

Apertem os cintos: uma viagem pela participação da avaliação psicológica na seleção de candidatos a Carteira Nacional de Habilitação.¹

Nathália Marinho Barreto²

Georgia Martins Baeta Neves³

Centro Universitário do Rio Grande do Norte (UNI-RN)

Resumo

A avaliação psicológica pericial, há décadas, tem ocupando lugar nos departamentos de trânsito do Brasil (DETRAN's), contudo, ainda enfrenta dificuldades e limitações relacionadas à sua prática. A partir de um resgate dos estudos publicados na área de psicologia do trânsito, o presente artigo destaca os marcos legais do surgimento desta área e as etapas imbuídas no processo avaliativo para a obtenção da Carteira Nacional de Habilitação (CNH), conduzindo o leitor por novos caminhos de reflexão sobre as demandas emergentes no tráfego rodoviário, principalmente em relação ao processo de avaliação pericial. Muitos estudos divulgados estão focados na validação de testes e avaliação dos resultados de determinados instrumentos psicológicos, renegando as constantes mutações ocorridas no trânsito contemporâneo. Diante disto, constatamos a relevância de estudos mais amplos, voltados para elaboração de novos modos de cuidado com a psique dos sujeitos submetidos à avaliação psicológica do trânsito.

Palavras-chave: Avaliação psicológica; psicologia do trânsito, avaliação psicológica pericial.

¹ Artigo científico desenvolvido pela primeira autora sob orientação da segunda, para obtenção de Título de Especialista em Avaliação Psicológica pelo Centro Universitário do Rio Grande do Norte (UNI-RN), Natal/RN – Brasil.

² Psicóloga, Graduada pela Universidade Potiguar (UnP), e discente da Especialização em Avaliação Psicológica pelo Centro Universitário do Rio Grande do Norte (UNI-RN), Natal/RN – Brasil.

³ Psicóloga, Docente no Curso de Psicologia e Coordenadora da Especialização em Avaliação Psicológica pelo Centro Universitário do Rio Grande do Norte (UNI-RN), Natal/RN – Brasil.

Abstract

Psychological evaluation expert for decades has occupied place in traffic departments of Brazil (DMV's), however, still faces difficulties and limitations related to their practice. From a ransom of published studies in the field of traffic psychology, this article highlights the legal framework of the appearance of this area and imbued the steps in the evaluation process for obtaining a driver's license (CNH), leading the reader through new ways of thinking about the emerging demands in road traffic, especially in relation to the process of expert assessment. Many published studies are focused on the validation tests and evaluating the results of certain psychological instruments, denying the constant changes occurring in contemporary traffic. Given this, we see the relevance of broader studies, focused on developing new ways of caring for the psyche of the subjects underwent psychological evaluation of traffic.

Key-words: Psychological assessment; traffic psychology, forensic psychological assessment.

Introdução

A origem da Psicologia do Trânsito data um período anterior ao nascimento da ciência psicológica, sendo essa fortemente impulsionada pelos eventos históricos dos países estrangeiros.

Na Europa, por exemplo, após o término da segunda guerra mundial, há um enfraquecimento da economia bélica e têxtil destinados à guerra. Com isso, a reestruturação europeia no setor rodoviário privilegia o desenvolvimento da indústria automobilística na sustentação econômica de vários países, resultando numa nova configuração do trânsito (RUEDA, 2011).

O crescente número de carros em circulação somados ao elevado índice de infrações e acidentes com vítimas fatais despertaram o olhar de várias ciências para o trânsito, todas na busca de medidas de redução de danos no

tráfego rodoviário, inclusive da ciência psicológica que passa a ter um novo campo de atuação denominado Psicologia do Trânsito.

Atualmente, após mais de seis décadas do início da expansão automobilística, podemos notar as apelativas facilidades garantidas na compra do carro próprio. Hoje nos deparamos com boas promoções, redução de impostos, facilidades de pagamento, incentivos na compra dos veículos; atrativos comerciais que refletem diretamente no sentimento de desejo e de poder do sujeito.

Além disso, não podemos esquecer de somar a estas facilidades de aquisição do automóvel, a insegurança provocada pelos transportes públicos, somados ao poder de independência e individualismos característicos dos anos atuais. Concepções contemporâneas que geram o aumento dos automóveis em circulação, resultando em constantes mutações no tráfego, interferindo até mesmo na qualidade das vias rodoviárias.

