-143, 1981.

SILVA, F. H. V. C.; ALCHIERI, J.C. **Avaliação psicológica da personalidade de condutores: uma revisão de literatura**. *Psico-USF*, v.12 n. 2, p. 189-196, jul./dez. 2007.

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.

SOUZA, P. I.; ALENCAR, I. M.; SCHIAVO, R. A. **A dificuldade da prática profissional de psicólogos do trânsito**. II Simpósio de Educação e Psicologia do Instituto Municipal de Ensino Superior de São Manuel. 2014.