

PSICOLOGIA E TRÂNSITO: CONSIDERAÇÕES ACERCA DA AVALIAÇÃO PSICOLÓGICA NESSA RELAÇÃO¹

Tarcila Nunes Maciel Silva²
Georgia Martins Baeta Neves³

RESUMO

Diante das transformações do mundo moderno, e consequentemente do crescimento da população e das cidades, se faz necessário discutir, refletir e analisar questões que interferem diretamente o cotidiano do ser humano, como o contexto do trânsito, o qual configura espaço de circulação de pessoas. Com isso, o presente artigo teve como objetivo apresentar características e pontos relevantes da relação entre a Psicologia e o Trânsito. Tal ciência pode representar uma forma de cuidado nesse espaço. A avaliação psicológica constitui uma ferramenta importante da atuação do psicólogo nesse contexto, merecendo considerações significativas referentes a esse trabalho. A técnica consiste em investigar e avaliar aspectos psicológicos que envolvem o ato de dirigir dos candidatos à obtenção da Carteira Nacional de Habilitação. O foco é analisar determinados fatores que ocasionam impacto no comportamento do motorista e, que de alguma forma podem oferecer riscos à sociedade, trabalhando sob a ótica da prevenção de acidentes.

Palavras-chave: Transformações. Trânsito. Psicologia. Avaliação Psicológica.

PSYCHOLOGY AND TRANSIT: ABOUT THE PSYCHOLOGICAL ASSESSMENT CONSIDERATIONS IN THIS RELATIONSHIP

ABSTRACT

Given the transformations of the modern world, and, consequently, the growth of the population and the cities, it is necessary to discuss, reflect and analyze issues that directly affect the daily lives of human beings, such as the context of traffic, which configures a space for the movement of people. Thus, this article aims to show characteristics and relevant points in the relationship between psychology and transit. Such knowledge may represent a way of caring in that space. The psychological assessment is an important tool for the psychologist in this context, and therefore received significant consideration regarding this work. The technique

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.

consists of investigating and assessing psychological aspects involving the act of driving in the candidates for the National Driver's License. The focus is to analyze certain factors that cause impact on driver behavior and that somehow might pose risks to society, working from the perspective of the prevention of accidents.

Key words: Transformations. Transit. Psychology. Psychological Assessment.

INTRODUÇÃO

As cidades brasileiras estão crescendo em grandes proporções, por meio de reformas estruturais, transformando a rotina dos cidadãos. As obras realizadas para a Copa do Mundo de 2014, por exemplo, sediada por cidades brasileiras, exigem maiores cuidados e significativa atenção dos condutores e pedestres diante das mudanças no tráfego. Com isso, o processo de habilitação dos condutores precisa ser cada vez mais criterioso e tratado como questão de saúde pública.

Além disso, devem-se destacar os constantes acidentes e mortes no trânsito, ocasionados por diversos fatores, dentre eles o comportamento dos indivíduos. A negligência às leis e normas que regem a circulação de pessoas nesse espaço, o desrespeito, a necessidade de obter vantagem sobre o outro, são aspectos que contribuem para o aumento significativo desses eventos.

De acordo com o Art. 1º, § 1º do Código de Trânsito Brasileiro, considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga. O trânsito pode ser separado em duas categorias: motorizado e não-motorizado (bicicletas, carroças e Pedestre). Categorias diferentes podem compartilhar limites de velocidade e direitos, ou podem ser segregadas.

Segundo a Organização Mundial de Saúde (OMS) (WHO, 2008), os principais fatores de risco que mais causam acidentes de trânsito em todo o mundo são por ordem de prioridade: condutores sob efeito do álcool; excesso de velocidade; utilização inadequada do cinto de segurança e dos dispositivos de segurança infantil; deficiência nas pistas de rolamento dos veículos; deficiência no design dos veículos; e aplicação insuficiente das normas de segurança no trânsito.

De acordo com Rozestraten (2003) o ato de dirigir é um tanto complexo, pois envolve os comportamentos no trânsito e a convivência com o ambiente social. Nesta senda, a Psicologia tem a possibilidade de estudar e avaliar as características dos condutores de modo sistemático e, por conseguinte, colaborar na elaboração de

ações que venham a intervir neste contexto. Desse modo, a avaliação psicológica constitui ferramenta essencial no processo de análise e obtenção de dados sobre os condutores.