Todos estes indicativos acima mencionados, demandam um olhar constante sobre a (re)configuração do trânsito urbano e as condições psíquicas dos candidatos a condutores, contudo os estudos brasileiros nesta área, especificamente no que se refere a Avaliação Psicológica, ainda são muitos escassos e limitados, estado estes na sua maioria voltados para validação de testes.

Este artigo tem, portanto, o objetivo de resgatar a participação da ciência Psicológica no processo de avaliação para a obtenção da Carteira Nacional de Habilitação (CNH), possibilitando ao leitor uma visão menos simplista do processo.

Através de uma revisão bibliográfica sobre a temática, viajaremos pela participação da avaliação psicológica no trânsito brasileiro, utilizando para isto marcos legais que efetivaram o desenvolvimento desta no âmbito da seleção dos candidatos a Carteira Nacional de Habilitação CNH, além disto, faremos uma breve passagem pela participação da avaliação psicológica nos Departamentos de Trânsito (DETRANs) e refletiremos sobre questões

polêmicas desta prática, sem pretensão de chegarmos a um ponto final e conclusivo.

Breve passeio sobre a história da avaliação psicológica no trânsito brasileiro.

De acordo com o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), podemos definir *trânsito* como um fenômeno que envolve a circulação, parada, estacionamento e operação de carga e descarga de veículos, pessoas, animais - isolados ou em grupo, conduzidos ou não - por vias municipais, estaduais ou federais (Lei nº 9.503, paragrafo 1º, art. 1º).

Este por sua vez, começou a se intensificar no Brasil a partir da década de 40, refletindo no aumento da incidência de sinistros e mortes, o que passou a preocupar as autoridades responsáveis pelo tráfego, sendo a Psicologia uma ciência contribuinte para aprofundar os conhecimentos sobre os aspectos psíquicos no trânsito (SILVA e ALCHIERI, 2010).

Ainda de acordo com estes autores, uma das estratégias burocráticas adotadas no Brasil para o melhoramento da qualidade do trânsito foi a implementação da seleção dos candidatos a Carteira Nacional de habilitação (CNH). Porém, esta determinação com marco legal no decreto nº 9.545 de 5 de agosto de 1946, só entrou em vigor no ano de 1951, sendo o exame psicotécnico realizado por uma junta médica e sem caráter eliminatório.

O Desenvolvimento significativo da Psicologia no contexto do trânsito só ocorreu a partir da década de 60 que tornou obrigatória a realização do exame psicotécnico, coincidindo este período com o reconhecimento legal da profissão de psicólogo no Brasil, o que impulsionou a trajetória da psicologia nos DETRANS, por meio de um processo preventivo de avaliação das habilidades psicológicas dos candidatos a CNH, restringindo o acesso da carteira apenas aos indivíduos considerados “aptos” (ALCHIERI, SILVA e GOMES, 2006).

Este envolvimento psicologia/trânsito iniciou-se gradualmente com a contratação de psicólogos para o DETRAN-RJ, onde havia uma direção

interessada em compreender as causas humanas que estavam envolvidas com as ocorrências de trânsito, isto levou a contratação, nas décadas seguintes, de psicólogos para os DETRANs de outros estados brasileiros.

Como destaca Silva e Günther 2009, a partir dos anos 50 iniciaram as publicações das primeiras reflexões sobre a participação da seleção psicotécnica de motoristas, porém os primeiros estudos sobre a fundamentação prática e aplicação dos testes ficaram, inicialmente, sob a responsabilidade do Instituto de Seleção e Orientação Profissional (ISOP), fundado no ano de 1947, no Rio de Janeiro. Este ficou, durante anos, sob a coordenação dos seus fundadores Emilio Mira Y Lopez, autor do Psicodiagnóstico Miocinético (PMK) que até poucos meses era utilizado em vários estados como instrumento de avaliação para CNH.

Daí por diante, outras figuras foram marcando sua participação nos estudos sobre a avaliação psicológica. A participação do Estado de Minas Gerais pode ser considerada de grande importância para o desenvolvimento desta prática, principalmente no que se refere as pesquisas desenvolvidas pelo Gabinete de Psicotécnica da Superintendência de Trânsito. Além disso, o DETRAN-MG pensando na qualidade do serviço, contratou a professora Alice Galland de Mira para assessorar e treinar os “psicólogos” do trânsito e, anos depois, em 1982, cria o Núcleo de Pesquisa em Psicologia do trânsito na Universidade Federal de Uberlândia (RUEDA, 2011).

A partir destas decisões, há a emergência da psicologia do trânsito no Brasil, diretamente correlacionada com a avaliação psicológica, já que esta é o principal instrumento técnico-científico utilizado por psicólogos devidamente habilitados no objetivo de coletar, estudar e interpretar informações relevantes sobre os fenômenos psicológicos do sujeito na sua relação com a sociedade (CONSELHO FEDERAL DE PSICOLOGIA – Resolução 007/2009).

