

## Avaliação Psicológica no Trânsito – Produção Científica dos Últimos 10 Anos

Lidiane Gabbi Fiori<sup>1</sup>  
Cristiana Rezende Gonçalves Caneda<sup>2</sup>

### Resumo

Apesar da avaliação psicológica para aquisição da carteira nacional de habilitação ter sido instituída pelo governo brasileiro há algumas décadas, as pesquisas na área não são suficientes. Este estudo realizou uma revisão sistemática de literatura visando identificar a produção científica sobre a avaliação psicológica do trânsito, nos últimos dez anos, nas bases de dados PePSIC, SciELO e LILACS. Para ter acesso às publicações, utilizaram-se os descritores 'avaliação psicológica no trânsito'. O levantamento selecionou 14 artigos considerados relevantes neste estudo. A partir desses estudos, foram realizadas análises de frequência dos artigos divulgados nos indexadores, instrumentos utilizados nas pesquisas, origem e filiação dos estudos. Os resultados indicaram que a produção científica cresceu na última década, além de demonstrar o interesse dos pesquisadores por instrumentos psicométricos. A maioria desses privilegia a área cognitiva e escalas de sintomatologias. Percebeu-se ainda a carência de instrumentos que avaliem traços de personalidade dos condutores. A maioria dos estudos foram desenvolvidos pela Universidade São Francisco do estado de São Paulo. Por fim, observou-se a escassez de pesquisas na área, especialmente, quando observados os critérios estabelecidos pelo CONTRAN.

Palavras-chave: Avaliação Psicológica; Trânsito; Pesquisas.

### Psychological Assessment in Transit – Scientific Production of the Last 10 Years

#### Abstract

Despite the psychological evaluation to acquire driver's license has been instituted by the Brazilian government a few decades, research in the area are not sufficient. This study performed a systematic literature review to identify the scientific literature on the psychological assessment of transit in the last ten years, on the basis of PePSIC, SciELO and LILACS. To access the publications, we used the descriptors: psychological evaluation in traffic. The survey selected 14 articles considered relevant in this study. From these studies, frequency analysis of articles published on the indexes, instruments used in research, origin and affiliation of the studies were conducted. The results indicated that scientific production has grown in the last decade and demonstrates the interest of researchers for psychometric instruments. Most of these privilege the cognitive area and scales of symptoms. Still perceived the lack of instruments to assess personality traits of drivers. Most studies were developed by San Francisco University of São Paulo. Finally there was a dearth of research in the area, especially when the established criteria by CONTRAN.

Key-words: Psychological Assessment; Transit; Research.

A avaliação psicológica é uma atividade exclusiva do psicólogo. Foi regulamentada pelo Código de Ética Profissional, desde a promulgação da Lei nº 4.119 (1962). A realização de avaliação psicológica pressupõe o domínio de teorias e o uso adequado de instrumentos de coleta de dados, tais como testes ou técnicas. Na área do trânsito, a avaliação psicológica compõe o conjunto de exames que o candidato à Carteira Nacional de

Habilitação-CNH deverá se submeter, conforme regulamentação do CONTRAN – Conselho Nacional de Trânsito (Noronha & Freitas, 2005).

Segundo o Decreto-Lei nº 2.994 (1941) - Código Nacional de Trânsito - toda pessoa que desejar habilitação para conduzir veículo no território nacional deverá requerê-la à autoridade de trânsito. Mediante

---

1 Graduada em Psicologia pela ULBRA – Santa Maria. E-mail: [lidigabbi@yahoo.com.br](mailto:lidigabbi@yahoo.com.br)

2 Mestre em Psicologia Clínica pela UNISINOS. Docente do Curso de Psicologia da ULBRA – Santa Maria. E-mail: [cristiana.rezende@ulbra.br](mailto:cristiana.rezende@ulbra.br)

requerimento, o candidato será encaminhado ao serviço médico para avaliar a existência ou não das aptidões necessárias. Os exames médicos e psicológicos visam o estabelecimento do perfil psicofisiológico profissional mínimo, compatível com o exercício da atividade.

A Lei nº 5.108 (1966) que instituiu o Código Nacional de Trânsito exige exames de sanidade física e mental para obtenção da CNH. A lei estende os exames psicotécnicos a todas as categorias de motoristas, à medida que as repartições de trânsito estejam aparelhadas para tal finalidade. Os exames devem ser elaborados e padronizados pelo Conselho Nacional de Trânsito em todo o país.

De acordo com a Resolução no 80 do CONTRAN (1998), posteriormente revogada pela 267/2008, o exame de Avaliação Psicológica seria preliminar, obrigatório, eliminatório e complementar para os condutores e candidatos à obtenção e/ou mudança de categoria da CNH. Exigia a aferição psicométrica das seguintes características psicológicas: área percepto-reacional, motora e nível mental; área do equilíbrio psíquico; e habilidades específicas.

A avaliação dessas áreas deve ocorrer através de técnicas de entrevista e baterias de testes, sempre respeitando, rigorosamente, as especificações dos manuais. As técnicas utilizadas devem aferir de forma integrada e interdependente a atenção, percepção, tomada de decisão, motricidade e reação, além do coeficiente intelectual (CONTRAN, 1998).

O psicólogo, para atuar na área do trânsito, deverá comprovar 1(um) ano de formado no mínimo e estar com o registro regularizado no Conselho Regional de Psicologia. Também deve ter experiência de um ano na área de avaliação psicológica e possuir o curso de capacitação para psicólogo responsável pela avaliação psicológica e perito examinador do trânsito, reconhecido pelo MEC, independentemente do estado onde tenha sido realizado (CONTRAN, 1998).

A Resolução nº 025 do Conselho Federal de Psicologia- CFP (2001) determina que os instrumentos psicológicos a serem utilizados na avaliação psicológica devem ter propriedades psicométricas cientificamente comprovadas através de pesquisas atualizadas para receberem um parecer favorável do órgão. É importante ressaltar que, quando se desenvolve uma pesquisa de validade de um teste, o que se busca são evidências de validade de alguns indicadores para uma determinada situação ou contexto. Assim, entende-se que nunca um teste é totalmente válido, dependerá do contexto aplicado pelo profissional (Lamounier & Rueda, 2005).