A aprovação do Código Nacional de Trânsito em 1966 (substituindo o primeiro de 1941) confirmou a avaliação psicológica como obrigatória, fazendo com que, o movimento de instituições nacionais, como Conselho Federal de Psicologia (CFP) e Conselhos Regionais de Psicologia (CRP), dessem origem ao amparo legal para a atuação do psicólogo no contexto do trânsito, assegurando a importância e espaço de atuação do psicólogo no contexto do trânsito, reforçada pelo Código Brasileiro de Trânsito de 1998 (NAKANO SAMPAIO e SILVA, 2011 *apud* ALCHIERI; SILVA e GOMES, 2006, p. 64).

A avaliação psicológica busca agir de modo preventivo, avaliando cada indivíduo que se submete à obtenção da Carteira Nacional de Habilitação, com o intuito de diminuir a ocorrência de situações de risco que envolvem motoristas e pedestres. Tal ferramenta objetiva estudar os fenômenos psíquicos presentes no ato de dirigir, visando às características determinantes para o bom desempenho e atitude do condutor.

Diante do exposto, se faz necessária a produção de material científico que esclareça a relação entre Psicologia e Trânsito, evidenciando o real papel social dessa ciência, considerando a relevância do uso da avaliação psicológica no seu cotidiano de trabalho. O presente artigo pretende abordar aspectos históricos e as características dessa técnica, a fim de ressaltar as possíveis contribuições para a melhoria da circulação de veículos e seres humanos no espaço do trânsito, considerando também os pontos que merecem atenção para a prática ética desse profissional.

1. PERCURSO HISTÓRICO DA PSICOLOGIA DO TRÂNSITO

De acordo com Cristo e Silva (2012), os conhecimentos da psicologia começaram a fazer parte do trânsito rodoviário de diferentes maneiras, dentre elas, por intermédio de leis que expressaram políticas de segurança e prevenção. Algumas delas possuem o intuito de identificar e restringir, ao longo do processo de aquisição da Carteira Nacional de Habilitação (CNH), o acesso ao volante das pessoas consideradas capacitadas sob a ótica da psicologia, a se envolver em

acidentes de trânsito. A origem dessa política encontra-se em décadas anteriores à regulamentação da Psicologia no País.

Um marco legal que estabeleceu explicitamente as bases para a futura prática do psicólogo no contexto do trânsito foi o primeiro Código Nacional de Trânsito (Decreto-lei nº 2.994/1941), que estabeleceu os exames para obter a licença de *praticagem* ou de habilitação para condutor de veículo: fisiológico ou médico e psicológico. Nesse último exame, o candidato poderia ser “recusado” por não apresentar o mínimo ‘perfil psico-fisiológico’ exigido (SILVA, 2012, p. 178).

Dessa forma, buscava-se agir de maneira preventiva, dirimindo possíveis riscos que afetassem a ordem no trânsito. As pessoas propensas a se envolverem em acidentes eram consideradas inaptas, as quais representavam, em alguma medida, perigo à população.

Posteriormente, ocorreram alterações no código mencionado, criando-se o Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), órgão máximo normativo e consultivo que coordena atualmente o Sistema Nacional de Trânsito (SNT), responsável pelo desenvolvimento das regulamentações através de resolução, exercendo influência sobre a atuação do psicólogo.

Na década de 50, o governo de Juscelino Kubitschek, promoveu o incentivo à indústria automobilística e a construção de rodovias que ligavam as cidades brasileiras. Com isso, aumenta significativamente a aquisição do automóvel, tornando-se o principal meio de locomoção dos seres humanos.

A psicologia apropria-se disso e pela primeira vez, realiza análises sobre a seleção psicotécnica de motoristas e sua importância na redução dos acidentes de trânsito, elaborando os primeiros requisitos e normas para a sociedade brasileira nos diversos testes usados para a habilitação. Para Silva (2012), esse período pode ser caracterizado como uma época importante, principalmente na área da avaliação psicológica de condutores, uma vez que se iniciava a tentativa de estruturação do que seria o perfil psicofisiológico.

A profissão de psicólogo foi regulamentada no Brasil em 1962, através da criação do Conselho Federal (CFP) e Conselhos Regionais de Psicologia (CRPs). Nesse ínterim, a Psicologia do Trânsito configurou-se como uma das primeiras áreas de atuação do psicólogo desde o início do reconhecimento da Psicologia no País (SILVA, 2012, p. 181).

Acerca da década de 60:

Caracterizou-se, portanto, pela organização político-administrativa de categoria dos psicólogos, também pela institucionalização e expansão da Psicologia nos diferentes espaços de atuação, dentre eles, os DETRANS, consolidando as raízes identificadas desde o período pré- regulamentação (SILVA, 2012, p. 181).