Apesar de muitos conhecerem esta prática até os dias atuais como um processo denominado “Psicotécnico” faz-se necessário mencionar que desde a publicação do novo Código Brasileiro de Trânsito de 1997 esta nomenclatura foi substituída por “Avaliação Psicológica Pericial”.

De acordo com Rueda e Lamounier (2005) esta mudança de denominação ocorreu não apenas por efeitos de terminologia, sendo atravessada por novas exigências práticas descritas na resolução 80/90 do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN). Este determina que a Avaliação Psicológica deveria então ser realizada por perito de trânsito devidamente capacitado com curso específico de no mínimo 120 horas/aula (GOVEIA et al. 2002 *apud* SAMPAIO e NAKATO, 2011) e atualmente, o Conselho Nacional de Trânsito ainda acrescenta a este a exigência do título de especialista em Psicologia do Trânsito em instituição reconhecida pelo Conselho Federal de Psicologia- CFP (CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO, Resolução nº 425 art. 18; inc.III).

Ainda na década de 90, enquanto alguns progressos legais eram conquistados o então presidente da República, Fernando Henrique Cardoso, vetou o exame psicotécnico para aquisição da CNH, o que motivou os profissionais da classe a lutarem em defesa do seu mercado de trabalho, mostrando a importância da avaliação psicológica nesse campo e revendo novos meios de organizar esta prática (PEREIRA *apud* ANNA e BASTOS, 2011).

Assim, foi instituído em 2003 o Manual de Elaboração de Documentos Escritos elaborados pelo psicólogo (Resolução nº 07/2003), além de intensificarem o trabalho de validação de testes para a realidade da nossa região através do Sistema de Avaliação de Testes Psicológicos - SATEPSI (ANNA e BASTOS, 2011).

Como em outras práticas científicas, a avaliação psicológica para candidatos a CNH no Brasil foi fortemente influenciada pelas concepções estrangeiras, principalmente pelos estudos desenvolvidos por Tramm na Alemanha, Lahy na França, Münsterberg e Viteless nos Estados Unidos da América e Mira y López na Espanha, pois até o momento não havia instrumentos construídos e validados no país para atender a esta demanda (CAMPOS, 1951 *apud* SILVA e GÜNTHER, 2009), dado que fazia da avaliação psicológica uma técnica distante da realidade brasileira e meramente reproduzível.

Ainda de acordo com estes autores, os estudos acima citados eram fundamentados na teoria da propensão aos acidentes (accident proneness) que baseia-se na seleção entre os sujeitos propensos e não propensos a acidentes, considerando-os aptos/ inaptos para a condução de veículos automobilísticos – conjectura que acompanha a prática da avaliação psicológica no Brasil até os dias atuais, como numa tarefa limitada a seleção e “exclusão”.

É provável que a herança desta lógica estrangeira, tenha colaborado para que a prática dos psicólogos do trânsito esteja fortemente atrelada à aplicação de testes psicológicos como exercício obrigatório para aquisição da CNH e para a mudança de categoria, apesar das muitas outras contribuições que a psicologia do trânsito pode fornecer ao tráfego rodoviário do Brasil.

Apesar desta constatação, em alguns estados já é possível verificar uma ampliação desta prática para além da aplicação de testes e exame mental, englobando tarefas como capacitação de pessoal - peritos, diretores e instrutores de trânsito, elaboração de programas de reabilitação e educação de motoristas infratores (HOFFMANN, 2003 *apud* SILVA e GÜNTHER, 2009), contudo, por esta ser uma área que a população tem bastante acesso, muitas críticas ainda são dirigidas a ela.

Cruzando caminhos: o processo de avaliação psicológica pericial e sua aplicabilidade social.

Analizando o Código de Trânsito Brasileiro, constatamos:

o trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades competentes do Sistema Nacional de Trânsito, cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito (Paragrafo 2º, Art 1º).

Diante desta afirmativa emerge a questão cerne da nossa discussão neste capítulo: *a avaliação pericial tem cumprido com o seu papel de selecionar os condutores aptos e inaptos e assim garantir condições mais seguras no trânsito?*

Admite-se que além de um bom conhecimento das leis do trânsito, das condições físicas do motorista e do domínio de mecânica, certas condições e estados emocionais podem afetar diretamente o modo de trafegar nas vias e intervir na ocorrência de acidentes automobilísticos. Entretanto, um dos principais entraves da avaliação psicológica no trânsito é definir quais características diferencia um sujeito propenso ou não a acidentes. Questionamento que até o momento parece sem resposta, sendo este o ponto central das críticas à área.

