Avaliação Psicológica no Trânsito: Atuação e Prática do Psicólogo

Nádia Cardoso Mantovani¹; Thais de Souza Vidal Costa²; Itiene Soares Pereira³

1 - Discente do curso de graduação em Psicologia da Fundação Presidente Antônio Carlos - FUPAC, Ubá, Minas Gerais, Brasil.

2- Discente do curso de graduação em Psicologia da Fundação Presidente Antônio Carlos - FUPAC, Ubá, Minas Gerais, Brasil.

3- Psicóloga. Mestre em Educação pela Universidade Católica de Petrópolis. Docente do curso de graduação em Psicologia da Fundação Presidente Antônio Carlos - FUPAC, Ubá, Minas Gerais, Brasil.

RESUMO: O presente estudo tem como objetivo conhecer o contexto do trânsito, mostrando a prática e a atuação do psicólogo frente à Avaliação Psicológica, bem como, a importância da formação continuada do profissional, tendo como finalidade, avaliar o sujeito em diversos contextos. A Avaliação Psicológica, no contexto do trânsito, surgiu como prática preventiva a acidentes ocorridos no trânsito, avaliando comportamentos propensos a ocorrência de acidentes. Para tal avaliação, o psicólogo utiliza de ferramentas indispensáveis como os testes e entrevistas psicológicas, cabendo a ele, o conhecimento técnico – científico e a responsabilidade da capacitação necessária para o planejamento e a condução do processo. A Avaliação Psicológica no trânsito enfrenta diversos obstáculos, como a negligência de psicólogos avaliadores e a falta de pesquisas na área, o que pode tornar o processo ineficaz e contribuir com o aumento dos índices de acidentes no trânsito.

Palavras-Chave: Avaliação Psicológica, Trânsito, Psicologia.

Psychological assessment in the transit: Practice and Practice Psychologist

This study aims to evaluate the traffic context, showing the practice and the performance of the front psychologist Psychological Assessment as well as the importance of continuing professional training, with the purpose to evaluate the subject in various contexts. Evaluation Psicológica. No traffic context Evaluation emerged as preventive practices to traffic accidents evaluating behavior prone to accidents, to such an assessment the psychologist uses indispensable tools as psychological tests and psychological interview fitting him the technical knowledge - scientific and the responsibility of the training required for the planning and conduct of the process. The Psychological Assessment in traffic faces several obstacles, such as neglect of psychologists evaluators who actively contribute trim ineffective psychological evaluation thus contributing to the increase in accident rates in traffic.

Key Words: Psychological Assessment, Traffic, Psychology.

Endereço para correspondência: Nádia Cardoso Mantovani.

R. Dr. Ronaldo Drumond Costa 94, Bairro Nova República II .Visconde do Rio Branco, Minas Gerais, Brasil.

CEP: 36520-000.

E-mail: nadia-mantovani@hotmail.com

Thais de Souza Vidal Costa.

Coronel João Rodrigues Vicente 725, Bairro PiraubinhaPiraúba, Minas Gerais, Brasil.

CEP: 36170-000

E-mail:thais.v.costa@hotmail.com

1. INTRODUÇÃO

A Avaliação Psicológica tem como objetivo verificar as condições psicológicas mínimas necessárias aos indivíduos para dirigir, constituindo assim, um processo técnico - científico de coleta de dados, na qual se realiza o estudo e as interpretações das informações a respeito dos fenômenos psicológicos. A avaliação psicológica é resultado da relação do indivíduo com a sociedade, utilizando-se para tanto, de estratégias psicológicas, métodos, técnicas e instrumentos (Conselho Federal de Psicologia [CFP], 2009; Silva & Alchiereri, 2008).

Dentre os principais fatores que podem exercer algum tipo de influência na ocorrência de acidentes de trânsito, estudos indicam problemas referentes às vias, a velocidade inapropriada, o consumo de álcool ou outras drogas, além de algumas características da própria personalidade do motorista, como, o alto nível de ansiedade, a impulsividade, o egocentrismo, a agressividade, a intolerância a frustração, bem como, os níveis intelectuais, psicomotor, de atenção e psicofísico considerados abaixo do que é necessário para conduzir um veículo automotor (Malvestio & Sousa, 2008; Araujo, Malloy-Diniz, & Rocha, 2009; Marin Rueda, 2009).