Na década de 70, podemos destacar os estudos do professor Reinier Rozestraten, uma vez que suas pesquisas serviram de base para a estruturação da Psicologia do Trânsito no Brasil na década posterior. Realizou pós-doutorado na França, e publicou o livro: “Psicologia do Trânsito: Conceitos e Processos Básicos”.

Nesse sentido, a década de 80 foi marcada pela criação da Constituição Federal de 1988, garantindo, por meio de seus artigos, o direito livre à locomoção, aos serviços de transporte de passageiros e ao transporte escolar. Com isso, a Carta Magna forneceu subsídios para o desenvolvimento de estratégias que buscassem assegurar a melhoria da circulação de pessoas no trânsito, visando à organização desse espaço.

É válido ressaltar que

Em 1982, foi realizado o *Primeiro Congresso Brasileiro de Psicologia do Trânsito*, em Porto Alegre, sendo o ponto de maior destaque a fundação da Associação Brasileira de Psicologia do Trânsito (ABRAPT), cujo primeiro presidente foi o Dr. Enis Rey Gil. A partir dessa associação, a Psicologia do trânsito teve voz ativa e influente na elaboração de documentos que mais tarde embasariam políticas nacionais de segurança no trânsito (SILVA, 2012, p. 182).

Nesse período a Psicologia rediscute o seu papel diante dos problemas do trânsito, produzindo reflexões sobre o uso do espaço urbano. Essa discussão representou grande avanço para a época, contribuindo para os processos de intervenção que seriam desenvolvidos posteriormente.

Em suma, de acordo com Cristo e Silva (2012), a década de 80 foi uma época em que a segurança no trânsito obteve grande foco, expresso por meio da realização dos primeiros eventos nacionais nas diversas áreas, como Psicologia, Medicina, Educação, Engenharia e Legislação de trânsito. Além disso, a psicologia analisava criticamente o seu papel, questionando-se quanto à sua prática, buscando desenvolver novas ações de intervenção.

No ano de 1997, foi instituído o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), ainda em vigor nos dias atuais. Essa lei gerou avanços importantes para a segurança viária, ocasionando diversos impactos no comportamento dos brasileiros, podendo-se citar a redução no número de mortes provocadas no trânsito. Uma das novidades do documento foi a incorporação do tema educação como um dos pontos centrais para todos os envolvidos com o trânsito.

Diante disso, deve-se destacar que

O novo código repercutiu no trabalho do psicólogo antes mesmo de entrar em vigor. Na época em que era um projeto de lei, o Presidente da República Fernando Henrique Cardoso (1995-2003) vetou alguns artigos, inclusive o que indicava a obrigatoriedade do exame psicológico ao candidato à habilitação (SILVA, 2012, p. 183).

Os psicólogos do CFP e CRPs se articularam e se mobilizaram em relação ao veto dos artigos que falavam sobre a avaliação psicológica no contexto do trânsito. Esse movimento garantiu que a ação do veto fosse suplantada, criando-se uma nova lei que passou a inserir o exame, comprovando a força política dos psicólogos. Algumas instituições e políticos defenderam a causa.

Com o retorno do uso da avaliação psicológica como um dos instrumentos no processo de aquisição da habilitação, o CONTRAN regulamentou este exame a partir da sua Resolução de número 51 (Conselho Nacional de Trânsito 1988a), o qual abordava aspectos dos exames de aptidão física e mental e os exames de avaliação psicológica. Profissionais da área da psicologia tiveram a oportunidade de participar da elaboração desta e de outras resoluções referentes ao seu trabalho. Nesse contexto, havia determinadas exigências que os psicólogos deveriam cumprir para ter a oportunidade de realizar o credenciamento, como ter concluído o curso de Capacitação para Psicólogo Perito Examinador com carga horária de 120h.

Nesse contexto é importante destacar que:

Meses depois, essa resolução foi alterada (...). Dentre as modificações relativas à resolução anterior, incluem-se a realização dos exames de avaliação psicológica na mudança de categoria de habilitação e a denominação das áreas a serem avaliadas: a) área perceptoreacional, motora e nível mental, b) área do equilíbrio psíquico e c) habilidades específicas, anteriormente denominadas área cognitiva, prática e do equilíbrio psíquico. A descrição dos percentis mínimos e de outros parâmetros dos instrumentos estabelecidos por categoria não foi mantida (SILVA, 2012, p.184).