Não há um “perfil” para motorista - como existe o perfil profissional - que possa definir características psicológicas esperadas para um bom motorista (RESIER, 2003 *apud* SAMPAIO e NAKANO, 2011). Neste sentido, o trabalho de “prevenção” desenvolvido pelos peritos do trânsito levanta alguns questionamentos referentes à aptidão do profissional em avaliar o candidato a condutor e prever seus possíveis comportamentos em situações reais de trânsito.

Diante da necessidade de sistematização do processo e delimitação das características a serem avaliadas neste, o Conselho Federal de Psicologia publicou a resolução nº 012/2000, hoje revogada pela resolução CFP nº 007/2009 que institui normas e procedimentos para avaliação psicológica de candidatos a CNH e condutores de veículos automotivos, no objetivo de sistematizar as habilidades necessárias para estes condutores.

De acordo com essa resolução, o candidato deverá apresentar nível de atenção – atenção difusa/ vigilância/ atenção sustentada, atenção concentrada/ atenção distribuída e atenção alternada - dentro dos padrões estabelecidos pelos manuais dos testes devidamente padronizados, podendo estes também serem avaliados por meios de entrevista e situações hipotéticas vivenciadas no trânsito.

Ainda deve-se avaliar o poder de processamento de informação que inclui: inteligência; memória; orientação espacial; identificação significativa; juízo crítico, tomada de decisão; comportamento e personalidade, incluindo nesta, controle emocional, ansiedade, impulsividade e agressividade.

Como instrumento de avaliação destas capacidades, além da sensibilidade humana e da ética profissional – principais aparatos desta profissão – o psicólogo deve usufruir da entrevista psicológica, dos questionários, da observação situacional e de outras técnicas muitas vezes ignoradas pelos peritos do trânsito, mas devidamente reconhecida pela ciência psicológica.

Quanto ao uso de testes psicológicos para avaliação pericial no trânsito, muitas são as possibilidades de uso (Teste de Atenção Concentrada - AC, Não-Verbal de Inteligência - R-1, Palográfico, Rorschach, Teste Conciso de Raciocínio, Teste de Bender, etc.), porém, para alguns estudiosos a inexistência de testes voltados para esta área em específico dificulta a constatação da efetividade destes no campo da psicologia do trânsito, enquanto que para outros isto não invalida o uso desta técnica no processo de avaliação de candidatos a Carteira Nacional de Habilitação, defendendo que não há testes específicos para todas as áreas da psicologia.

Independente, das discordâncias, apesar dos inúmeros recursos que a psicologia oferece, a atuação do perito do trânsito no Brasil permanecer, na sua prática, estritamente ligada a aplicação de testes. No que se refere a entrevista psicológica para obtenção da CHN, esta muitas vezes é realizada sem aprofundamento, levando a perda da sua contribuição para este campo.

Segundo estabelecido na resolução em questão, a entrevista tem um papel importante no processo de avaliação, podendo fornecer ao avaliador elementos sobre o avaliado que pode ser confrontada com os dados obtidos por outros instrumentos. Ainda podemos complementar:

A entrevista psicológica deve ser utilizada em caráter inicial (...) o psicólogo tem condições de identificar situações que possam interferir negativamente na avaliação psicológica, podendo o avaliador optar por não proceder a testagem naquele momento, para não prejudicar o candidato (Resolução nº 007/2009; p. 4-5).

Contudo, sabemos que o processo de avaliação psicológica, tipicamente, baseia-se no processo de *medição*, tendo para isto padrões psicológicos previamente definidos para distintas capacidades

comportamentais. No entanto, determinar o que avaliar, e analisar os resultados sem reconhecer cientificamente o que esta avaliação implica no cotidiano do sujeito parece algo inapropriado. No âmbito do trânsito as pesquisas sobre a relação *avaliação X conduta* ainda são restritos e não autenticam a sua aplicabilidade. Quanto a este fato destacamos:

Escolher e utilizar testes psicológicos amparados na ideia de que testes medem algo, sem necessariamente levar em condição as características desta medida, a teoria evidenciada no instrumento e sua possível empregabilidade, pode ser uma prática sem validade (ALCHIERI e NORONHA, 2003; p. 318).

