

Avaliação Psicológica em Condutores de Automóveis: Uma Revisão Sistemática

Psychological Evaluation in Car Drivers: A Systematic Review Study

Evaluación Psicológica en Conductores de Automóviles: Una Revisión Sistemática

Artigo Original

Jessyca Brennand de Paula¹

Resumo

Objetivo: Realizar um levantamento da literatura sobre a atuação do psicólogo do trânsito no Brasil, com foco na prática da avaliação psicológica com condutores de automóveis. Método: Trata-se de uma revisão sistemática. Foram pesquisados artigos nas principais bases de dados utilizadas no Brasil, a saber: Bireme, Scielo, Pepsic e Lilacs. Foram identificados inicialmente 88 artigos, os quais após considerar as publicações dos últimos cinco anos e empregar os demais critérios de inclusão e exclusão, somaram quatro artigos, os quais compuseram este estudo. A análise dos dados foi realizada por meio do Excel 2013.

Resultados: Os resultados demonstraram, no que se refere à atuação do psicólogo de trânsito, um sentido contrário ao que comumente é apontado na literatura. Os pesquisadores foram além da prática realizada nas clínicas para avaliação pericial. Realizaram estudos para validação de instrumentos, para compreensão de aspectos da personalidade, bem como sobre a influência da categoria da CNH e o cometimento de infrações/acidentes. Conclusão: Conclui-se que existe um movimento em busca de mudanças. Contudo, há um número pouco expressivo de publicações na área, dificultando a realização de análises mais acuradas. Apesar disto, é possível, a partir deste levantamento, repensar

¹Psicóloga Especialista em Psicologia do Trânsito e Avaliação Psicológica. Mestranda em Psicologia pela UFAL. Endereço completo: A Campus A. C. Simões. Av. Lourival Melo Mota, s/n. Tabuleiro dos Martins. 57072-900. Maceió - Al, Brasil. E-mail: jessycabrennand@gmail.com

Recebido: Nov/2017 – Aceito: Dez/2017.

práticas e fomentar a realização de estudos empíricos acerca do comportamento do condutor de automóvel.

Descritores: Avaliação em Saúde; Psicologia Aplicada; Transportes..

Abstract

Objective: To carry out a survey of the literature on the performance of the traffic psychologist in Brazil, focusing on the practice of psychological evaluation with car drivers. Method: This is a systematic review. Articles were searched in the main databases used in Brazil, namely: Bireme, Scielo, Pepsic and Lilacs. We initially identified 88 articles, which after considering the publications of the last five years and using the other inclusion and exclusion criteria, added four articles, which composed this study. Data analysis was performed using Excel 2013. Results: The results showed, in relation to the performance of the traffic psychologist, a contrary sense to what is commonly pointed out in the literature. The researchers went beyond the practice performed at the clinics for expert evaluation. They carried out studies to validate instruments, to understand aspects of

personality, as well as the influence of the CNH category and the commission of infractions/accidents. Conclusion: We conclude that there is a movement for change. However, there are a few expressive publications in the area, making it difficult to carry out more accurate analyzes. In spite of this, it is possible, from this survey, to rethink practices and to encourage the realization of empirical studies about the behavior of the automobile driver.

Descriptors: Health Evaluation; Psychology, Applied; Transportation.

Resumen

Objetivo: Realizar un levantamiento de la literatura sobre la actuación del psicólogo del tránsito en Brasil, con foco en la práctica de la evaluación psicológica con conductores de automóviles. Metodo: Se trata de una revisión sistemática. Se investigaron artículos en las principales bases de datos utilizadas en Brasil, a saber: Bireme, Scielo, Pepsic y Lilacs. Se identificaron inicialmente 88 artículos, los cuales después de considerar las publicaciones de los últimos cinco años y emplear los demás criterios de inclusión y exclusión, sumaron cuatro artículos, los cuales compusieron este

estudio. El análisis de los datos fue realizado a través de Excel 2013. Resultados: Los resultados demostraron, en lo que se refiere a la actuación del psicólogo de tránsito, un sentido contrario al que comúnmente es señalado en la literatura. Los investigadores fueron más allá de la práctica realizada en las clínicas para evaluación pericial. Se realizaron estudios para la validación de instrumentos, para la comprensión de aspectos de la personalidad, así como sobre la influencia de la categoría de la CNH y la comisión de infracciones/accidentes. Conclusión: Se concluye que existe un movimiento en busca de cambios. Sin embargo, hay un número poco expresivo de publicaciones en el área, dificultando la realización de análisis más precisos. A pesar de esto, es posible, a partir de este levantamiento, repensar prácticas y fomentar la realización de estudios empíricos acerca del comportamiento del conductor de automóvil.

Descriptorios: Evaluación en Salud; Psicología Aplicada; Transporte.