A resolução nº 168 do CONTRAN passa a entrar em vigor no ano de 2004, instituindo, dentre outras questões, as normas e procedimentos para a realização dos exames do processo de habilitação. A partir desse documento, associado ao cadastramento adequado dos dados do condutor no Registro Nacional de Condutores Habilitados (RENACH), seguirá com a prática da avaliação psicológica, exame de aptidão física e mental, curso teórico-técnico, exame teórico-técnico, curso de prática de direção veicular e exame de prática de direção veicular respectivamente.

No campo da Psicologia, o CFP trabalhou intensamente para desenvolver ações que viabilizassem a inserção dos psicólogos em políticas públicas. Tal feito fortaleceu a categoria, possibilitando a esses profissionais atuarem como agentes transformadores, agindo ativamente nos processos que envolvem as situações no contexto do trânsito.

Nesse sentido, um dos resultados das intervenções estratégicas do CFP, foi a criação do Centro de Referências Técnicas em Psicologia e Políticas Públicas (CREPOP), em 2006, com o intuito de reforçar o desenvolvimento de referências que contribuíssem para o trabalho dos psicólogos no âmbito das políticas públicas, por meio de pesquisas realizadas em diversos Estados.

Segundo Silva (2012), em 2008, o CONTRAN instaurou a resolução nº 300, a qual determinou os critérios a serem seguidos nos casos em que o condutor for condenado por crime de trânsito ou tenha participado de acidente grave. Diante disso, seria necessária a realização de novos exames, incluindo o de avaliação psicológica, para assim, o condutor poder voltar a dirigir.

A Rede Latino-Americana de Psicologia do Trânsito foi criada em junho de 2011, com o intuito de incentivar a troca de conhecimentos, informações e ideias entre profissionais e pesquisadores. Possui como meta difundir a Psicologia do Trânsito nos países latino-americanos, promovendo o seu desenvolvimento científico e profissional.

Segundo Bianchi (2011), com o passar dos anos a psicologia do trânsito cresceu, principalmente no sentido de constituir-se, mundialmente, como campo de pesquisa e prática para compreensão de comportamentos e prevenção de acidentes.

Em suma, diante do exposto, a atuação do psicólogo no contexto do trânsito tem sido embasada por decretos-lei, resoluções e portarias oriundas de diversas

instituições. No Detran e nas clínicas conveniadas, a Psicologia ocupou seu espaço a partir do Primeiro código de Trânsito. Anos depois, nas décadas de 80 e 90, a Psicologia do Trânsito influenciou decisões relacionadas às Políticas Públicas envolvendo o Trânsito. No século XXI, houve a efetivação da participação da Psicologia no Trânsito no processo de aquisição da habilitação, superando ações contrárias à sua obrigatoriedade nesse sistema. Os psicólogos visam ainda ampliar o leque de possibilidades de intervenções, além do motorista, atuando em outras esferas que atinjam demais setores da população.

2. Avaliação Psicológica e Trânsito

Uma das principais ferramentas de trabalho do psicólogo é a Avaliação Psicológica. Pode ser utilizada em diversos contextos, analisando-se a demanda trazida ao profissional, levando em conta os resultados a serem atingidos. Pode ser definida como:

Um processo técnico e científico realizado com pessoas ou grupos de pessoas que, de acordo com cada área do conhecimento, requer metodologias específicas. Ela é dinâmica, e se constitui em fonte de informações de caráter explicativo sobre os fenômenos psicológicos, com a finalidade de subsidiar os trabalhos nos diferentes campos de atuação do psicólogo, dentre eles, saúde, educação, trabalho e outros setores em que ela se fizer necessária (CARTILHA..., 2007, p. 08).

Tal processo requer planejamento prévio e grande atenção do psicólogo, de modo que a ausência desses fatores poderá acarretar prejuízo nos dados que serão obtidos com a avaliação. O psicólogo precisa conhecer o instrumento que irá utilizar, buscando capacitar-se, caso não possua domínio sobre a ferramenta, a fim de evitar possíveis equívocos ao longo do processo.

A construção de um instrumento psicológico é um processo que demanda tempo, além de não ser um procedimento simples, uma vez que perpassa por várias etapas para a consecução desse objetivo. Por outro lado, mesmo resguardando toda dificuldade no processo de construção, os pesquisadores devem persistir na realização destes estudos, disponibilizando à comunidade científica melhores instrumentos que ofereçam dados confiáveis e bons processos de avaliação psicológica (NORONHA; FREITAS; OTTATI, 2002).