No Brasil, o primeiro instrumento de avaliação estruturado – o Stanford – Benet - surgiu em de Belo Horizonte no início do século XX, oito anos após sua publicação no país de origem (ANCONA-LOPES, 1987 apud NORONHA, PRIME e ALCHIERI, 2005) revelando uma rápida repercussão, considerando os meios de comunicação e divulgação da época. Contraditoriamente, constatamos atualmente no Brasil uma carência de publicações - compêndios, catálogos – que esclareçam informações sobre construção, aplicação, parâmetros psicométricos e qualidade dos testes comercializados no país, assim como ocorre em outros países (NORONHA, PRIME e ALCHIERI, 2005).

Comumente, as pesquisas realizadas nesta área estão, em sua maioria, focadas nos resultados dos instrumentos, não considerando outras dimensões que permeiam o trânsito brasileiro. O tráfego rodoviário é composto por relações interpessoais, diretamente atravessadas pela cultura local e passível de frequentes mutações, variáveis que as pesquisas, até o momento, não têm apreciado.

Atualmente foi divulgado o trabalho do DETRAN de Pernambuco na adaptação das tabelas dos testes psicológicos - aplicados aos candidatos a CNH - ao contexto pernambucano. Esta iniciativa será coordenada pela Unidade de Supervisão de Credenciados (DOPC) do referido DETRAN, em parceria com a Vetor Editora e 95 psicólogos credenciados ao Órgão (IMPrensa DO DEPARTAMENTO DE TRÂNSITO DE PERNAMBUCO, 2013).

Este trabalho de adaptação inclui preparação dos profissionais, atividade de coleta dos dados e segue com a formulação de tabelas baseadas em levantamentos estatísticos, considerando para isto, variáveis como escolarização, gênero, finalidade de condução (profissionalmente ou não) e localização (região metropolitana ou interiorana).

Ao completar este trabalho de pesquisa o estado terá um mapeamento do perfil dos condutores pernambucanos, possibilitando uma leitura regionalizada do trânsito e um comparativo com as tabelas oficialmente já existentes, podendo essa ser utilizada como meio de verificação da eficácia da testagem psicológica nesta região. Ação que merece atenção dos órgãos competentes de outros estados para uma melhor associação entre o diagnóstico dos condutores e o prognóstico.

Como conclui Silva e Alchieri 2008, após estudo sistematizado da produção empírica – desenvolvida entre os anos de 1950 a 2006 - sobre as características de personalidade, habilidades e inteligência de condutores de veículos, é necessário um olhar mais sofisticado sobre a relação dos resultados dos testes e a conduta dos motoristas, sendo isto possível através de estudos com amostras mais significativas e pesquisas de acompanhamento de condutores em longo prazo.

Após explanação sobre o processo de avaliação psicológica no trânsito, retornemos a questão inicial deste capítulo, quanto à participação da Psicologia na minimização dos riscos no trânsito e a promoção da segurança para os envolvidos do tráfego rodoviário. Esta emerge como uma das maiores críticas vivenciadas pelo processo de perícia do trânsito, levando ao questionamento sobre sua real necessidade no procedimento de obtenção da CNH.

Talvez por decorrência de uma postura errônea do próprio perito de trânsito, a sociedade acredita que a avaliação psicológica deve ser a solução para todos os males que envolvem o trânsito brasileiro, sendo o perito responsável pela exclusão de todo e qualquer sujeito que possa acarretar danos ao fluxo rodoviário.

É fundamental destacar que a previsibilidade da avaliação psicológica frente à conduta do motorista no trânsito terá sempre seus limites. Sousa e Alvares 2011 discutem as controvérsias existentes entre o resultado da testagem e a conduta do motorista no trânsito. Segundo estes autores, há pessoas que obtêm um resultado satisfatório nos testes, mas se envolvem em acidentes ou infrações de trânsito diante de situações inesperadas ou por fatores situacionais e emocionais que terminam interferindo na qualidade da sua direção, outras pessoas não obtêm um bom resultado na testagem, muitas vezes por insegurança ou estranhamento frente à avaliação, mas apesar dos resultados não atingirem o “padrão”, apresentam clareza e consciência do funcionamento do trânsito e responsabilidade na condução do veículo.

Contudo, muitos fatores que contribuem ou não para a existência de infrações ou acidentes no trânsito fogem do alcance da avaliação psicológica e de outras ciências, não porque esta não seja eficaz, mas porque o Homem é um ser relação e ação imprevisível diante de novos e diferentes estímulos. O trânsito, por sua vez, também é um fenômeno de mutação, impossível de ser previsto, seja através da observação, entrevista ou testagem.