É comum ainda notar o espaço público sendo organizado para automóveis e não para pedestres e ciclistas, configurando-se dessa forma, um lugar de velocidade, portanto, local de perigo. A tentativa de modificar a realidade atual passa obrigatoriamente por uma mudança na visão que se tem no presente, mas com raízes no passado. Mais do que a evolução da área prática, faz-se necessário ações capazes de “tocar” culturalmente toda a população (Alchieri, 2011).

Tal perspectiva é confirmada pela forma como as pessoas dirigem, estacionam e mesmo quando na posição de pedestres, através da maneira como elas se portam. Muitas vezes, todas essas ações são pautadas na obtenção do benefício próprio e na falta de interesse pela segurança do outro (Oliveira & Pinheiro, 2007; Vasconcelos, 2013).

Os principais instrumentos utilizados na Avaliação Psicológica, no contexto do trânsito, são as entrevistas e os testes psicológicos. A entrevista consiste em uma conversação dirigida, onde o psicólogo deve planejar e sistematizar essa técnica de acordo com os indicadores objetivos da avaliação correspondentes ao que requer examinar. Já os testes psicológicos, podem ser definidos como uma medida objetiva e padronizada de uma amostra do comportamento do sujeito, tendo como principal função mesurar diferenças e semelhanças entre indivíduos (CFP, 2009).

Avaliar consiste em uma atividade complexa para a Psicologia, exigindo dos profissionais que a executam responsabilidade e o compromisso de estudar todos os fenômenos envolvidos, de forma a construir seus resultados a partir da compreensão do sujeito, da sociedade e da base teórica que o orienta. Isso significa que a análise realizada considera o indivíduo e a relação deste com o meio em que está inserido, dessa forma, é possível afirmar que não serão observados apenas os aspectos psicológicos, mas uma visão geral do candidato avaliado. Assim, cabe ao psicólogo contextualizar a realidade de cada um considerando ainda o ato de dirigir, o tipo de veículo e todas as situações externas possíveis de serem consideradas para o candidato (Anache, 2011; Mariuza & Garcia, 2010).

No Brasil, tal prática teve início com o objetivo de avaliar aqueles condutores responsabilizados por causarem acidentes. Os aspectos avaliados eram a inteligência, a percepção e o caráter. Atualmente, os aspectos psíquicos a serem avaliados e mensurados deverão estar de acordo com a Resolução do CFP 007/2009, sendo eles, a tomada de informação, o processamento de informação, a tomada de decisão, o comportamento, a auto-avaliação do comportamento e os traços de personalidade (Hoffmann *et al.*, 2011).

De acordo com as pesquisas realizadas, percebeu-se a ocorrência de condutas negligentes em relação à avaliação, portanto, torna-se necessário caracterizar a responsabilidade do psicólogo, bem como a sua atuação e prática no contexto do trânsito, visando colaborar com o maior desenvolvimento da profissão e a diminuição do índice de negligências cometidas, pois, uma vez que bem realizada a Avaliação Psicológica passa a ser uma medida preventiva contra acidentes.

Partindo dessa problemática, o presente estudo estabelece como objetivo analisar a prática e a atuação do psicólogo no contexto do trânsito, mostrando a importância da formação continuada dos profissionais para a realização de um processo eficaz.

2. METODOLOGIA

O presente artigo trata-se de uma pesquisa bibliográfica a respeito das contribuições e das dificuldades da Avaliação Psicológica no contexto do trânsito. Foram privilegiados os artigos científicos, documentos e resoluções do Conselho Federal de Psicologia, Conselho Regional de Psicologia e do Departamento Nacional de Trânsito, bem como livros referentes a esta temática correspondentes ao período de 2002 a 2015. O estudo foi realizado a partir da revisão bibliográfica de três livros, dezoito artigos científicos, cinco resoluções do Conselho Federal de Psicologia (CFP), três documentos publicados pelo Conselho Federal de Psicologia (CFP), um documento publicado pelo Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN), uma resolução do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), dois documentos publicados pelo Conselho Regional de Psicologia de São Paulo (CRP/SP).