A respeito dos instrumentos psicológicos, de acordo com Cronbach (1996), Casullo (1999) e Anastasi e Urbina (2000), um teste psicológico é uma medida objetiva e padronizada de uma amostra de comportamento, cujo objetivo é comparar os comportamentos de sujeitos. É um procedimento sistemático para observar o comportamento e descrevê-lo. Para Cruz (2007) os testes psicológicos exercem a função de conhecimento de fenômenos psicológicos dentro de um processo de avaliação. A aplicação de instrumentos é de grande auxílio por proporcionar a inferência de algumas constatações.

É válido salientar que o ser humano é mutável, e por isso, os resultados gerados com a Avaliação Psicológica não são definitivos ou permanentes. É preciso considerar o contexto histórico, social, econômico, dentre outros aspectos do avaliando, uma vez que influenciam de certo modo o resultado do processo. O indivíduo que se submete à Avaliação Psicológica necessita estar em boas condições para ser avaliado, e assim não comprometer a fidedignidade do processo avaliativo.

De acordo com a Cartilha sobre Avaliação Psicológica do CFP, há cinco finalidades mais comuns desse instrumento: classificação diagnóstica, descrição, predição, planejamento de intervenções e acompanhamento. Também são definidos vários contextos de aplicação: Psicologia clínica, Psicologia da saúde e/ou hospitalar, Psicologia escolar e educacional, Neuropsicologia, Psicologia forense, Psicologia do trabalho e das organizações, Psicologia do esporte, social/comunitária, Psicologia do trânsito, orientação e ou aconselhamento vocacional e/ou profissional e outras.

Nessa senda, pode-se considerar que os psicólogos utilizam a técnica da Avaliação Psicológica no contexto do trânsito com o objetivo de auxiliar o processo de identificação de aspectos psíquicos adequados para conduzir um veículo, buscando garantir a segurança do motorista, do trânsito, e dos demais envolvidos na situação. Os testes psicométricos têm sido utilizados como recurso para prever a probabilidade de o indivíduo participar de eventos de risco no trânsito.

Deve-se destacar ainda que

Na avaliação psicológica de trânsito, as investigações dos fenômenos psicológicos, ou seja, das capacidades gerais, bem como das específicas do indivíduo, são de suma importância, pois proporcionam indicadores para a tomada de decisões em relação às condições de esse indivíduo estar apto

ou inapto para dirigir. Essa constatação nos remete à necessidade de uma preocupação, por parte dos profissionais de psicologia, em atuar de forma preventiva e preditiva no processo de avaliação psicológica, buscando interferir para que os motoristas não se exponham a situações de perigo a si e aos outros (NAKANO; SAMPAIO 2011, p. 16 *apud* LAMOUNIER; RUEDA, 2005a).

De acordo com a resolução 168/2004 do Conselho Nacional de Trânsito (Conselho Nacional de Trânsito, 2004), para obtenção da CNH, é preciso respeitar os seguintes requisitos: ser plenamente imputável; saber ler e escrever; possuir documento de identidade e possuir cadastro de pessoa física (CPF). Posterior à fase de cadastramento de informações no Registro Nacional de Condutores Habilitados (RENACH), o candidato deverá submeter-se a: I - Avaliação Psicológica, II - Exame de Aptidão Física e Mental, III - Curso Teórico-Técnico, IV - Exame Teórico-Técnico, V - Curso prático de direção veicular e VI - Exame de prática de direção veicular, respectivamente.

O perito examinador de trânsito irá realizar a avaliação psicológica para os candidatos interessados em obter a CNH, e desse modo, existem as seguintes possibilidades de resultado: A) O candidato será considerado como apto, ao apresentar desempenho condizente para a condução do veículo automotor; B) Inapto temporário, quando não apresentar desempenho condizente para a condução do veículo automotor, porém passível de adequação e, C) Inapto, quando não apresentar desempenho condizente para a condução do veículo automotor. Nos casos em que houver a presença de distúrbios ou comprometimentos psicológicos que estejam temporariamente sob controle, será considerado apto com diminuição do prazo de validade da avaliação, que constará na planilha RENACH, conforme a Resolução CONTRAN 267/2008 (Conselho Nacional de Trânsito, 2008).

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB) (BRASIL, 2002), afirma que após a conclusão de todos os processos, o candidato aprovado receberá uma permissão para dirigir, com validade de um ano. Caso o condutor não cometa nenhuma infração de qualidade grave ou gravíssima ou tenha reincidido em infração média, receberá sua CNH definitiva. Ocorrendo o contrário, o infrator perderá a CNH, só podendo requerer sua reabilitação após um ano, realizando novamente todos os processos que envolvem à obtenção da CNH, na forma estabelecida pelo CONTRAN.