A atual Resolução nº 267 do CONTRAN (2008) reforça que na avaliação psicológica, deverão ser aferidos, através dos métodos e técnicas psicológicas, os processos de processamento de informação, tomada de decisão, comportamento; autoavaliação do comportamento e traços de personalidade. Serão utilizadas técnicas e instrumentos, como entrevistas individuais e testes psicológicos, de acordo com resoluções vigentes do CFP que definem e regulamentem o uso de testes psicológicos, dinâmicas de grupo, escuta e entrevistas.

Nesta última resolução, os psicólogos do trânsito deverão ter, no mínimo, dois anos de formados, além de estarem regularmente inscritos nos respectivos Conselhos Regionais. O documento também estabelece a necessidade do Título de Especialista em Psicologia do Trânsito, reconhecido pelo CFP, ou ter concluído com aproveitamento o curso 'Capacitação Para Psicólogo Perito Examinador de Trânsito'.

O perito examinador de trânsito deve manter os registros de exames, numerados, com anotações dos exames realizados. Os registros devem

conter data, número do documento oficial de identificação, nome e assinatura do periciando, categoria pretendida, resultado do exame, tempo de validade do exame, restrições (se houver) e observações (CFP, 2008).

A Resolução nº 283 do CONTRAN (2008), estabelecia que a partir de 15 de fevereiro de 2013, fossem credenciados apenas psicólogos com título de especialista em psicologia do trânsito, reconhecido pelo CFP. A resolução também previa que os psicólogos atuantes na área deveriam manter atualizados seus credenciamentos, anualmente. Caso contrário, os credenciados sem titulação de especialista poderiam perder o direito de atuar na área. Mas em nota de esclarecimento, o CFP (2012) informou que a Resolução nº 425/2012 do CONTRAN ampliou o prazo de obrigatoriedade do título de especialista em Psicologia do Trânsito para 14 de fevereiro de 2015.

Frente a todas as exigências da legislação e a instituição da obrigatoriedade da avaliação psicológica para aquisição da CNH no território brasileiro, deve-se enfatizar a necessidade de aferição de aspectos psicológicos que possam colaborar com os altos índices de acidentes de trânsito no país (Santos, Boff e Konflanz, 2012). O objetivo da avaliação psicológica no trânsito seria verificar as condições mínimas dos indivíduos que desejam dirigir com segurança para si e terceiros (Silva e Alchieri, 2010).

Esta revisão visa contextualizar a avaliação psicológica do trânsito através da produção científica em três indexadores da BVS Psi nos últimos 10 anos. Para tanto, será apresentada uma análise dos estudos desenvolvidos no período estabelecido, identificando os indexadores e anos de maior produção, tipos de pesquisas, instrumentos utilizados nos estudos, instituições e estados de origem.

#### **Método**

Para contextualizar a produção científica nacional sobre avaliação psicológica no trânsito, realizou-se uma revisão sistemática da literatura, a fim de identificar os estudos desenvolvidos nos últimos dez anos, nas bases de dados PePSIC-Periódicos Eletrônicos em Psicologia, SciELO-Scientific Electronic Library Online e LILACS-Literatura Latino Americana em Ciências da Saúde. A escolha pela produção nacional se deu em função da obrigatoriedade do processo de avaliação no país. Sendo as publicações sobre o assunto, contidas em periódicos nacionais, objeto deste estudo. Para acesso às publicações, foram utilizadas as palavras-chave "avaliação psicológica no trânsito".

O levantamento realizado encontrou um total de 27 artigos, sendo 12 na base de dados PePSIC, 6 na SciELO e 9 na LILACS. Dentre os artigos selecionados, 10 foram citados repetitivamente, alguns citados na LILACS e SciELO, outros na LILACS e PePSIC, outros nas bases SciELO e PePSIC e, outros ainda foram encontrados citados nos três indexadores. Três artigos foram excluídos por não abordar o tema da "avaliação psicológica" no contexto do trânsito. A partir disso foram realizadas análises de frequência das categorias (Bardin, 2011) indexadores e período de produção, tipos de pesquisas, instrumentos utilizados, instituições e estados de origem dos estudos.

#### **Resultado e Discussão**

Conforme levantamento realizado para identificar a produção científica dos últimos 10 anos na área da avaliação psicológica no contexto do trânsito, nas bases de dados PePSIC, SciELO e LILACS, foram selecionados 14 artigos descritos abaixo.