3. Avaliação Psicológica

A Avaliação Psicológica é de cunho científico e realizada por psicólogos. O profissional utiliza de diversos métodos e técnicas para descrever e classificar o comportamento humano, na tentativa de entender se o comportamento analisado relaciona-se de alguma forma com alguma tipologia, para então, poder tirar conclusões a respeito do indivíduo buscando entender como o mesmo se comporta em relação aos outros, pode ser realizada de forma individual ou em grupos. No campo da Psicologia cada área específica exigirá um tipo de metodologia que vai auxiliar na coleta e interpretação dos dados obtidos através de um conjunto de procedimentos confiáveis. O psicólogo tem como dever planejar e realizar o processo com base em aspectos técnicos e teóricos e analisar os resultados obtidos com o objetivo de averiguar se os dados coletados são suficientes para tomada de decisão nas suas diversas áreas de atuação (Pasquali, 2011; CFP, 2013).

Atualmente, a Avaliação Psicológica está presente em diversas áreas como, a escola, o trânsito, o campo de trabalho, a saúde, entre outros, exigindo assim, que tal processo produza padrões para os recursos utilizados em cada etapa, uma vez que a sociedade atual se torna cada vez mais complexa e os recursos cada vez mais escassos (Pasquali, 2011).

Segundo Pasquali (2011) a utilidade e exigência da avaliação estão pautadas na necessidade do indivíduo de se comprometer com o que está fazendo, ou seja, ser responsável. A Avaliação Psicológica deve-se construir em um processo integrado, utilizando a técnica mais adequada para cada processo, tornando possível identificar o problema presente. Tal processo será dividido em quatro etapas sucessivas, sendo eles: I) identificar os processos psicológicos, necessidades e comportamentos, II) integrar as descrições e as informações obtidas no processo, III) inferir tipos e perfil, e finalmente, IV) intervir com a formulação de hipóteses e orientação psicológica.

As características obtidas por meio do processo de avaliação podem indicar a forma como as pessoas irão desempenhar determinadas atividades, a qualidade das interações interpessoais que elas apresentam, entre outros aspectos. Dessa forma, dependendo dos objetivos da Avaliação Psicológica, a compreensão poderá envolver aspectos psicológicos de natureza diversas, onde a qualidade dos resultados alcançados vai estar ligada a escolha dos instrumentos/estratégias utilizadas no processo (CFP, 2013).

Através da avaliação, os psicólogos buscam informações capazes de auxiliá-los a responder questões sobre o funcionamento psíquico das pessoas e suas implicações. O comportamento humano, porém, é resultado de uma complexa teia de dimensões inter-

relacionadas que interagem para produzi-lo, com isso, torna impossível entender e considerar todas as particularidades e relações ao ponto de prevê-lo de forma determinada, entretanto, as avaliações baseadas em métodos científicos chegam a respostas mais confiáveis e possíveis de serem alcançadas (CFP, 2013).

4. A Avaliação Psicológica no contexto do trânsito

De acordo com Lagonegro (2008) no início do século XX começou a surgir os primeiros automóveis no Brasil. O sistema rodoviário assumiria um papel ativo e fundamental no transporte coletivo, com os deslocamentos de pessoa através de bondes e trens que foram substituídos aos poucos pelo uso dos automóveis, fruto de pressões vindas da elite que apoiavam o mercado automobilístico. A produção e o uso em massa de automóveis trouxeram um crescimento econômico grandioso para o país, porém passou a surgir uma série de problemas de saúde e segurança pública, consequência dos acidentes de trânsito que começaram a aumentar por volta de 1940 (Silva & Gunter, 2009).