Introdução

A avaliação psicológica é um processo técnico e científico realizado

de modo individual ou em grupo, a variar de acordo com os fins as quais se destina e os diferentes campos de atuação do psicólogo, dentre eles, a saúde, a educação, o trabalho e outros setores em que ela se fizer necessária. É um processo dinâmico, estruturado, que requer um planejamento prévio, o uso de metodologias específicas utilizando de técnicas e instrumentos de uso privativo da profissão. Constitui uma fonte de informações de caráter explicativo sobre os fenômenos psicológicos⁽¹⁾.

A realização de avaliação psicológica no contexto do trânsito, também segue critérios pré-estabelecidos e é padronizada pelo Conselho Nacional de Trânsito- CONTRAN e regida por critérios pré-estabelecidos em legislações e normas específicas, além de ser embasada em compromissos éticos estabelecidos pelo código de ética do psicólogo⁽²⁾.

Inúmeros candidatos à Carteira Nacional de Habilitação- CNH são submetidos diariamente a exames de exame de aptidão física e mental e de avaliação psicológica, realizadas respectivamente por médicos e psicólogos, ambos credenciados aos Departamentos Estaduais de Trânsito- DETRANs, sendo estes procedimentos

preliminares, obrigatórios e eliminatórios^(3,4).

Neste contexto, o psicólogo deverá considerar que são muitas as condições que podem interferir na capacidade de dirigir. Sendo necessária e de extrema importância, a avaliação de diversos construtos psicológicos⁽⁴⁾.

Os critérios e componentes analisados surgiram a partir da necessidade em serem avaliados componentes específicos das capacidades psicológicas dos indivíduos, bem como de seus comportamentos frente às demandas do trânsito, sendo estes considerados como fundamentais para condução de veículos automotores⁽⁵⁾.

A Resolução CFP nº 007/2009 institui normas e procedimentos para a avaliação psicológica no contexto do trânsito e dispõe sobre os seguintes itens: conceito de avaliação psicológica, habilidades mínimas do candidato à CNH e dos condutores de veículos automotores, instrumentos de avaliação psicológica, condições de aplicação dos testes psicológicos, mensuração, avaliação e resultado da avaliação. Nesta resolução, são apresentados ainda os anexos com roteiro de apoio para entrevistas psicológicas, normas e procedimentos para avaliação psicológica de Candidatos à CNH e

modelo para declaração de responsabilidade⁽⁶⁾.

Em consonância com a resolução supracitada, o CTB regulamenta algumas das práticas deste profissional. A Resolução do Conselho Nacional de Trânsito- CONTRAN nº 425, de 27 de novembro de 2012, trata sobre este tipo de avaliação psicológica, indicando que os processos realizados deverão ser aferidos, por métodos e técnicas psicológicas reconhecidos pelo CFP, e deverá aferir os seguintes processos psíquicos: tomada de informação, processamento de informação, tomada de decisão, comportamento, auto avaliação do comportamento, como também traços de personalidade⁽⁷⁾.

Pensando em discutir o tema de forma abrangente, o Sistema Conselhos de Psicologia realizou o seminário “Psicologia do Trânsito em Trânsito pelo Brasil”. O evento contou com a participação de 1.500 pessoas, em 19 estados. Foram promovidas discussões com a categoria de psicólogos sobre diversas temáticas relacionadas ao trânsito. Podendo-se destacar: a atuação na avaliação psicológica para a obtenção da CNH, a titulação de especialista em psicologia do trânsito, a autonomia dos psicólogos na escolha da bateria de instrumentos e técnicas para o desenvolvimento da avaliação, a relação

estabelecida com os DETRANs, condições de trabalho e outras intervenções possíveis com foco no avanço desta área profissional, que ultrapasse a prática da avaliação psicológica, incluindo até discussões sobre a mobilidade urbana⁽⁸⁾.

Diante disto, o presente artigo realizou uma revisão sistemática de literatura sobre a atuação do psicólogo do trânsito no Brasil, focando na atuação deste psicólogo para a realização de avaliação psicológica com condutores de automóveis.

Método

Foi utilizada a revisão sistemática de literatura, onde foram pesquisados artigos que apresentavam em seus conteúdos a prática da avaliação psicológica no contexto do trânsito brasileiro.

Foram inclusos artigos elaborados a partir de estudos empíricos, com intervenções que apresentassem conteúdos relativos à área de psicologia do trânsito e avaliação psicológica concomitantemente e que também realizaram a mensuração e análise do desempenho de condutores por meio de instrumentos psicológicos. Os demais critérios de inclusão foram: data da publicação do estudo entre janeiro de

2012 até janeiro de 2017, terem sido realizados no Brasil e ter o texto integral disponível em português.

Foram excluídos relatos de experiência, artigos de revisão de literatura narrativa ou sistemática, estudos de metanálise e levantamento histórico da psicologia do trânsito, bem como os artigos duplicados disponibilizados em mais de uma base de dados e que não cumpriam aos critérios de inclusão.