Gráfico 1- Período de Referência dos Estudos

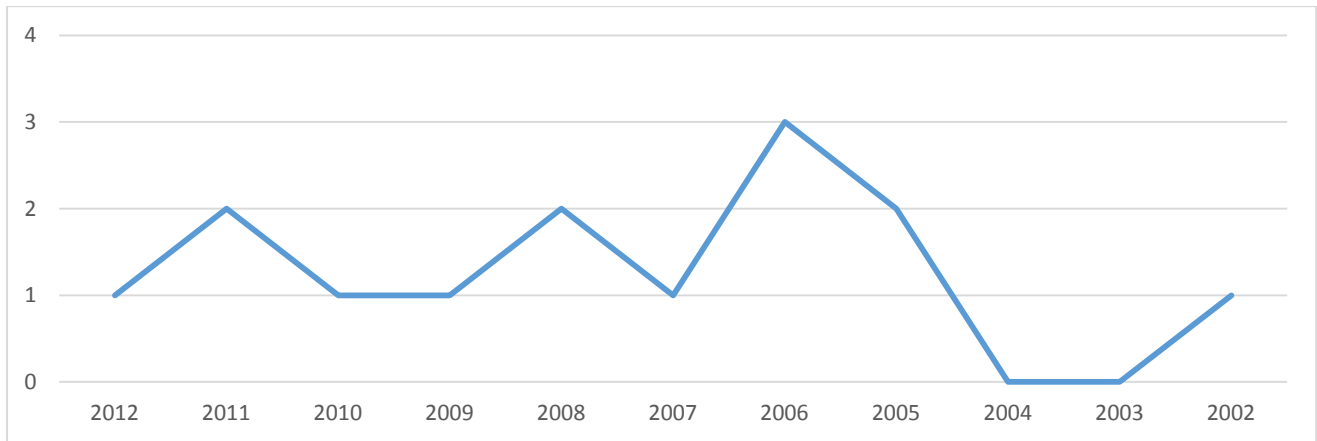


Gráfico 2 – Produção por Indexadores

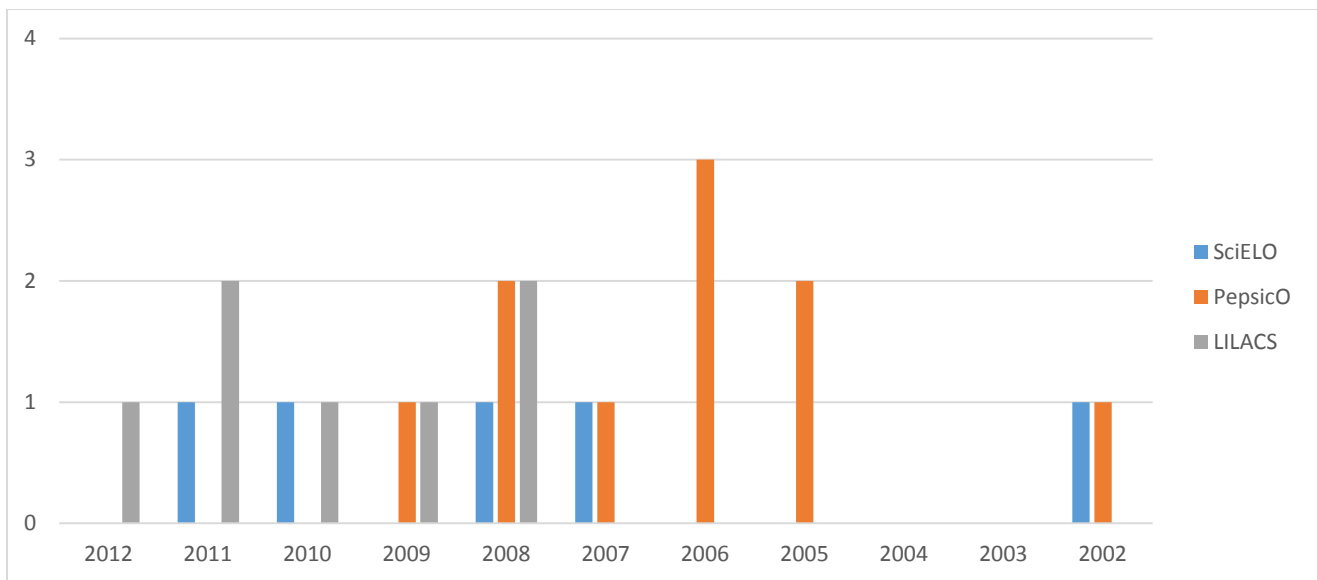


Gráfico 3 – Tipos de Pesquisas

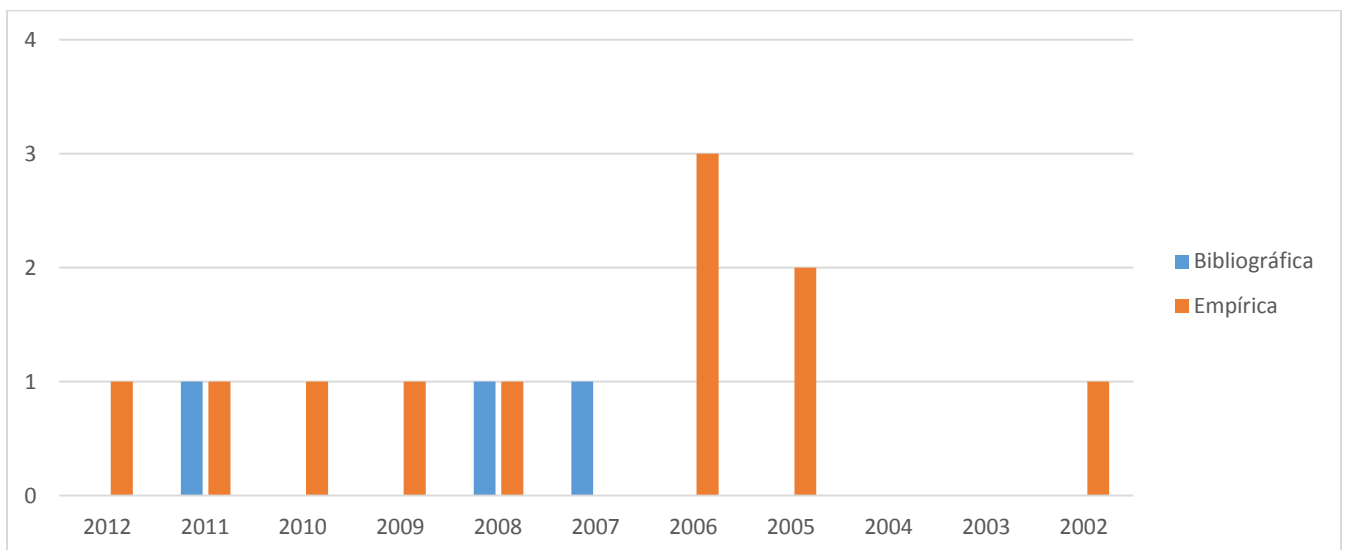


Gráfico 4 - Instrumentos Identificados nos Artigos de Pesquisas Empíricas

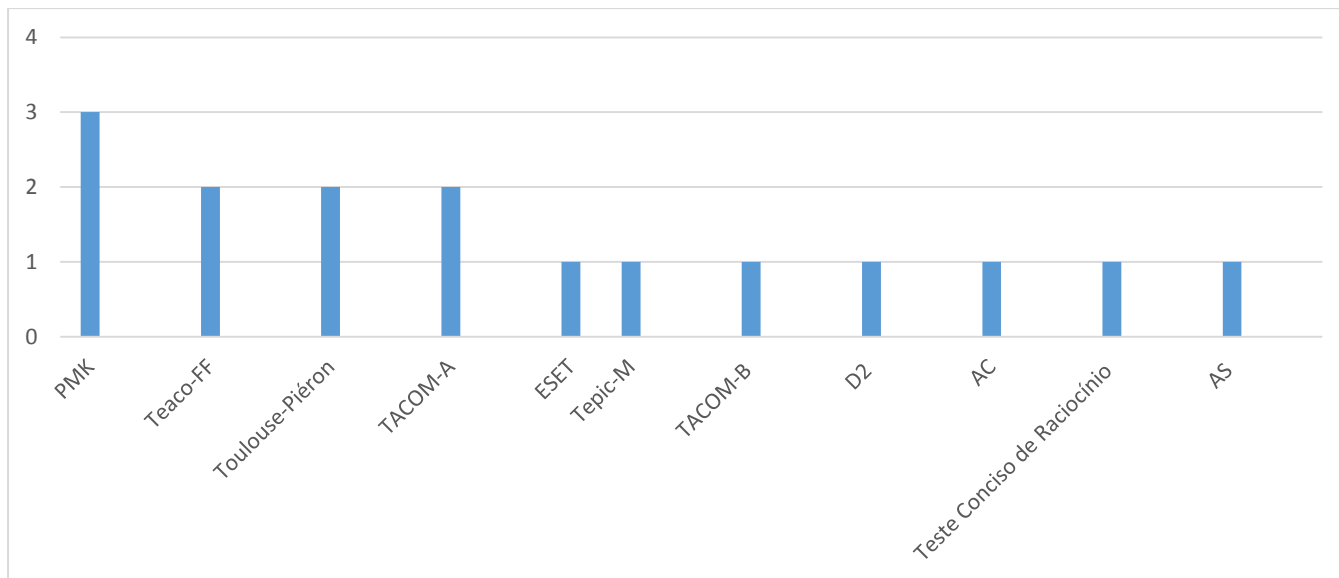
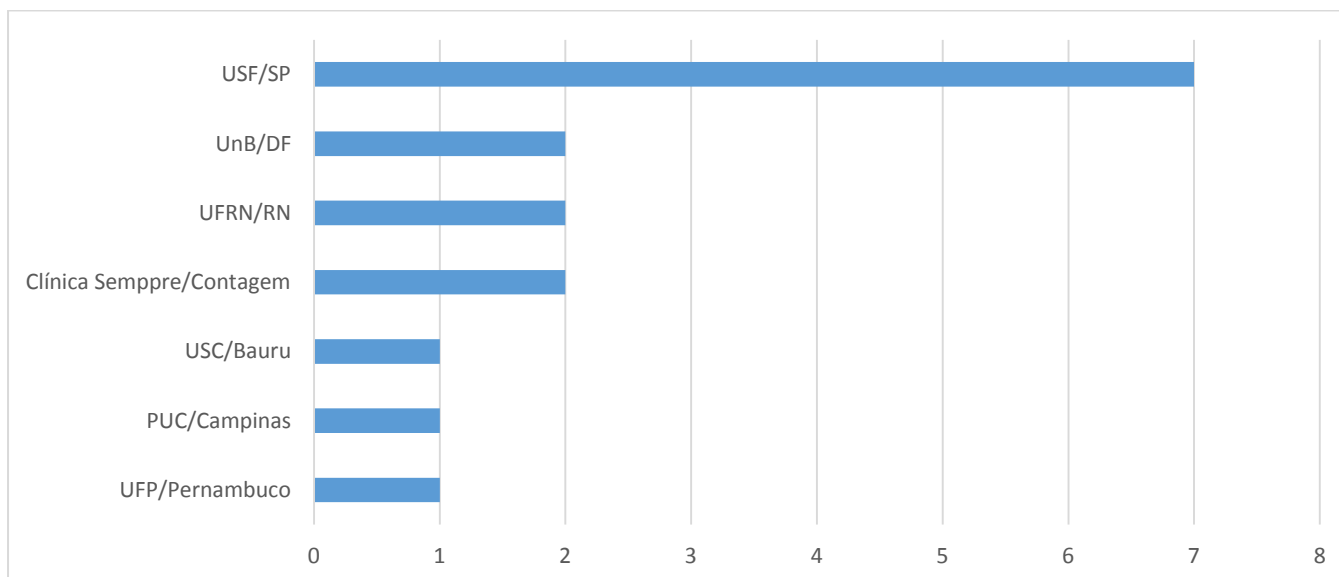


Gráfico 5 - Filiação Institucional e Estados Identificados nos Artigos Publicados



Até o momento da realização deste estudo observa-se no Gráfico 1 apenas um artigo publicado no ano de 2012. O estudo intitulado 'Avaliação dos estressores no trânsito: Desenvolvimento da escala de estressores trânsito (ESET)' de autoria de Santos, Cardoso e Dos Santos, divulgado no index LILACS, buscou evidências de validade e precisão da medida psicológica denominada Escala de Estressores do Trânsito (ESET). Os autores encontraram evidências psicométricas satisfatórias e o instrumento apresentou qualidade no que diz respeito a sua praticidade, rápida aplicação, administração coletiva e propriedades psicométricas satisfatórias. Ao final das análises, a ESET apresentou quatro fatores: veículo, condutor, vias e ambiente. Os autores mencionam a escolha prioritária da teoria clássica dos testes e discutem acerca da necessidade de construção de instrumentos voltados para a área da Psicologia do Trânsito, haja vista a escassez de instrumentos que mensurem estressores para o contexto do trânsito brasileiro (Santos, Cardoso e Dos Santos, 2012).

Em 2011, a produção científica foi de dois artigos. A primeira pesquisa 'Laudo psicológico: Operacionalização e avaliação dos indicadores de qualidade' de autoria de Silva e Alchieri, divulgado nas bases de dados da