Diante da problemática, nas décadas de 40 e 50 as autoridades identificaram a necessidade de desenvolver e implementar práticas preventivas, dentre elas, a seleção médica e psicotécnica, tendo como finalidade a restrição ao volante das pessoas consideradas propensas a se envolver em acidentes de trânsito. A permissão do documento de habilitação passou a ser considerada pelas autoridades um privilégio e para conquistá-la o candidato deveria mostrar sua capacidade de dirigir com segurança, isso por meio de uma bateria de testes e exames. Debatia ainda, a necessidade da validade temporária e não permanente da habilitação, de forma que o candidato passaria por uma avaliação física e psíquica periodicamente. A partir desse momento começava a surgir o modelo brasileiro de habilitação (Silva & Gunther, 2009).

O Brasil sempre sofreu grande influência estrangeira no que diz respeito ao processo de aquisição de testes psicológicos. Ainda hoje, essa questão continua a ser uma preocupação dos Conselhos Federais de Psicologia, que orientam que tais instrumentos passem por estudo e adaptação necessária (Noronha, 2002).

Nesse contexto, a teoria propensa ao acidente tem sido discutida em âmbito internacional com grande repercussão no mundo inteiro, inclusive no Brasil. De acordo com essa teoria, determinadas pessoas são mais propensas a se envolverem em acidentes, o que justificava a produção de um processo de habilitação para a identificação de indivíduos aptos ou inaptos para dirigir. Dessa forma esperava-se aumentar a segurança no trânsito. Devido à

forte demanda social e justificativa científica para a inserção de um processo de Avaliação Psicológica de condutores, a psicologia começou a contribuir com o trânsito brasileiro (Silva & Gunter, 2009).

Neste sentido, o Decreto-lei nº 9545, de 05 de agosto de 1946 foi o marco legal para a avaliação de características psicológicas no trânsito, onde decreta a obrigatoriedade dos exames psicotécnicos para a aquisição da carteira nacional de habilitação [CNH], tornando-se caráter eliminatório em 1945, o que constituiu outro feito importantíssimo para o crescimento da Psicologia brasileira. Com o desenvolvimento da área profissional estudos brasileiros começaram a surgir ampliando cada vez mais o processo de Avaliação Psicológica no trânsito (Silva & Gunter, 2009).

Segundo Mariuza e Garcia (2010), o processo de Avaliação Psicológica no trânsito consiste em uma das atividades principais e exclusiva do psicólogo, sendo uma atividade complexa que exige do profissional conhecimento técnico-científico, capacitação adequada para o planejamento e para a condução do processo avaliativo.

O [CRP/SP] publicou em 2008, através do Jornal de Psicologia a bateria mínima de testes a serem aplicados durante o processo de Avaliação Psicológica no contexto do trânsito, sendo o conjunto composto por um teste de personalidade, um teste não-verbal de inteligência e três testes de atenção (atenção distribuída, atenção concentrada e atenção difusa). A necessidade de outras etapas no processo de avaliação, como reaplicação de testes, vai depender da avaliação do psicólogo, caso ocorra, o profissional deverá explicar ao testando os motivos desse procedimento. O CFP, no entanto, defende a autonomia profissional dos (as) psicólogos (as) quanto à escolha dos testes, pois, cabe a ele investigar quais são os procedimentos, os meios e as técnicas mais adequados ao seu trabalho (CFP, 2003a).

5. Prática e atuação do psicólogo

A Avaliação Psicológica constitui-se um processo capaz de dizer muito sobre o candidato avaliado, porém, sua eficácia está diretamente ligada a algumas condições essenciais, como a formação profissional do psicólogo responsável por conduzir tal processo. O uso de testes psicológicos, por exemplo, exige conhecimento amplo na área da Psicometria, domínio de técnicas de aplicação e interpretação dos instrumentos, com referência e base em teorias psicológicas, de modo a realizar interpretações coerentes aos resultados obtidos. Além disso, é de extrema importância que o profissional seja capaz de identificar e diagnosticar problemas relacionados à saúde mental (CFP, 2007; 2009).

Algumas competências são necessárias ao psicólogo para a garantia da qualidade do trabalho, sobre as quais é possível destacar a importância de possuir amplo conhecimento de alguns fundamentos, como: emoção, desenvolvimento, inteligência, memória (CFP, 2007).