É importante ressaltar que os dados coletados com o processo de avaliação psicológica devem ser embasados na relação do indivíduo com o seu meio, considerando os atravessamentos presentes na sociedade, analisando-se o contexto sócio histórico e seus impactos no psiquismo. O objetivo dos resultados das avaliações consiste em agir não apenas no sujeito, mas na possibilidade de transformação desses condicionantes que operam a formulação da questão até a finalização da avaliação psicológica (CFP, 2009).

Dessa forma, necessita-se destacar ainda os processos que são aferidos para obtenção da CNH: tomada de informação, processamento da informação e tomada de decisão, comportamento e traços de personalidade (SILVA, 2010).

Nesse contexto, busca-se na tomada de informação, aferir a atenção em seus diferentes tipos, como, atenção difusa / vigilância / atenção sustentada; atenção concentrada; atenção distribuída / dividida; atenção alternada, conforme definidas pela literatura e pelos manuais de instrumentos padronizados.

No tocante ao processamento de informação e tomada de decisão, avalia-se a inteligência, definida como a capacidade de resolver problemas novos, relacionar ideias, induzir conceitos e compreender implicações, assim como a habilidade adquirida de uma determinada cultura por meio da experiência e aprendizagem.

A Orientação espacial, por sua vez, consiste na identificação significativa, julgamento ou juiz crítico e tomada de decisão, devendo ser avaliados por meio de entrevistas, com o intuito de obter informações acerca da capacidade do indivíduo situar-se no tempo e espaço. As escalas de valores correspondem à percepção da realidade, detectando-se quais os julgamentos que levam a atitudes seguras no trânsito (CFP, 2009).

O comportamento configura-se no conjunto de reações de um sistema dinâmico em detrimento das influências e do contato com o ambiente. No contexto do trânsito, utilizando-se a entrevista e situações hipotéticas, é possível aferir e analisar comportamentos adequados às situações vivenciadas no trânsito. Procura-se avaliar o tempo de reação, coordenação visual e áudio-motora, bem como a capacidade de perceber quando as ações de trânsito estão ou não associadas a comportamentos adequados, individuais ou coletivos (CFP, 2009).

A avaliação da personalidade está relacionada ao equilíbrio entre os diversos fatores que a compõem, em particular os associados ao controle emocional, ansiedade, impulsividade e agressividade. Essas questões avaliadas devem estar

de acordo com as exigências para condutores que exerçam atividade remunerada ou não (CFP, 2009).

É fundamental enfatizar que estudos científicos mais importantes são os de validade de critério que procura mostrar que um determinado construto está associado a um evento importante que se pretenda prevenir ou reforçar. Ainda, recomenda-se que o psicólogo/perito utilize as normas específicas ou gerais para a interpretação dos resultados (CFP, 2011).

Nesse ínterim, destaca-se que:

Após a promulgação da Resolução de nº09/2011, o CFP editou uma nota técnica que define atenção e determina a necessidade de aferir três tipos de atenção. A mesma é conceituada como 'fenômeno pelo qual o ser humano processa uma quantidade limitada de informações das várias informações disponíveis'. Acrescentando que a atenção refere-se à capacidade e esforço exercido para focalizar e selecionar um estímulo para ser processado, permitindo que a pessoa utilize seus recursos cognitivos para emitir respostas rápidas e adequadas mediante estímulos que julgue importantes (SILVA, 2010, p. 205).

A avaliação psicológica aplicada ao contexto do trânsito busca embasar os psicólogos no processo de análise e compreensão do pensamento e comportamento de futuros condutores. Objetiva-se agir a favor da segurança nesse espaço, levantando dados acerca de prováveis atitudes dos condutores diante de situações de risco ou acidentes, e que ofereçam perigo à população. Podemos considerar que tal ferramenta contribui para a promoção de cuidado e bem-estar da sociedade.

No entanto, não podemos desconsiderar a realização de reflexões críticas sobre o manuseio dos instrumentos de avaliação psicológica. O profissional responsável pela perícia psicológica no contexto do trânsito deverá estar atento aos critérios exigidos pelas normas que regem o trânsito, buscando capacitar-se com frequência a fim de não comprometer seu trabalho e oferecer riscos à sociedade, colocando nas ruas condutores incapazes de promover segurança nesse espaço.