LILACS e SciELO avaliou a guarda, a estrutura e o preenchimento dos documentos produzidos por sete psicólogos peritos em trânsito. Para isso, os autores selecionaram os laudos psicológicos dos motoristas que participaram de processos de avaliação psicológica em 2002 (momento de aquisição da permissão para dirigir) e 2007 (na renovação e/ou mudança de habilitação). Os resultados evidenciaram vários problemas nos aspectos descritos e avaliados. Em relação à guarda, menos de 10% dos laudos psicológicos da população-alvo foram encontrados para as análises da pesquisa. Na estrutura do laudo, não foi verificado um dos cinco itens obrigatórios, a conclusão; em vez dele, havia o parecer final, sem os subitens relativos ao psicólogo (nome e número do CRP). Também não foi registrado o local de realização dos exames. A análise do preenchimento evidenciou outros problemas, ressaltando primeiramente, o uso excessivo de abreviações; segundo, a ausência ou a expressão inadequada dos instrumentos e de seus resultados; e, terceiro, a não integração dos dados da entrevista, da observação, dos testes e da teoria na análise, o que pode comprometer as conclusões dos profissionais. Sendo assim, os autores concluíram que a maior parte dos laudos psicológicos analisados não possui a qualidade técnico-científica recomendada pelo Conselho Federal de

Psicologia. Os autores sugerem a expansão do foco de análise, considerando a qualidade do laudo psicológico, além da expressão da competência técnica do psicólogo, incluindo também o papel exercido pelas condições de trabalho na redação e guarda do material (Silva & Alchieri, 2011).