É fato que toda e qualquer ciência ou abordagem científica terá suas limitações e sua imprevisibilidade, principalmente quando seu objetivo de estudo é o ser humano, porém, isto não invalida sua aplicabilidade.

Sinal amarelo: a psicologia diante do parece final do candidato a CNH.

Neste momento nos debruçaremos sobre o momento de conclusão do processo avaliativo para a Carteira Nacional de Habilitação, etapa que frequentemente não recebe a devida atenção nos estudos realizados na área, principalmente no que se refere à conduta do avaliador. Mais do que técnica, a avaliação psicológica pericial demanda do profissional responsável sensibilidade e ética.

O planejamento e execução de uma avaliação psicológica, embora sigam normas legais e predefinidas pelo Conselho Federal de Psicologia,

também envolvem concepções do psicólogo avaliador sobre o ser humano, a sociedade e a psicologia. Concepções que precisam ser bem administradas, pois causam impactos na vida dos avaliados, uma vez que desmistifica ou mistifica ideias, amplia ou restringe possibilidades de ação.

Além da excelência na condução e interpretação dos critérios avaliados, o *feedback* é uma etapa importante para a saúde psíquica do sujeito. Sabemos que a devolutiva do resultado ao avaliando deve ser realizada individualmente por meio de entrevista; processo que muitas vezes se realiza sem considerar o efeito do parecer psicológico sobre o outro. Não podemos esquecer que além de avaliarmos as habilidades individuais de cada candidato, lidamos com sentimento de “poder” e “capacidade” do sujeito que atravessa aspectos como independência, auto-estima e, em muitos casos, influenciaremos até o destino profissional do sujeito.

Neste aspecto, é esperado que o exercício profissional esteja regido pelos seguintes princípios:

[...] a) o de não causar dano ou prejuízo; b) o de causar algum benefício; c) o de condutas profissionais que sugerem encaminhamentos a outros especialistas quando o limite de sua atuação torna-se evidente; c) a obrigatoriedade do sigilo como forma de preservar a relação de confiança no profissional que está desenvolvendo o trabalho; d) a expectativa de mudança de um determinado estado de sofrimento ou desestruturação, mesmo que momentânea, para um estado melhor; e) um conhecimento mais aprofundado sobre determinado problema e as formas de superá-lo, e outras (FRIZZO, 2004).

Pode parecer arrojado, mais temos que mencionar que a avaliação psicológica no trânsito, além de ser legalmente uma estratégia de seleção visando a segurança rodoviária, também faz parte de um sistema capitalista onde há uma crescente demanda e a consequente exigência de produção. Fato este que pode induzir a “mecanicidade” do processo avaliativo, enquanto os objetos de estudo da psicologia do trânsito - o Homem e o trânsito, são fenômenos de constantes transformações.

São muitos os motivos pelo qual o sujeito é considerado inapto para a condução de um automóvel, há casos mais graves e outros decorrentes de aspectos menos significativos como detecção de baixos níveis de atenção, concentração ou outros. Todavia, estes sujeitos continuarão fazendo parte do trânsito, seja como passageiro, ciclista ou pedestres e como seres humanos “excluídos” da participação do trânsito como condutor, necessita de cuidado e atenção psicológica.

Evidentemente, a comparação e a normatização devem continuar sendo requisitos indispensáveis a validação de um método científico, todavia, será que o papel do perito é apenas colocar cada sujeito dentro de uma classificação e assim, rotula-lo como apto ou inapto.

Na Alemanha, além de exames médico e psicológico por meio de testes, há o desenvolvimento de uma área denominada “terapia de trânsito”. Segundo Rozestraten (2000) a terapia do trânsito encontra-se entre a pedagogia do trânsito e a terapia clássica, sendo dirigida não apenas para condutores infratores, mas também para motoristas quem apresentam dificuldades em evitar infrações.

Constatamos que no Brasil a abordagem em relação aos infratores e possíveis infratores, aqueles considerados inaptos, ainda precisa ser mais bem delineada, pois, há a necessidade de acolhermos esta demanda. Qualquer psicólogo, seja em que área atue, tem como ofício rever sua prática e lutar contra o instituído, sempre que este não estiver abrangendo os princípios que regem o respeito à saúde humana.

Considerações

Diante do exposto, constatamos que apesar da psicologia ter ampliado seu campo de atuação e, atualmente, ter seu espaço na área do trânsito, sua prática precisa ser constantemente repensada. Nas muitas décadas de demarcação do seu espaço, conquistas foram alcançadas, no entanto, críticas

quanto a legitimidade da avaliação psicológica pericial no trânsito são constantes e demanda dos profissionais .