Nesse sentido, o psicólogo atuando como perito examinador do trânsito, deverá ter os seguintes cuidados: a) Formação e/ou capacitação de adequada para atuar de acordo com a ética; b) Observar os indicadores de validade da medida psicológica utilizada; c) Atentar-se para a qualidade do processo de avaliação psicológica, considerando as exigências e procedimentos que devem ser seguidos para obter um bom resultado da sua atividade.

Com isso, é importante salientar que é dever dos psicólogos a prestação de serviços de qualidade, em condições de trabalho apropriadas, zelando o material privativo do psicólogo, sendo ainda vedada a emissão de documentos sem fundamentação e qualidade técnico-científica (CFP, 2005).

A Psicologia do Trânsito vem mostrando sua importância nos últimos tempos, em razão dos diversos âmbitos de atuação, seja pelo estudo e mensuração de comportamentos individuais e sociais dos indivíduos, contribuindo para melhorar as situações das estradas, sinalizações ou até mesmo em práticas de educação para o trânsito.

3. Considerações Finais

Todos os anos, aproximadamente 40 mil pessoas perdem a vida em ruas e estradas brasileiras de acordo com o Departamento Nacional de Trânsito. Com esse crescente número de acidentes, percebe-se a crescente necessidade de seleção de pessoas capacitadas para dirigir. Dentre as estratégias mais utilizadas pelos psicólogos nesse contexto, encontra-se a avaliação psicológica, que tem provocado discussões e debates, acerca da prevenção de acidentes e riscos no contexto do trânsito.

De acordo com Alchieri e Cristo e Silva (2008), os automóveis têm influenciado significativamente o crescimento e as transformações que ocorrem na sociedade, contribuindo para o aumento da velocidade de locomoção das pessoas, comercialização de produtos, conhecimentos, tecnologias e cultura. Todavia, observam-se também consequências negativas como o aumento de acidentes de trânsito, as mudanças envolvendo questões ambientais e de saúde pública, bem como os altos custos que decorrem desses eventos. Com o passar dos anos a Psicologia inseriu-se no contexto do trânsito, fazendo parte da bateria de exames necessários à obtenção da CNH. Buscou atuar na investigação e análise de aspectos e fenômenos psicológicos dos condutores, procurando promover um trânsito mais seguro. Constituiu-se, segundo Bianchi (2011), como área de pesquisa e aplicação dos seus conhecimentos e ferramentas para compreensão de comportamentos e prevenção de acidentes.

No entanto, os profissionais que atuam com a avaliação psicológica precisam estar capacitados e devidamente habilitados para o exercício legal da profissão.

Conhecer os instrumentos de trabalho, sua validade e precisão, é fundamental para executar seu trabalho com qualidade, resguardando a população. A escolha do material também faz parte desse processo, uma vez que o psicólogo deve estar atendo às instruções e modos de uso dos instrumentos psicológicos, que estão para além dos métodos de testagem. Fazer uso de entrevistas e dinâmicas de grupo, bem como pesquisar práticas inovadoras de investigação da personalidade do condutor é fundamental para aprimorar esse processo.

O presente artigo buscou apontar características presentes na relação da Psicologia com o Trânsito, realizando considerações e reflexões acerca da avaliação psicológica, a qual constitui principal instrumento de atuação do psicólogo nesse contexto nos dias atuais.

Diante disso, é preciso pensar e analisar constantemente os caminhos que estão sendo traçados pela psicologia no espaço do trânsito, observando suas possíveis contribuições, bem como os aspectos que precisam ser revistos e melhorados. O psicólogo tem muito a contribuir com seus conhecimentos teóricos e práticos para a promoção do trânsito seguro, através do uso da avaliação psicológica e de outras técnicas eficazes que podem ser utilizadas nesse campo, focando em processos relacionados a comportamentos e educação do condutor, por exemplo.

O trânsito é questão de saúde pública e devemos zelar pelo bem-estar de cada indivíduo que circula nesse espaço. O cuidado deve ser uma constante, não só por parte dos profissionais que trabalham na área, mas por cada sujeito inserido na sociedade, que de alguma forma pode contribuir para a qualidade de vida e a promoção da segurança no trânsito.

REFERÊNCIAS

ALCHIERI, J. C.; CRISTO E SILVA, F. H. V de. Revisão das pesquisas brasileiras em avaliação psicológica de habilidades e inteligência de condutores. **Estudos de Psicologia**, v. 13, n. 1, p. 57-64, 2008.

ANASTASI, A.; URBINA, S. **Testagem Psicológica**. 7. ed. Porto Alegre: Artes Médicas, 2000.