Utilizou-se as bases de dados Bireme, Scielo, Pepsic e Lilacs. Utilizando-se dois conjuntos de intersecção de termos de busca bibliográfica: psicologia do trânsito (traffic psychology, psicología del tránsito) e avaliação psicológica (psychological evaluation, evaluación psicológica), foram acessados os artigos.

Foi realizada uma primeira avaliação, tendo por base os títulos e os resumos dos artigos e foram rejeitados aqueles que não preencheram aos critérios de inclusão ou apresentaram algum dos critérios de exclusão. Quando o artigo não pôde ser incluído ou rejeitado com certeza a partir da primeira análise, o texto completo foi analisado secundariamente. A confirmação da elegibilidade dos artigos

ocorreu por uma dupla de revisores, selecionados de modo independente.

Os artigos foram lidos e sintetizados, avaliando-se os aspectos de autoria, ano de publicação, desenho do estudo, tipo de intervenção, região/população estudada, comparação, análise e resultados. Após a síntese dos textos, a organização dos artigos foi realizada por meio de planilhas em Excel, auxiliando na análise quantitativa dos resultados da pesquisa, além de facilitar na elaboração de tabelas. A partir disto, um formulário foi preenchido com os atributos de cada estudo incluído, com a finalidade de facilitar a compreensão dos dados e o processo de análise.

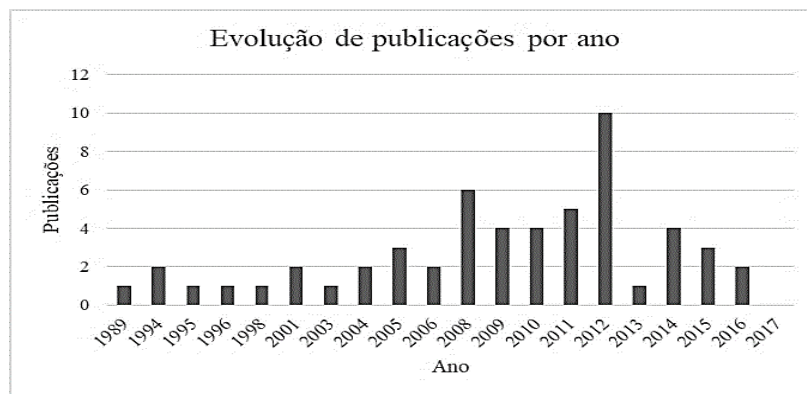
Resultados

A estratégia de pesquisa descrita encontrou 88 artigos científicos

publicados nas diversas bases de dados estabelecidas para esta pesquisa, sendo: portal BVS 64 artigos, Scielo 04, Pepsic 04, Lilacs 16. O levantamento dos artigos, a partir do emprego dos descritores, permitiu a identificação do panorama com a distribuição de publicações da relação entre os temas psicologia do trânsito e avaliação psicológica, nos últimos vinte e oito anos (Gráfico 1).

Pode-se verificar que há, em relação aos demais anos, um aumento significativo no interesse pelo tema no ano de 2012, totalizando dez publicações. Tal crescimento foi gerado em consonância com o início da década de ação pela segurança no trânsito, proclamada pela assembleia geral da Organização das Nações Unidas- ONU, considerada entre o período de 2011 até 2020⁽⁹⁾.

Gráfico 01: Panorama de Publicações por Ano (1989-2017)



Após o crescimento nas publicações, identifica-se um declínio acentuado no ano 2013 e conseguinte estabilidade de publicações de artigos nos anos posteriores, tendo a média de três ao ano. É neste panorama entre os anos de 2012 a 2017 que este estudo discorrerá. Após aplicação dos critérios e a partir do objetivo desta pesquisa, quatro artigos irão compor esta revisão (Tabela 1).

População

A população estudada foi brasileira e variou desde candidatos à obtenção de primeira CNH até motoristas já habilitados, havendo variação nas características de cometimento de infrações e acidentes de trânsito ou não nunca terem se envolvido. O número de indivíduos totais estudados nas pesquisas variou desde (n=50) até (n=500). A idade mínima exibida foi de 18 anos, e a máxima foi de 80 anos, sendo a média de idade apresentada de 49 anos. Nos estudos foram avaliados motoristas tanto do sexo masculino 941 (67,75%), quanto do sexo feminino 448 (32,25%). A escolaridade do público avaliado variou desde o ensino fundamental até pós-graduação.

Nakano e Sampaio, não informaram a região onde foram realizadas as avaliações⁽²³⁾. Os estudos de Santos, Cardoso e Santos⁽¹⁴⁾ e Ambiel, Mognon e

Ishizawa⁽¹⁹⁾ foram realizados na região Sudeste, em interiores do estado de São Paulo. O estudo de Mognon e Santos⁽²⁰⁾ foi realizado em Campinas, região Sul do país. Pesquisas realizadas nas regiões norte e nordeste brasileiro não apareceram nas buscas.