Averiguamos que a escassez de pesquisas na área da avaliação pericial para obtenção da CNH desencadeia vários questionamentos sobre a validade do processo, e etc. fato este que parece para muitos estudiosos como o único desencadeador das críticas. Muitos esquecem que a prática pericial está imbuída, além de teoria e método, de aspectos que não são apreendidos em manuais de testes, cursos de especialização, muito menos são foco de estudos, mas estão relacionados com a qualidade, a eficácia e a concepção social sobre a avaliação psicológica. Estamos nos referindo a ética, a conduta e ao respeito do profissional no traquejo do seu saber sobre a saúde psíquica do avaliando.

Embora, não fosse o foco do artigo, tornou-se inevitável refletir sobre o processo avaliativo para a CNH, sem considerar as consequências de uma parecer sobre o *self* do sujeito. Contrariando o pensar de muitos profissionais, o trabalho de pericia do trânsito não se encerra na devolutiva do processo ou no diagnóstico de um “déficit”. É necessário um encaminhamento implicado ou a construção de um setor específico para o acolhimento temporário dos sujeitos considerados “inaptos” para a direção, no objetivo de trabalhar psicologicamente os aspectos que comprometeu sua avaliação e só assim liberá-lo para o reteste.

Dentre as várias críticas, é necessário rever a participação profissional na construção do saber referente à avaliação psicológica pericial. A ciência não se edifica por meio apenas das diretrizes e princípios estabelecidos, mas, principalmente pelas concepções que o profissional tem de sua prática, pela postura social adotada e pelo modo deste lidar com as limitações de sua ciência.

Nenhuma ciência terá o domínio sobre a totalidade do ser humano, especialmente por este se encontrar em constante transformação, isto não invalida sua aplicabilidade, porém, o profissional precisa reconhecer os percalços consequentes desta verificação. Os psicólogos, por sua vez, precisam aprender a lidar realmente com suas limitações e compreender que a psicologia do trânsito por ser uma ciência que esta em contato direto com a

sociedade, estará sobre o olhar de muitos cidadãos impregnado de poder crítico.

Contudo, a avaliação psicologia pericial demanda novos olhares e diferentes modos de atuação, incumbência esta de todos os profissionais da área. Muitos obstáculos precisaram ser vencidos, e ainda temos muito que avançar, mais passageiros nesta viagem precisamos de rumo a (re)afirmação da avaliação psicológica na sociedade contemporânea.

REFERÊNCIAS

ALCHIERI, João Carlos, NORONHA, Ana Paula Porte. Caracterização técnicas dos instrumentos psicológicos utilizados na avaliação psicológica do trânsito. IN: HOFFMANN, M.N., CRUZ, Roberto Moraes, ALCHIERI, João Carlos (orgs). **Comportamento humano no trânsito**. São Paulo: Casa do psicólogo, 2003. pp. 18-23.

ALCHIERI, João Carlos, SILVA, Fábio Henrique Vieira de Cristo e, GOMES, Joseane Maria Nóbrega Carlos. Estágio curricular como desenvolvimento e atualização da psicologia de trânsito no Brasil. **Psicologia: Pesquisa & Trânsito**, Rio grande do Norte, Jan./Jun. 2006, v. 2, nº 1, pp. 53-59. Disponível em: <http://pepsic.bvsalud.org/pdf/ppet/v2n1/v2n1a08.pdf>. Acessado em: 10 mar. 2013.

ANNA, Janaina Sant, BASTOS, Priscila. Relações institucionais: a avaliação psicológica no contexto trânsito. IN: **Ano da Avaliação psicológica Textos geradores** – Brasília: Conselho Federal de Psicologia, 2011, pp.115-119. Disponível em: http://www.pol.org.br/pol/cms/pol/publicacoes/publicacoesDocumentos/anodaavaliacaopsicologica_prop8.pdf. Acessado em: 17 nov.2012.

BRASIL. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 2007. Institui o código de trânsito brasileiro. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**. Brasília, 24 set. 2007. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9503.htm. Acessado em: 20 fev. 2013.

CONSELHO FEDERAL DE PSICOLOGIA - CFP. Resolução CFP nº 007/2009, 2009. Revoga a resolução CFP nº 012/2000 e institui normas e procedimentos para avaliação psicologia no contexto do trânsito. Brasília, 29 jul. 2009. Disponível em: http://site.cfp.org.br/wp-content/uploads/2009/08/resolucao2009_07.pdf. Acessado: 20 fev. 2013.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO. Resolução nº 425 de 27 nov. 2012. Dispõe sobre o exame de aptidão física e mental, a avaliação psicológica e o credenciamento das entidades públicas e privadas. Brasília, 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). Acessado em: 12 jan. 2013.