A segunda pesquisa publicada em 2011, intitulada 'Avaliação psicológica no contexto do trânsito: Revisão de pesquisas brasileiras' de autoria de Sampaio e Nakano, divulgada através da LILACS, fez um levantamento de artigos de periódicos sobre a temática publicada nos últimos anos com as palavras-chave: motorista, avaliação psicológica, trânsito e condutores, nas bases de dados PePSIC e SciELO. Os autores encontraram 22 artigos de periódicos e 38 resumos apresentados em congressos, datados entre 2000 e 2009. Os autores constataram a prevalência dos estudos empíricos, fazendo uso de instrumentos. Os resultados evidenciaram a necessidade de mais estudos que envolvam diversidade de amostras e investigações adequadas. Eles ainda recomendam novos estudos que utilizem estratégias de busca diferentes da área, para que a psicologia do trânsito seja mais efetiva aos desafios impostos (Sampaio & Nakano, 2011).

No ano de 2010, o estudo 'Validade preditiva de instrumentos psicológicos usados na avaliação psicológica de condutores' de autoria de Silva e Alchieri, divulgado nos indexadores LILACS e SciELO analisou a possibilidade de prever infrações de trânsito cometidas por motoristas profissionais a partir dos resultados dos testes psicológicos aplicados no processo de habilitação. As análises não demonstraram diferenças significativas nos escores médios dos testes entre os grupos de motoristas com e sem registro de infração. Os autores concluíram que altos ou baixos escores nos diversos instrumentos não são critérios capazes de definir se um motorista cometerá mais ou menos infrações. Eles mencionam a necessidade de adoção de um procedimento que acompanhe os condutores nas reavaliações psicológicas e não apenas avalie pontualmente o indivíduo, buscando compreender as razões de possíveis discrepâncias entre os resultados e a implicação disto na segurança. Ainda sugerem que o psicólogo do trânsito possui grande potencial para intervir sistematicamente no trânsito, tendo em vista a quantidade de dados coletados nas clínicas, porém sem uso para pesquisa (Silva & Alchieri, 2010).

Em 2009, o artigo 'Atenção concentrada e memória: Evidências de validade entre instrumentos no contexto da psicologia do trânsito' de autoria de Marín Rueda, divulgado nos indexadores LILACS e PePSIC, teve como objetivo verificar evidências de validade para o Teste de Atenção Concentrada (Teaco-FF) em relação ao Teste Pictórico de Memória (Tepic-M). Os autores encontraram evidências de validade entre ambos os testes, mas ressaltam a necessidade de estudos que aprofundassem e complementassem esse tipo de investigação. Para eles, investigações que forneçam dados referentes a instrumentos de medida em contextos específicos, como o trânsito, são bem-vindas e só contribuirão para o compromisso do psicólogo com a avaliação psicológica realizada no Brasil (Rueda, 2009).

Dois artigos foram publicados em 2008. O primeiro, intitulado 'Evidências de validade relativas ao contexto do trânsito para o Teste de Atenção Concentrada – TEACO – FF' de Rueda e Gurgel, divulgado pelos indexadores LILACS e PePSIC, verificou possíveis diferenças no Teste de Atenção Concentrada (TEACO-FF) em função da escolaridade, do tipo de avaliação psicológica pericial em função da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) e o fato de exercer atividade remunerada ou não relacionada ao ato de dirigir. Os resultados mostraram diferenças estatisticamente significativas entre os dois grupos, uma vez que o grupo de participantes que exercia atividade remunerada apresentou uma média de pontos menor que o grupo que não exercia tal atividade. Os autores atribuíram os resultados ao fato de os motoristas profissionais muitas vezes terem de cumprir horários e se apressarem no trânsito, em decorrência de possíveis sanções no trabalho ou da possibilidade de deixar de ganhar mais dinheiro.

Assim, os autores chegaram a duas hipóteses: a primeira aponta para a necessidade de criação de normas específicas para o grupo de motoristas que exerce algum tipo de atividade remunerada relacionada ao trânsito; a segunda, afirma que deve haver uma maior preocupação com esse grupo de motoristas, pois se espera que eles apresentem níveis de atenção concentrada mais elevados, já que muitas vezes transportam outras pessoas sob sua responsabilidade. Resumidamente, o estudo apresentou

alguns dados que devem ser levados em consideração no momento de realização da avaliação da atenção concentrada na perícia psicológica para motoristas e candidatos a motorista. A pesquisa apresentou dados para o Teste de Atenção Concentrada – TEACO-FF que servem como evidências de validade para o contexto do trânsito. Os autores sugerem que esse tipo de análise seja contínuo com outros instrumentos utilizados na avaliação psicológica pericial, como uma forma de aprimorar a qualidade dos testes padronizados na área da Psicologia do Trânsito no Brasil (Rueda & Gurgel 2008).

O segundo artigo publicado em 2008 foi uma 'Revisão das pesquisas brasileiras em avaliação psicológica de habilidades e inteligência de condutores' de autoria de Silva e Alchieri (2008), divulgado nos indexadores LILACS, SciELO e PePSIC. Os autores revisaram os estudos empíricos brasileiros sobre instrumentos de avaliação psicológica de habilidades e inteligência utilizados nos processos de habilitação para conduzir veículos. E, identificaram 15 artigos empíricos, sendo seis estudos no período de 2000 a 2006, demonstrando um aumento de interesse pela temática somente na última década. Os autores ressaltam a necessidade de investimento em pesquisas, especialmente em estudos sobre a validade preditiva dos instrumentos, com delineamentos que incluam descrição clara, verdadeira e representativa da população brasileira.

Em 2007, observou-se apenas um artigo publicado, intitulado 'Avaliação psicológica da personalidade de condutores: Uma revisão de literatura', de autoria de Silva e Alchieri (2007), divulgado nos indexadores SciELO e PePSIC. A pesquisa revisou os estudos empíricos brasileiros sobre avaliação psicológica de características da personalidade utilizados nos processos avaliativos de condutores. Para tanto, os autores analisaram os estudos realizados no período de 1956 a 2006. Eles identificaram 15 artigos empíricos, sendo dez no período de 2000 a 2006. Mais uma vez observou-se o aumento de pesquisas na última década. Os autores salientam a necessidade de esforços mais efetivos e substanciais na investigação do construto personalidade (Silva & Alchieri, 2007).