Práticas de Avaliação Psicológica e Instrumentos Utilizados nos Estudos

Foram utilizadas práticas e instrumentos diversificados nas avaliações psicológicas, tais como: testes psicológicos, escalas e questionários. Em três dos quatro estudos (75%), foram utilizados questionários sociodemográficos desenvolvidos pelos próprios autores. Este instrumento foi administrado a fim de acessar variáveis que pudessem contribuir e ampliar a compreensão dos fenômenos analisados, sendo as principais: idade, sexo, escolaridade, habilitação.

Foram analisados ainda condutores de automóveis que haviam cometido ou não infrações de trânsito, bem como se haviam se envolvido em acidentes de trânsito. Estas variáveis foram utilizadas para definição de grupos específicos.

Santos, Cardoso e Santos objetivaram construir e procurar evidências de validade e precisão de uma medida psicológica denominada de Escala de Estressores do Trânsito- ESET. Para tal,

avaliaram 472 motoristas de 41 cidades do interior de São Paulo. Construíram os itens e aplicaram a escala nos motoristas, obtendo dados, os quais posteriormente foram analisados por meio de estatísticas descritivas, análises fatoriais exploratórias, exclusão de itens, análises fatoriais confirmatórias e análises da confiabilidade do instrumento. Não foi disponibilizado o software utilizado para realização de tais análises estatísticas. Este trabalho priorizou a teoria clássica dos testes e embora houvesse possibilidade, foi optado por não analisar variáveis socioeconômicas, como: sexo, idade, escolaridade, cidade, profissão e categoria da carteira de habilitação, o que elucida o não uso de questionário sociodemográfico⁽¹⁴⁾.

Mognon e Santos avaliaram 500 motoristas que se encontravam em processo de renovação de CNH em duas clínicas da cidade de Curitiba. Estabeleceram como objetivo verificar possíveis diferenças nos escores dos instrumentos que avaliam a autoeficácia para dirigir, o desengajamento moral e a impulsividade em razão de variáveis como sexo, faixa etária, tempo de habilitação e frequência com que se dirige, bem como analisar a predição de tais construtos para envolvimento em multas e acidentes de trânsito. Quatro ferramentas foram usadas, questionário sociodemográfico, escala de autoeficácia para dirigir, escala de

justificativas de motoristas- EJM e escala de avaliação da impulsividade- EsAvI-A⁽²⁰⁾.

Ambiel, Mognon e Ishizawa, realizaram avaliações com 50 candidatos à obtenção da primeira CNH e renovação em uma clínica do interior de São Paulo, a fim de verificar as atitudes acerca do processo de avaliação psicológica pericial no trânsito. Os examinandos foram submetidos a um questionário sociodemográfico, que incluía perguntas sobre possuir habilitação e sobre a participação em avaliações periciais anteriores (histórico/reprovações). Estes foram submetidos também a uma escala de atitudes frente ao serviço de avaliação psicológica⁽¹⁹⁾.

Nakano e Sampaio, analisaram 361 motoristas, divididos em três grupos, infrator, não infrator e envolvido em acidente. O principal objetivo foi identificar diferenças no desempenho entre grupos de motoristas infratores, não infratores e envolvidos em acidentes no que se refere a inteligência, atenção concentrada e personalidade, avaliando-se também a influência do nível de escolaridade. Para avaliação, foi utilizado questionário sociodemográfico e três instrumentos muito aplicados durante processo de avaliação psicológica, a saber: teste de atenção concentrada- AC, teste não

verbal de inteligência- R1 e teste Palográfico⁽²³⁾.

Discussão

O marco da psicologia do trânsito no Brasil, foi a publicação do Decreto Lei nº 9.545, de 5 de agosto de 1946, o qual começou a vigorar no ano de 1951 e passou a determinar a necessidade do exame psicotécnico para a aquisição da CNH, mesmo antes da psicologia ser reconhecida como profissão^(2,4,17).

Com o avanço tanto da legislação de trânsito, como da psicologia aplicada, em 1968 a criação dos serviços psicotécnicos nos DETRANs foi regulamentada⁽¹⁰⁾.

Desde então, e com a publicação do CTB em 1998, o psicólogo se inseriu no processo de habilitação, realizando a avaliação psicológica pericial de motoristas, também conhecido como exame psicotécnico. Este procedimento tornou-se obrigatório para todos os candidatos à obtenção ou renovação da carteira de motorista, no caso dos condutores que exercem atividade remunerada dirigindo^(11,12,13).

O processo de avaliação psicológica, reconhecido como uma medida objetiva e sistemática, permite acessar um padrão de funcionamento do indivíduo e descrevê-lo, fazer uso de

instrumentos padronizados e reconhecidos. É um processo de amplo auxílio, pois permite inferir e realizar algumas constatações acerca do indivíduo avaliado⁽¹⁴⁾.