DETRAN inicia pesquisa para ajustar testes psicológicos ao contexto pernambucano. Imprensa do Departamento de Trânsito de Pernambuco, Pernambuco, 05 fev. 2013. Disponível em: http://www.detran.pe.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=274&Itemid=256. Acessado em: 03 mar. 2013.

FRIZZO, N. P. Infrações éticas, formação e exercício profissional em Psicologia, 2004, 110f. Dissertação de Mestrado, Programa de Pós-Graduação em Psicologia, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2004. Disponível em: <http://site.cfp.org.br/wp-content/uploads/2012/07/Diretrizes.pdf>. Acessado em: 15 jan. 2013.

NORONHA, Ana Paula Porto, PRIME Ricardo, ALCHIERI João Carlos. Parâmetros psicométricos: uma análise de testes psicológicos comercializados no Brasil. **Psicologia: ciência e profissão**, Brasília, 2004, v.24 n.4, pp. 88 – 99. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/pcp/v24n4/v24n4a11.pdf>. Acessado em: 15 jan. 2013.

ROZESTRATEN, Reinier Johannes Antonius. Novos caminhos para a psicologia do trânsito. **Psicologia: ciência e profissão**. São Paulo, 2000, vol. 20 nº 4. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S1414-98932000000400009&script=sci_arttext. Acessado em: 03 mar.2013.

RUEDA, Fabián Javier Marín, LAMOUNIER, Rossana. Avaliação psicológica no trânsito: perspectiva dos motoristas. **PSIC - Revista de Psicologia da Vetor Editora**, São Paulo, 2005, vol. 6, nº 1, pp. 35-42. Disponível em: <http://pepsic.bvsalud.org/pdf/psic/v6n1/v6n1a05.pdf>. Acessado em: 12 jan. 2013.

RUEDA, Fabián Javier Marín. Psicologia do trânsito ou avaliação psicológica no trânsito: faz-se distinção no Brasil? IN: **Ano da Avaliação Psicológica – Textos geradores** - Brasília: Conselho Federal de Psicologia, 2011, pp.103-113. Disponível em:

http://www.pol.org.br/pol/cms/pol/publicacoes/publicacoesDocumentos/anodaavaliacaopsicologica_prop8.pdf. Acessado em: 17 nov. 2012.

SAMPAIO, Maria Helena de Lemos, NAKATO, Tatiana de Cássia. Avaliação psicológica no contexto do trânsito: revisão de pesquisas brasileiras. **Psicologia: teoria e prática**, São Paulo, 2011, vol.13, n. 1, pp. 15-33. Disponível em: <http://pepsic.bvsalud.org/pdf/ptp/v13n1/v13n1a02.pdf>. Acessado em: 12 dez. 2012.

SILVA, Fábio Henrique Vieira de Cristo e, GÜNTHER, Hartmut. Psicologia do trânsito no Brasil: de onde veio e para onde caminha? IN: **Temas em Psicologia**/ Sociedade Brasileira de Psicologia, São Paulo, 2009, vol.17, nº1, pp. 163-175. Disponível em: <http://www.sbponline.org.br/revista2/vol17n1/PDF/v17n1.pdf#page=168>. Acessado em: 13 dez. 2012.

SILVA, Fábio Henrique Vieira de Cristo e; ALCHIERI, João Carlos. Revisão das pesquisas brasileiras em avaliação psicológica de habilidades e inteligência de condutores. **Estudo de psicologia**, Natal, 2008 v. 13, n.1. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1413-294X2008000100007&lng=en&nrm=iso> .Acessado em: 02 Mar. 2013.

SILVA, Fábio Henrique Vieira de Cristo e, ALCHIERI, João Carlos. Validade preditiva de instrumentos psicológicos usados na avaliação psicológica de condutores. **Psicologia: teoria e pesquisa**, Brasília, out-dez 2010, vol.26, n.4, pp. 695-706. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/ptp/v26n4/13.pdf>. Acessado em : 20 fev. 2013.

SOUSA, Edson Luíz André, ALVARES, Rita de Cássia Mendes. Imprevisibilidade e avaliação psicológica no trânsito da cidade contemporânea. **Revista Mal-Estar e Subjetividade**. Fortaleza, 2011 vol.11 nº.1. Disponível em: http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1518-61482011000100015&lng=es&nrm=iso. Acessado em: 03 mar. 2013.