Já em 2006 foram encontrados 3 artigos publicados nos indexadores. O primeiro, 'Atenção sustentada e concentrada: Construtos semelhantes?' de autoria de Noronha et al (2006) foi divulgado no índice PePSIC. O estudo procurou estudar evidências de validade para os construtos de atenção concentrada e sustentada com a aplicação dos testes: Teste de Atenção Sustentada e Teste de Atenção Concentrada. Também buscou evidências de validade convergente para o Teste de Atenção Concentrada Toulouse-Piéron, por meio da comparação com o Teste TACOM-A. Os resultados comprovaram evidências de validade para a medida de Rapidez do Teste Toulouse-Piéron. Os autores sugerem a necessidade de novas pesquisas que abordem as diversas influências humanas no trânsito com o intuito de colaborar para a construção de medidas eficazes de prevenção (Noronha, Sisto, Bartholomeu, Lamounier & Rueda, 2006).

O segundo artigo publicado em 2006, 'Evidência de validade para o Teste de Atenção Concentrada Toulouse-Piéron no contexto de trânsito' de Montiel, Figueiredo, Lustosa e Dias (2006), divulgado no índice PePSIC, buscou evidências de validade convergente para o Teste de Atenção Concentrada Toulouse-Piéron por meio da comparação com o teste TACOM-A. O estudo encontrou evidências de validade para o Teste de Atenção Concentrada Toulouse-Piéron. Fato que promove maior segurança aos profissionais que utilizam o teste. Os autores ainda sugerem necessidade de novas pesquisas com amostras representativas, bem como com uso de outros instrumentos de avaliação, de forma a apresentar novas evidências de validade para a avaliação da atenção (Montiel et al, 2006).

O terceiro artigo de 2006, 'O Psicodiagnóstico Miocinético em motoristas: Diferenças por gênero, escolaridade e idade', de Rueda e Lamounier divulgado pelo índice PePSIC verificou as diferenças no PMK quanto ao gênero, escolaridade e idade em um grupo de candidatos à obtenção da CNH. Os resultados mostraram que os homens tendem mais à intratensão controlada, enquanto as mulheres tendem reacionalmente a dirigir suas energias para o ambiente. Pessoas com menos escolaridade também apresentaram tendência momentânea à intratensão, e pessoas com mais escolaridade tendem à extratensão, assim como, também, apresentam reacionalmente uma atitude de maior autoafirmação. No que se refere às análises em função da idade, todos os participantes apresentaram tendência à internalização das emoções e menor emotividade endógena.

Contudo, os participantes com menos de trinta anos tiveram uma acentuada internalização das emoções (Rueda & Lamounier, 2006).

Em 2005 foram publicados 2 artigos. O primeiro intitulado 'Avaliação psicológica com o PMK no contexto do trânsito' de Lamounier e Rueda, divulgado no índice PePSIC, buscou comparar as avaliações e os pareceres realizados através do PMK por dois peritos examinadores e, também, verificar possíveis características de personalidade que diferenciam os candidatos considerados aptos e inaptos na avaliação psicológica pericial. Neste estudo foram avaliados os valores referentes aos Lineogramas e Us do PMK. Os protocolos foram corrigidos por dois psicólogos, e os resultados comparados. Os autores observaram uma grande concordância entre os pareceres fornecidos, assim como correlações altas e significativas na mensuração dos traços avaliados. Em relação aos candidatos aptos e inaptos, a variável agressividade apresentou diferenças estatisticamente significativas, sendo que os inaptos apresentaram uma autoagressividade mais elevada e um controle inadequado. Os pesquisadores verificaram, também, que os candidatos considerados inaptos mostraram-se mais submissos, passivos e com dificuldade de tomar decisões. A pesquisa apresentou resultados coerentes dos pareceres (apto/inapto) realizados pelos dois peritos examinadores, o que, de certa forma, refuta as afirmações comumente feitas de que a avaliação psicológica no contexto de trânsito é realizada sem parâmetros preestabelecidos. Os autores acreditam que reflexões devem ser produzidas a partir dos dados, bem como propostas com a finalidade de resolução de problemas, contribuindo com a qualificação da avaliação psicológica no contexto da Psicologia de Trânsito (Lamounier & Rueda, 2005).

O segundo artigo publicado em 2005, 'Avaliação psicológica no trânsito: Perspectiva dos motoristas' de Lamounier e Rueda, divulgado no índice PePSIC, procurou verificar a opinião dos candidatos à obtenção da CNH, a respeito da avaliação psicológica no trânsito, se essas informações auxiliariam na identificação de fatores de risco para acidentes e se consideravam importante a avaliação psicológica com maior frequência ou periodicidade. Os resultados evidenciaram altas porcentagens de respostas afirmativas nas três questões. A análise de variância múltipla apontou diferenças significativas nas questões referentes à importância da avaliação psicológica no contexto do trânsito e periodicidade. As mulheres, mais do que os homens, acreditam que a avaliação ajuda a identificar fatores de risco no trânsito. Contudo, mais estudos se fazem necessários, com a finalidade de investigar a percepção da população a respeito da avaliação psicológica, considerando os indivíduos permanentemente envolvidos com o fenômeno trânsito (Lamounier & Rueda, 2005).

Por último, no ano de 2002, observou-se apenas um artigo publicado. O estudo 'Atitudes frente à avaliação psicológica para condutores: Perspectivas de técnicos, estudantes de psicologia e usuários' de Gouveia, Silva, Andrade, Filho e Costa, divulgado no índice SciELO e PePSIC, procurou conhecer as atitudes frente à avaliação psicológica para condutores, considerando três grupos de indivíduos: técnicos, estudantes de Psicologia e pessoas que se submetem a avaliação para obtenção ou renovação da CNH. Os autores utilizaram a escala de atitudes frente à avaliação para condutores e observaram que embora os respondentes tenham opinado positivamente sobre a eficácia da avaliação psicológica, a julgavam desnecessária no processo. As implicações do estudo foram discutidas e sugeridas novas alternativas para promoção da área de avaliação em psicologia do trânsito (Gouveia et al, 2002).

Quanto ao ano da publicação dos estudos e conforme o Gráfico 2, foram encontrados 14 artigos científicos no período de 2002 a 2012. Apenas um trabalho sobre avaliação psicológica para condutores em 2002, e somente a partir de 2005, pode-se perceber interesse pelo tema. Esses dados comprovam que a psicologia do trânsito apresenta-se carente de pesquisas.