No contexto do trânsito, a avaliação psicológica tomou grande proporção e é realizada diariamente por inúmeros psicólogos, especialistas em psicologia do trânsito⁽⁵⁾. Sendo atribuída como extremamente importante no processo para conseguir a permissão para dirigir, também expressa na opinião dos candidatos⁽¹⁹⁾.

Apesar de seus critérios, a psicologia do trânsito comumente é alvo de críticas e discussões, principalmente por que ainda hoje, no Brasil, a atuação se restringe, basicamente, à avaliação do sujeito no processo de obtenção/renovação da CNH⁽¹⁵⁾. Evidenciando que grande parte dos psicólogos do trânsito, limitam-se a avaliar e a classificar as respostas dos candidatos a CNH para, frente aos resultados alcançados, tomar a decisão se estes motoristas devem obter ou não a concessão de sua habilitação⁽²⁾. Tal dado, corrobora com os identificados nesta revisão. Demonstrando que os psicólogos de trânsito ainda priorizam a avaliação psicológica para tomada de decisão.

Em pesquisa realizada nas clínicas credenciadas ao Detran na cidade de Boa Vista do estado de Roraima, sobre a atuação dos psicólogos de trânsito, foi

possível verificar que 71% das clínicas realizam atividades relacionadas à realização de exames em candidatos a habilitação de trânsito, aplicando entrevistas e testes psicotécnicos. Demonstrando a identidade destes profissionais atrelada ao exame psicotécnico⁽¹⁶⁾.

Observa-se que as pesquisas realizadas na área do trânsito, em sua maior parte, têm sido focadas nos testes psicológicos e nas suas qualidades psicométricas, como por exemplo, a busca de evidências de validade para a elaboração de novos instrumentos^(14,17). O estudo para validação da ESET, apontado na sessão resultados, legitima tal afirmativa. Evidenciando que é necessário ir além da avaliação *per se*. Realizar estudos buscando embasamento científico para elaboração de instrumentos, amplia o foco deste psicólogo de trânsito. Não sendo necessário assim, deixar exclusivamente esta atividade para os psicometristas.

Nos estudos apresentados na Tabela 1, a avaliação psicológica é realizada. No entanto, ela é empregada de um modo diferenciado do comumente visto na literatura. Ou seja, não realizaram avaliação para obtenção/renovação de CNH.

Apesar de fazer uso de testes, eles não estão totalmente atrelados ao psicotécnico em si. São estudadas a

validade de instrumentos, a percepção dos candidatos a partir do processo de avaliação, bem como o desempenho dos candidatos quando submetidos a determinados testes psicológicos.

É possível observar a predominância de estudos que avaliam construtos específicos, como a inteligência, a memória, a atenção, a personalidade^(18,19,20). O que corrobora com os resultados identificados nesta pesquisa.

Os estudos selecionados para as análises desta revisão são mais atuais, abrangendo desde o ano de 2012 até o ano de 2016, podendo explicitar um movimento novo dos psicólogos, com relação aos avanços na área.

Apesar dos resultados desta revisão sistemática terem apontado para o uso da avaliação psicológica além da perícia. Ainda são reduzidas as pesquisas voltadas à investigação sobre o modo como o condutor dirige o automóvel, sobre a relação entre o desempenho nos instrumentos e suas capacidades em prever comportamento de direção⁽¹⁷⁾.

Frente a isto, sérios debates têm ocorrido acerca da atuação do especialista em psicologia do trânsito, sobre os métodos de avaliação que vêm sendo empregados no processo de avaliação no contexto do trânsito. Têm-se discutido ainda sobre o papel do psicólogo