BIANCHI, A. S. A. Psicologia do Trânsito: O Nascimento de Uma Ciência. **Interação em Psicologia**, v. 15, n. especial, p. 71-75, 2011.

BRASIL. **Código de Trânsito Brasileiro CTB**. Brasília: Senado Federal.

Cartilha sobre Avaliação Psicológica. Conselho Federal de Psicologia, Comissão Consultiva em Avaliação psicológica, 2007.

CASULLO, M. M. Evaluación Psicológica. In: WESCHELER, S. M.; GUZZO, R. S. L. **Avaliação Psicológica: Perspectiva Internacional**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 1999, p. 23-39.

Código de Trânsito Brasileiro: instituído pela Lei nº 9.503, de 23-9-97 - 1ª edição, Brasília: DENATRAN, 2008.

CONSELHO FEDERAL DE PSICOLOGIA. Altera o texto do Anexo II da Resolução CFP nº007/2009, publicada no DOU, Seção I, do dia 31 de julho de 2009, apresentando o novo texto. Disponível em <http://www.pol.org.br/resoluções>. Acesso em 30/03/2014.

CONSELHO FEDERAL DE PSICOLOGIA. **Código de Ética Profissional do Psicólogo**. Brasília, 2005.

CONSELHO FEDERAL DE PSICOLOGIA. Revoga a resolução CFP nº012/2000, publicada no DOU do dia 22 de dezembro de 2000, Seção I, e institui normas e procedimentos para a avaliação psicológica no contexto do trânsito. Resolução n. 007/2009. Disponível em <http://www.pol.org.br/resoluções>. Acesso em 30/03/2014.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO. (1998a). Dispõe sobre os exames de aptidão física e mental e os exames de avaliação psicológica a que se refere o inciso I, do art. 147 do Código de Trânsito Brasileiro e os §§ 3º e 4º do art. 2º da Lei 9.602/98. Resolução nº. 51, de 21 de maio de 1998. Legislação citada anexada pela coordenação de estudos legislativos – CEDI.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO. (1998b). Altera os Anexos I e II da Resolução nº 51/98-CONTRAN, que dispõe sobre os exames de aptidão física e mental e os exames de avaliação psicológica. Resolução nº 80, de 19 de novembro de 1998.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO, 2004. Estabelece Normas e Procedimentos para a formação de condutores de veículos automotores e elétricos, a realização dos exames, a expedição de documentos de habilitação, os cursos de

formação, especializados, de reciclagem e dá outras providências. Resolução CONTRAN Nº 168 de 14 de dezembro de 2004.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO, 2008. Dispõe sobre o exame de aptidão física e mental, a avaliação psicológica e o credenciamento das entidades públicas e privadas. Resolução CONTRAN Nº 267 de 15 de fevereiro de 2008.

CRONBACH, L. J. **Fundamentos da Testagem Psicológica**. Porto Alegre: Artes Médicas, 1996.

ÉRICO, V. M.; MACHADO, M. A. Identificação dos fatores relevantes na decisão da alocação dos recursos econômicos visando um trânsito seguro. **Revista de Administração Pública (RAP)**, v. 44, n. 6, p. 1379-1404, 2010.

NAKANO, T. de C.; SAMPAIO, M, H. de L. Avaliação psicológica no contexto do trânsito: revisão de pesquisas brasileiras. **Psicologia: Teoria e Prática**, v. 13, n. 1, p. 15-33, 2011.

NAKANO, T. de C.; SAMPAIO, M. H. L.; SILVA, A. B. Atenção e Inteligência em candidatos à primeira Carteira Nacional de Habilitação. **Boletim de Psicologia**, v. LXI, n. 134, 2011, p. 63-78.

NORONHA, A. P. P.; FREITAS, F. A.; OTTATI, F. Parâmetros psicométricos de testes psicológicos de inteligência. **Interação em Psicologia**, Curitiba, v. 6, n. 2, p. 195-201, 2002.

ROZESTRATEN, R. J. A. Ambiente, Trânsito e Psicologia. In: HOFFMANN, H. M.; CRUZ, M. R.; ALCHIERI, C. J. **Comportamento Humano no Trânsito**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003, p. 31-46.

SILVA, F. H. V. de Cristo e. A Psicologia do Trânsito e os 50 anos de profissão no Brasil. **Psicologia: Ciência e Profissão**, v. 32 (num. esp.), 176-193, 2012

SILVA, M. A da. Psicologia do Trânsito ou Avaliação Psicológica no contexto do Trânsito. **Encontro: revista de psicologia**, v. 13, n. 19, 2010.