Silva e Alchieri (2008) também constataram a existência de poucas pesquisas que avaliam os candidatos à carteira nacional de habilitação. Os autores identificaram 15 artigos empíricos, sendo três produzidos na década de 1950, três na década de 1980, três na década de 1990, e seis no período de 2000 a 2006. Esses resultados demonstram, assim como o presente estudo, um aumento no interesse pela área somente na última década.

O Gráfico 2 também identificou os indexadores nos quais foram publicados os artigos científicos. Constatou-se que o indexador PePSIC publicou 10 artigos no período estabelecido; o LILACS divulgou 7; e, o SciELO registrou 5. Ressalta-se que alguns artigos foram encontrados repetidamente em duas ou, até mesmo, nas três bases de dados, por isso, o número total ultrapassa o número de artigos avaliados.

O Gráfico 3 buscou os tipos de pesquisas desenvolvidas no período. Dentre os estudos observou-se 11 empíricos e 3 bibliográficos. Dados que demonstram maior investimento dos pesquisadores em trabalhos empíricos. Informação relevante para a área uma vez que auxilia na identificação e solução de problemas enfrentados pela psicologia do trânsito (SILVA e ALCHIERI, 2008).

De acordo com o Gráfico 4, os instrumentos mais utilizados nos estudos foram: primeiro, o PMK, seguido do Teaco-FF, Teste de Atenção Concentrada Toulouse-Piéron e o TACOM-A. Os demais ESET, Tepic-M, TACOM-B, D2, AC, Teste Conciso de Raciocínio e AS foram encontrados apenas uma vez, cada um nos estudos.

Sobre os tipos de instrumentos utilizados, Silva e Alchieri (2008) já haviam identificado em uma pesquisa de revisão em periódicos de psicologia. No entanto perceberam a diversidade de instrumentos usados em pesquisas que avaliam condutores nos construtos de inteligência e habilidades. Na oportunidade também foi possível observar o teste PMK como mais utilizado para a avaliação da personalidade dos motoristas no Brasil. O PMK apresenta-se com parecer desfavorável pelo Conselho Federal de Psicologia (2012) para o contexto do trânsito.

A resolução nº 012/2000 do Conselho Federal de Psicologia (2000) estabelece que para a avaliação do perfil psicológico do candidato à CNH devem ser considerados índices: intelectual, psicofísico e psicomotor, personalidade e atenção. Muito embora algumas áreas estejam recebendo maior atenção quando comparadas com as outras. Verificou-se os instrumentos mais utilizados para avaliação psicológica no trânsito e percebeu-se o Teaco-FF, Teste de Atenção Concentrada Toulouse-Piéron, TACOM-A, TACOM-B, D2, AC e AS para avaliação da atenção. O Tepic-M foi o teste mais utilizado para avaliação da memória. O Teste Conciso de Raciocínio para avaliação do raciocínio. E, por fim, para avaliação da personalidade dos motoristas no Brasil, observou-se o PMK como instrumento mais utilizado pelos profissionais da área.

Diante das informações anteriormente citadas, nota-se que a maioria dos estudos elege a atenção (concentrada, seletiva e/ou sustentada) como função cognitiva mais investigada nos condutores. Apenas um teste projetivo de personalidade (PMK) foi identificado nas pesquisas selecionadas, demonstrando o escasso investimento científico na área quando considerado os critérios da avaliação psicológica (área perceptivo-reacional, motora e nível mental, equilíbrio psíquico e habilidades específicas) estabelecidos nas resoluções vigentes (CONTRAN, 1998; 2008).

Conforme o Gráfico 5, os artigos publicados foram desenvolvidos por pesquisadores ligados a sete instituições, pertencentes a cinco estados brasileiros. Sendo a maioria dos artigos (n=9) desenvolvidos por pesquisadores pertencentes a instituições localizadas no estado de São Paulo. Destaca-se um maior número de trabalhos desenvolvidos por pesquisadores da Universidade São Francisco/SP.

#### Considerações Finais

De acordo com o levantamento da produção científica sobre avaliação psicológica do trânsito, desenvolvida nos últimos 10 anos, verificou-se a semelhança com o estudo anterior de Silva e Alchieri (2008). Esses autores mencionam que, em cinco décadas, a pesquisa sobre avaliação psicológica no trânsito não avançou suficientemente para cumprir com suas obrigações no que se refere à segurança no trânsito. Constata-se esse problema devido à carência de estudos voltados para o contexto em questão.

A maioria dos artigos avaliados (08) mencionam testes psicológicos, especialmente, propriedades psicométricas, na avaliação do trânsito. Porém, segundo a resolução 267/2008 do CONTRAN, as técnicas e os instrumentos de avaliação psicológica devem ser entrevistas individuais, testes psicológicos e dinâmicas de grupo. Isso mostra que, apesar de poucos

estudos sobre os instrumentos utilizados, mais escassas são as pesquisas que exploram as técnicas de entrevistas e dinâmicas de grupo.

A maioria dos instrumentos utilizados nos estudos selecionados se referem à avaliação da área cognitiva, e algumas escalas específicas para levantar sintomatologia, como a ESET (2012). Na área cognitiva, observou-se como foco a atenção, apenas um estudo fazendo menção à memória, através do Tepic-M (2009) e outro a respeito do raciocínio, com o Teste Conciso de Raciocínio (2006). Quanto à personalidade, apenas um teste (PMK) foi utilizado nos estudos.

Percebeu-se que as pesquisas empíricas tiveram maior frequência. Destaque para o ano de 2006 em número de pesquisas. O teste mais utilizado nas pesquisas foi o PMK (psicodiagnóstico miocinético). A maior produção foi da Universidade São Francisco. E, o estado com mais pesquisas

publicadas foi São Paulo, não havendo nenhuma pesquisa nesses 10 anos ligada a alguma instituição do Rio Grande do Sul.

Para psicólogos e pesquisadores, é importante repensar sobre a avaliação psicológica do trânsito, uma vez que somente os testes não parecem suficientes para se avaliar um candidato à CNH. O desafio da psicologia está em criar novas formas de avaliação dos futuros condutores (Souza & Mendes, 2011).