Tabela 1: Descrição dos Artigos por Ordem Cronológica

Autores	Santos, MM Cardoso, HF Santos, TMM	Mognon, JF Santos, AAA	Ambiel, RAM Mognon, JF Ishizawa, FM.	Nakano, TC Sampaio, MHL
Ano	2012	2014	2015	2016
Título	Avaliação dos estressores no trânsito: desenvolvimento da escala de estressores trânsito (ESET).	Autoeficácia para dirigir, desengajamento moral e impulsividade em motoristas.	Atitudes frente à avaliação psicológica de candidatos à obtenção e renovação da CNH.	Desempenho em Inteligência, Atenção Concentrada e Personalidade de Diferentes Grupos de Motoristas.
Tipo de estudo	Estudo empírico – exploratório	Estudo empírico – exploratório	Estudo empírico – exploratório	Estudo empírico – exploratório
População	472 motoristas de 41 cidades do interior de São Paulo. Idade- 18 a 80 anos. SM- 289, SF- 172, NI- 11. EM- 159 e ES- 159. Categorias CNH: B- 214, D- 107, A-64, E- 37, C- 36, NI- 14	500 motoristas renovando CNH em 2 clínicas da cidade de Curitiba. Idade- 23 a 78 anos. SM- 302, SF- 198. EM a PG- 441. Tempo de CNH- 5 a 56 anos. S/ multa (12 meses)- 306. C/ 1-10 multa (12 meses)-192. Envolvidos em acidentes- 174.	50 candidatos à 1ª CNH e renovação em clínica do interior de São Paulo. Idade- 18 a 51 anos. SM- 36, SF- 31. EF= 11, EM= 28 e ES= 11.	361 motoristas renovando CNH ou adicionando categoria. Idade- 18 a 77 anos. SM- 314, SF- 47. EF= 168, EM= 162, ES= 31. Não infratores- 117. Infratores- 135. Envolvidos em acidentes- 109.
Instrumento	Escala de Estressores do Trânsito- ESET	Questionário sociodemográfico. Escala de Autoeficácia para Dirigir. Escala de Justificativas de Motoristas- EJM. Escala de Avaliação da Impulsividade- EsAvI-A.	Questionário sociodemográfico. Escala de Atitudes frente ao Serviço de Avaliação Psicológica.	Questionário sociodemográfico. Teste de Atenção Concentrada- AC. Teste Não Verbal de Inteligência- R1. Teste Palográfico.
Análise dos dados	Software não informado. Estatísticas descritivas. Análises inferenciais (análise de variância, teste alfa de Cronbach). Análise fatorial exploratória. Análise fatorial confirmatória. Análise da confiabilidade do instrumento.	Software SPSS, 18.0. Estatísticas descritivas. Análises inferenciais (teste-t de Student e análise de variância ANOVA). Forward stepwise. Teste Wald. Correlação de Spearman. Grupos (com multa, sem multa e envolvidos em acidentes)	Software SPSS, 20.0. Estatísticas descritivas (média, desvio-padrão). Análises inferenciais (teste-t de Student e análise de variância ANOVA). Valores de assimetria (skewness). Achatamento (kurtosis). Correlação de Pearson.	Software SPSS, 18.0. Estatísticas descritivas, (média, desvio-padrão). Análises inferenciais (análise de variância). Grupos (infrator, não infrator e envolvidos em acidentes)
Resultados	Os resultados foram satisfatórios e o instrumento apresentou qualidades, tais como: praticidade, rápida aplicação, administração coletiva e propriedades psicométricas satisfatórias. Foi constatada a evidência de validade de construto da ESET.	Os resultados indicaram diferenças significativas para todas as variáveis sociodemográficas, bem como que os construtos predizem multas e acidentes de trânsito. Esses achados contribuem para a compreensão de alguns comportamentos dos condutores e reforçam os indícios de que infrações e acidentes de trânsito são multideterminados.	Participantes apresentaram atitudes favoráveis à avaliação psicológica pericial. Candidatos à 1ª CNH atribuíram maior importância ao processo, do que candidatos com ES. Não houve diferença significativa na comparação das variáveis sexo e idade. Foram encontradas correlações positivas entre os fatores da escala de atitudes e às variáveis importância, eficiência e notas atribuídas ao processo. Apesar das queixas sobre a avaliação psicológica pericial, os candidatos reconhecem a importância.	Os resultados demonstraram que a variável Grupo (infrator, não infrator e envolvidos em acidentes) não se mostrou significativa para nenhuma das medidas consideradas, tendo-se encontrado, por outro lado, influência significativa da variável Nível de escolaridade nas medidas de produtividade (Palográfico) e inteligência (R1). Os resultados apontam dificuldades em diferenciar grupos de motoristas de acordo com o desempenho deles nos instrumentos considerados.

SM: Sexo Masculino. SF: Sexo Feminino.

EF: Ensino Fundamental. EM: Ensino médio. ES: Ensino Superior. PG: Pós Graduação

NI: Não Informado

no desenvolvimento, aperfeiçoamento e seleção de motoristas⁽¹⁸⁾.

Este movimento de problematização e envolvimento da categoria é recente e vem tomando maiores proporções no Brasil, contudo ainda é evidente a carência de produção científica sobre o tema, sendo necessários novos estudos⁽¹⁷⁾.

Seminários de psicologia do trânsito tem ocorrido pelos Conselhos Regionais de Psicologia- CRP de todo o Brasil. Por meio destes eventos, foram realizados levantamentos, informações obtidas até março do ano de 2012 com os CRPs, junto aos profissionais da área. Os resultados apontaram que existiam em média 15 mil psicólogas (os) que atuam diretamente com a avaliação de condutores, onde destes, mais de 1.200 possuíam o título de especialista em psicologia do trânsito. Diante de tal fato, bem como de outras questões relativas a esta atuação, são informados, em relatório, encaminhamentos a serem tomados pelo CFP no que se refere à evolução desta prática profissional e área de trabalho⁽⁸⁾.