Existem ainda alguns critérios considerados indispensáveis na realização da Avaliação Psicológica, sendo eles, buscar aprimoramento constante de modo a estar sempre atualizado quanto aos instrumentos adotados, conhecer e aplicar apenas testes com parecer favorável do CFP, comprometer-se com a guarda dos documentos e sigilo das informações obtidas, disponibilizando informações somente aqueles com o direito de conhecê-las, zelar pela integridade dos testes, o que corresponde a não comercialização ou publicação dos mesmos, bem como não ensiná-lo aqueles que não são psicólogos (CFP, 2009; 2014).

Assim, a Avaliação Psicológica tem por objetivo conhecer algumas características do candidato avaliado, sendo tais dados, a tomada de informação, processamento de informação e tomada de decisão, comportamentos e traços de personalidade. A busca por essas informações correspondem à atuação e prática do profissional de Psicologia neste processo. O psicólogo poderá utilizar de diversos meios para alcançar as respostas necessárias, como, entrevistas psicológicas, testes psicológicos, questionários, observações situacionais, entre outras. De maneira geral, dentre os recursos hoje oferecidos, os mais empregados são a entrevista psicológica e os testes psicológicos (CFP, 2007; 2009).

A entrevista psicológica trata-se de uma técnica essencial para o trabalho do psicólogo, pois é considerada como um método que possibilita acesso amplo e profundo ao outro, ao seu modo de se estruturar e de se relacionar, mais que qualquer outro meio de coleta de informações. Essa interação, para a psicologia é utilizada pelo profissional para observar aspectos psicológicos, sendo a principal estratégia desse procedimento a observação do entrevistador (Benjamim, 2002; Almeida, 2004).

É a partir de respostas observadas em entrevistas que o psicólogo irá identificar características que poderão interferir de forma negativa no processo de Avaliação Psicológica, como, o nível de ansiedade, as condições físicas ou psíquicas, o uso de medicamento capaz de interferir no desempenho do motorista. Ainda neste sentido, atualmente a entrevista psicológica consiste em uma etapa obrigatória que deve ser realizada de forma individual, considerando os seguintes critérios como, informações básicas a serem alcançadas: a identificação pessoal, os motivos da avaliação psicológica, o histórico escolar e profissional, os indicadores de saúde/doença, os aspectos da conduta social. Cabe ainda ao psicólogo apresentar ao candidato um questionário, sem identificação, onde estarão expressas perguntas

sobre possível envolvimento do entrevistado em acidentes de trânsito ou infrações, opiniões sobre cidadania e trânsito e sugestões para redução de acidentes de trânsito (CFP, 2009).

A Resolução do Conselho Federal de Psicologia nº007 de 2009, publicada em 29 de julho de 2009, esclarece também sobre a obrigatoriedade da aplicação da entrevista devolutiva após o término da Avaliação Psicológica, com o objetivo de transmitir ao candidato de forma clara e objetiva os resultados alcançados. Essa modalidade de entrevista refere-se ao momento em que o psicólogo, após a conclusão de todo o procedimento o qual se propôs realizar, transmite os resultados à pessoa atendida, orientando e fazendo os devidos encaminhamentos (Scaglia, 2011).

Faz-se necessário também, tratar de certas considerações a respeito dos testes psicológicos, os quais constituem um método ou uma técnica de uso privativo do psicólogo, assim como dispõe o § 1º do Art. 13 da Lei nº 4.119/62 e são definidos pela Resolução do Conselho Federal de Psicologia nº 005 de 2012 como:

Procedimentos sistemáticos de observação e registro de amostras de comportamentos e respostas de indivíduos com o objetivo de descrever e/ou mensurar características e processos psicológicos, compreendidos tradicionalmente nas áreas emoção/afeto, cognição/inteligência, motivação, personalidade, psicomotricidade, atenção, memória, percepção, dentre outras, nas suas mais diversas formas de expressão, segundo padrões definidos pela construção dos instrumentos (CFP, 2012, p.1).

A aplicação de testes psicológicos deverá estar embasada na resolução do CFP 002/2003 e 005/2012 que define e regulamenta o uso, a elaboração e a comercialização de testes psicológicos. Ao psicólogo que se compromete a utilizar testes é exigido que siga rigorosamente as normas de aplicação e correção contidas nos manuais, bem como estar atento a sua precisão e validade.