Dentre tantas questões relativas à psicologia do trânsito, enfatiza-se a necessidade de discussões por parte dos pesquisadores interessados em avaliação psicológica do trânsito. Assim, talvez surjam mais pesquisas sobre o tema, a fim de responder de forma mais efetiva as questões que ainda deixam dúvidas nesta área e ultrapassar os desafios que são impostos aos profissionais da psicologia (Thielen, 2011; Silva, 2012).

## Referências Bibliográficas

- Bardin, L. (2011). Análise de Conteúdo. São Paulo: Edições 70.
- Brasil. Resolução 80, de 19 de novembro de 1998 (Código Nacional de Trânsito-CONTRAN).
- Brasil. Resolução 267, de 15 de fevereiro de 2008 (Código Nacional de Trânsito-CONTRAN).
- Brasil. Resolução 283, de 01 de julho de 2008 (Código Nacional de Trânsito-CONTRAN).
- Brasil. Resolução 425, de 27 de novembro de 2012 (Código Nacional de Trânsito-CONTRAN).
- Brasil. Decreto-Lei 2.994, de 28 de Janeiro de 1941 (Código Nacional de Trânsito-CONTRAN).
- Brasil. Lei Federal 5.108, de 21 de setembro de 1966 (Código Nacional de Trânsito-CONTRAN).
- Conselho Federal de Psicologia (1962). Lei Nº 4.119 de 27 de agosto de 1962. Brasília, DF.
- Conselho Federal de Psicologia (2000). Resolução nº 012 de 30 de novembro de 2000. Brasília, DF.
- Conselho Federal de Psicologia (2001). Resolução CFP Nº 025 de 30 de novembro de 2001. Brasília, DF.
- Conselho Federal de Psicologia (2012). Nota de Esclarecimento do CFP sobre o teste psicológico PMK. Brasília, DF.
- Conselho Federal de Psicologia (2012). Nota de Esclarecimento do CFP sobre a Psicologia do Trânsito. Brasília, DF.
- Gouveia, V. V., Silva, D. V., Silva, M. P. V., Andrade, M. V. C. L., Silva Filho, S. B. & Costa, D. M. F. (2002). Atitudes frente à avaliação psicológica para condutores: perspectivas de técnicos, estudantes de psicologia e usuários. Psicologia: Ciência e Profissão, 22 (2), 50-59.
- Lamounier, R. & Rueda, F. J. M. (2005). Avaliação psicológica com o PMK no contexto do trânsito. Psicologia: Pesquisa & Trânsito, 1 (1), 25-32.
- Lamounier, R. & Rueda, F. J. M. (2005). Avaliação psicológica no trânsito: perspectiva dos motoristas. PSIC: Revista de Psicologia da Vetor Editora, 6 (1), 35-42.
- Montiel, J. M., Figueiredo, E. R. M., Lustosa, D. B. S. & Dias, N. M. (2006). Evidência de validade para o teste de atenção concentrada Toulouse-Piéron no contexto de trânsito. Psicologia: Pesquisa & Trânsito, 2 (1), 19-27.
- Noronha, A. P. P., Sisto, F. F., Bartholomeu, D., Lamounier, R. & Rueda, F. J. M. (2006). Atenção sustentada e concentrada: construtos semelhantes? Psicologia: Pesquisa & Trânsito, 2 (1), 29-36.
- Rueda, F. J. (2009). Atenção concentrada e memória: evidências de validade entre instrumentos no contexto da psicologia do trânsito. Psicologia: Teoria e Pesquisa, 11 (2), 182-195.

- Rueda, F. J. & Gurgel, M. G. do A. (2008). Evidências de validade relativas ao contexto do trânsito para o Teste de Atenção Concentrada - TEACO-FF. Psicologia, 9 (2), 165-172.
- Rueda, F. J. & Lamounier, R. (2006). O Psicodiagnóstico Miocinético em motoristas: diferenças por gênero, escolaridade e idade. Avaliação Psicológica, 5 (2): 179-187.
- Sampaio, M. H. de L. & Nakano, T. de C. (2011). Avaliação psicológica no contexto do trânsito: revisão de pesquisas brasileiras. Psicologia: Teoria e Prática, 13 (1), 15-33.
- Santos, M. M., Cardoso, H. F. & Santos, T. M. de M. (2012). Avaliação dos estressores no trânsito: desenvolvimento da escala de estressores trânsito (ESET). Estudos e Pesquisa em Psicologia, 12 (1), 175-187.
- Santos, P. L.; Boff, R. M. & Konflanz, S. S. (2012). Relevância da avaliação obrigatória de traços de personalidade em motoristas. Psicologia: Teoria e Prática, 14 (3), 101-110.
- Silva, F. H. V. C. & Alchieri, J. C. (2007). Avaliação psicológica da personalidade de condutores: uma revisão de literatura. PsicoUSF, 12 (2), 189-196.
- Silva, F. H. V. C. & Alchieri, J. C. (2008). Revisão das pesquisas brasileiras em avaliação psicológica de habilidades e inteligência de condutores. Estudos de Psicologia, 13 (1), 57-64.
- Silva, F. H. V. C. & Alchieri, J. C. (2010). Validade Preditiva de Instrumentos Psicológicos Usados na Avaliação Psicológica de Condutores. Psicologia: Teoria e Pesquisa, 26 (4), 695-706.
- Silva, F. H. V. C. & Alchieri, J. C. (2011). Laudo psicológico: operacionalização e avaliação dos indicadores de qualidade. Psicologia: Ciência e Profissão, 31 (3), 518-535.
- Silva, F. H. V. C. (2012). A Psicologia do trânsito e os 50 anos de profissão no Brasil. Psicologia: Ciência e Profissão, 32 (spe), 176-193.
- Sousa, E. L. A. & Alvares, R. de C. M. (2011). Imprevisibilidade e avaliação psicológica no trânsito da cidade contemporânea. Revista Mal Estar e Subjetividade, 11 (1), 397-417.
- Thielen, I. P. (2011). Perspectivas para a psicologia do trânsito. Interação em Psicologia, 15 (n. esp), 77-86.

|   |                                |
|---|--------------------------------|
| <i>Recebido em:</i>                     | 18/06/2013                     |
| <i>Enviado para análise em:</i>         | 18/09/2013                     |
| <i>Texto revisado pelos autores em:</i> | 09/03/2014                     |
| <i>Aprovado em:</i>                     | 09/03/2014                     |
| <i>Editor responsável:</i>              | Vinícius Renato Thomé Ferreira |