Além das discussões e promoção de eventos, cursos de reciclagem e formação são de extrema importância, principalmente para os profissionais que há muito tempo não se atualizavam e

desenvolviam suas práticas ainda com base nos primeiros anos de atuação⁽²⁾.

Contudo, apesar das várias especializações que têm sido criadas em todo o País, e da busca de vários psicólogos por atualização⁽²⁾, as publicações na área têm apontado que, mesmo com a obrigatoriedade do curso de especialização, a formação destes profissionais ainda é deficitária⁽¹⁷⁾.

Conclusão

Apesar da avaliação psicológica, ser considerada uma das principais práticas realizadas pelo psicólogo do trânsito, identifica-se, nos últimos cinco anos, extrema carência de publicações científicas.

Nesta pesquisa, pode-se identificar um sentido contrário ao que comumente é apontado na literatura. Ou seja, os pesquisadores foram além da prática realizada nas clínicas credenciadas aos DETRANs.

Contudo, sabe-se que o psicólogo de trânsito tem atuado principalmente para o cumprimento das determinações previstas pelos Órgãos e entidades que compõem o SNT no que se refere aos exames de avaliação psicológica em candidatos para obtenção de CNH e/ou mudança de categoria, tornando-se de

extrema importância a ampliação desta atuação.

É sabido que o psicotécnico foi a primeira atividade promovida por psicólogos no âmbito do trânsito e da segurança viária, mas há outros âmbitos de intervenção ainda pouco difundidos e explorados, como a realização de pesquisas que aprofundem a compreensão do comportamento humano. As quais, podem proporcionar um vasto campo de atuação.

É válido explicitar que a participação e contribuição dos CRPs e CFP nas discussões e elaboração de referências técnicas, incitam a mobilização da classe, mas ainda não tem se demonstrado suficientes. Sugere-se que sejam propostas mais ações e discussões que contemplem a atuação profissional, o comportamento do condutor, as relações sociais no contexto do trânsito, bem como a eficácia da avaliação psicológica, para a prevenção de acidentes e/ou melhoria dos comportamentos emitidos no trânsito.

Propõe-se ainda que sejam realizadas pesquisas de campo para verificar a atuação destes psicólogos de trânsito, a fim de propor melhorias que resultem na verdadeira mudança de conduta destes indivíduos. A Resolução do CFP nº 009/2011 corrobora com esse

ideal, afirmando ser necessária a realização contínua de estudos nacionais tendo como base os dados já coletados com os instrumentos adotados e com indicadores relevantes para esse contexto⁽²¹⁾.

Frente a isto, percebe-se que é momento deste psicólogo se inserir no vasto campo de trabalho e abraçar seu objeto de estudo, o comportamento humano. Ir para além da clínica, desenvolver projetos de pesquisa com equipes multiprofissionais, para que assim, seja possível repensar práticas profissionais e construir novos conhecimentos.

Referências

1. Conselho Federal de Psicologia. Avaliação psicológica: diretrizes na regulamentação da profissão. 2010; 1(1):1-196.
2. Silva FHVC. A Psicologia do trânsito e os 50 anos de profissão no Brasil. *Psicologia (Brasília)* [periódico na internet]. 2012 [citado 2017 jun. 10]; 32(spe):176-93. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/pcp/v32nspe/v32speca13.pdf>.
3. Departamento Estadual de Trânsito de Alagoas (AL). Detran dados de serviços 2017. Alagoas: Detran; 2017.

4. Fontana MA, Fegadolli C. Avaliação psicológica no contexto do trânsito: Estudo de caso de motorista com acidente vascular. *Psicologia (São Paulo)* [periódico na Internet]. 2016 [citado 2017 ago. 20]; 66(144):37-6. Disponível em: http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0006-59432016000100005&lng=pt&tlng=pt.
5. Barros JJM. A exigência de especialização a psicólogos para a avaliação psicológica de condutores de veículos no Brasil. *Psicologia (Juiz de Fora)* [periódico na internet]. 2014 [citado 2017 nov. 12]; 7(2):220-32. Disponível em: http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1983-82202014000200010&lng=pt.
6. Conselho Federal de Psicologia-CFP (BR). Resolução CFP nº 007/2009. Revoga a Resolução CFP nº012/2000, publicada no DOU do dia 22 de dezembro de 2000, Seção I, e institui normas e procedimentos para avaliação psicológica no contexto do trânsito. Brasília: CFP; 2009.
7. Conselho Nacional de Trânsito (BR). Resolução CONTRAN nº 425, de 27 de novembro de 2012. Dispõe sobre o exame de aptidão física e mental, a avaliação psicológica e o credenciamento das entidades públicas e privadas de que tratam o art. 147, I e §§ 1º a 4º e o art. 148 do Código de Trânsito Brasileiro. Brasília: CONTRAN; 2012.
8. Conselho Federal de Psicologia-CFP (BR). Documento Nacional: Relatório do Seminário de Psicologia do Trânsito em Trânsito pelo Brasil (2012). Brasília: CFP; 2012.
9. Organização Mundial de Saúde (OMS). National plans for the decade of action for road safety 2011-2020. Geneva: OMS; 2011.
10. Soares AAAF. Avaliação Psicológica: Percepção dos candidatos à renovação da carteira nacional de habilitação. Alagoas. Monografia [Especialização em Psicologia do Trânsito] – Universidade Paulista; 2013. Disponível em: http://netrantransito.com.br/arq_download/MONOGRAFIA%20DE%20ALLANY%20FINAL.pdf.
11. Silva FHVC, Günther, H. Psicologia do trânsito no Brasil: de onde veio e para onde caminha? *Psicologia (Ribeirão Preto)* [periódico na internet]. 2009 [citado 2017 out 20]; 17(1):163-75. Disponível em: http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1413-389X2009000100014&lng=pt.
12. Bianchi D. Análise da qualidade do serviço de avaliação psicológica para o trânsito sob a ótica do candidato à obtenção de habilitação. Ribeirão Preto. Dissertação [Mestrado Profissional em Saúde e Educação] – Universidade de Ribeirão Preto; 2015.
13. Conselho Federal de Psicologia-CFP (BR). Psicologia do Tráfego: Características e desafios no contexto do MERCOSUL. Brasília: CFP; 2016.
14. Santos MM, Cardoso HF. Santos TMM. Avaliação dos estressores no trânsito: desenvolvimento da escala de estressores trânsito (ESET). *Psicologia (Rio de Janeiro)* [periódico na internet]. 2012 [citado 2017 out 12]; 12(1):175-87. Disponível em: <http://pepsic.bvsalud.org/pdf/epp/v12n1/v12n1a10.pdf>

15. Pessotto F. Instituto Brasileiro de Avaliação Psicológica. Psicologia do Trânsito: algumas reflexões. *Psicologia (Distrito Federal)* [periódico na internet]. 2012. [citado 2017 set. 18]; 1(1):1-2. Disponível em: <http://www.ibapnet.org.br/?cd=64>.
16. Rocha FC. A atuação dos psicólogos de trânsito nas clínicas credenciadas ao DETRAN da cidade de boa vista do estado de Roraima. São Paulo. Monografia [Pós Graduação Lato Sensu em Psicologia do Trânsito] - Universidade Paulista; 2013.
17. Silva MA, Alves ICB, Rosa HR. Avaliação psicológica no contexto do trânsito: revisão de literatura do período de 2006 a 2015. *Psicologia (São Paulo)* [periódico na Internet]. 2015 [citado 2017 ago. 20]; 65(143):157-74. Disponível em: http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0006-59432015000200005&lng=pt&tln=pt.
18. Sampaio MHL, Nakano TC. Avaliação psicológica no contexto do trânsito: revisão de pesquisas brasileiras. *Psicologia (Campinas)* [periódico na Internet]. 2011. [citado 2017 out. 13]; 13(1):15-33. Disponível em: <http://pepsic.bvsalud.org/pdf/pt/v13n1/v13n1a02.pdf>.
19. Ambiel RAM, Mognon JFI, Fabiana, M. Atitudes frente à avaliação psicológica de candidatos à obtenção e renovação da CNH. *Psicologia (Londrina)* [periódico na internet]. 2015. [citado 2017 ago. 14]; 6(2):18-38. Disponível em: http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2236-64072015000200003&lng=pt&tln=pt.
20. Mognon JF, Santos AAA. Autoeficácia para dirigir, desengajamento moral e impulsividade em motoristas. *Psicologia (Itatiba)* [periódico na internet]. 2014. [citado 2017 out. 24]; 19(3):457-66. Disponível em: <https://dx.doi.org/10.1590/1413-82712014019003008>.
21. Conselho Federal de Psicologia- CFP (BR). Resolução CFP nº 009/2011. Altera a Resolução CFP nº 007/2009, publicada no DOU, Seção 1, do dia 31 de julho de 2009. Brasília: CFP; 2011.
22. Alves CA, Gomes JO. Contribuições da psicologia do trânsito: considerações sobre educação para o trânsito e formação profissional. *Ciências Humanas e Sociais Aplicadas. (Muriaé)* [periódico na internet]. 2014 [citado 2017 nov. 10]; 10(3):61-74. Disponível em: http://www.faminas.edu.br/upload/downloads/20150409151107_138511.pdf.
23. Nakano TC, Sampaio MHL. Desempenho em inteligência, atenção concentrada e personalidade de diferentes grupos de motoristas. *Psicologia (Bragança Paulista)* [periódico na internet]. 2016 [citado 2017 out. 10]; 21(1):147-61. Disponível em: www.scielo.br/pdf/psuf/v21n1/2175-3563-pusf-21-01-00147.pdf.