Os resultados da Avaliação Psicológica deverão ser registrados e arquivados junto aos resultados dos testes. O laudo precisa ser conclusivo incluindo somente as informações solicitadas, de forma a preservar a individualidade do candidato, e para redigi-lo, o psicólogo deve atender ao que rege o Manual de Elaboração de Documentos Escritos produzidos pelo psicólogo, decorrente de Avaliação Psicológica. É válido acrescentar que, todo documento escrito resultante de Avaliação Psicológica, bem como, todo o material que os fundamentou, deverão ser guardados pelo prazo mínimo de 05 anos, sob a responsabilidade tanto do psicólogo quanto da instituição em que ocorreu a Avaliação Psicológica (CFP, 2003a, 2003b; 2009).

De acordo com a Resolução do CFP nº 007/2009 a conclusão do laudo é a parte mais importante da avaliação, a qual deve ser realizada sem margem alguma de dúvidas com a absoluta certeza dos resultados obtidos, podendo assim chegar a três resultados possíveis:

I- apto- quando apresentar desempenho condizente para a condução de veículo automotor;

II- inapto temporário - quando não apresentar desempenho condizente para a condução de veículo automotor, porém passível de adequação;

II- inapto- quando não apresentar desempenho condizente para a condução de veículo automotor (CFP, 2009, pp. 8-9).

Segundo a Resolução do Conselho Nacional de Trânsito [CONTRAN] nº 267 de fevereiro de 2008, o candidato considerado inapto ou inapto temporário poderá requerer a junta psicológica no prazo de trinta dias uma reavaliação dos resultados obtidos. Permanecendo o resultado de inaptidão e/ ou inaptidão temporária o candidato poderá ainda recorrer ao Conselho Estadual do Trânsito [CENTRAN] ou ao Conselho de Trânsito do Distrito Federal [CONTRAN/DF].

Além de conhecer o campo de atuação e prática, o psicólogo deverá estar consciente de alguns critérios legais que limitam e possibilitam o desempenho de tal atividade. Assim, é importante ressaltar que o CONTRAN definiu algumas exigências para a realização do trabalho do psicólogo no trânsito, uma delas estabelece que até 2013 só serão credenciados os profissionais portadores de título de especialista em psicologia do trânsito reconhecido pelo CFP. Tal medida é de extrema importância para a formação de profissionais mais capacitados para atuar em diversas áreas do trânsito, bem como, na Avaliação Psicológica (Silva & Gunther, 2009). Neste sentido o Conselho Federal de Psicologia instrui aos profissionais da área e demais interessados as medidas e orientações necessárias para habilitar-se ao título de especialista e obter o registro. Para isso o psicólogo deverá estar inscrito no Conselho Regional de Psicologia há pelo menos 02 (dois) anos e atender a um dos requisitos que se seguem:

I- ter certificado ou diploma de conclusão de curso de especialização conferido por instituição de ensino superior legalmente reconhecida pelo Ministério da Educação e que esteja credenciada ao CFP;

II- ter certificado ou diploma de conclusão de curso de especialização, conferido por pessoa jurídica habilitada para esta finalidade, cujo núcleo formador esteja credenciado ao CFP e atenda aos seguintes requisitos:

a) tenha pelo menos uma turma com curso já concluído; b) seja registrado no CRP da sua área de atuação, quando for o caso.

III- ter sido aprovado no exame teórico e prático, promovido pelo CFP, e comprovar prática profissional na área por mais de 2 (dois) anos (CFP, 2007, p. 4).

6. Avaliação Psicológica na prevenção de acidentes de trânsito

O Seguro de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre (DPVAT) notificou no Boletim Estatístico do ano de 2015, o número referente a 42.501 indenizações por motivo de mortes por acidentes de trânsito no Brasil, 515.751 indenizações correspondentes à invalidez permanente, além do registro de 94.097 casos de reembolso de despesas médicas e hospitalares (Departamento Estadual de Trânsito [DETRAN], 2015).

Os acidentes de trânsito marcam a história do Brasil, com raízes em diversas áreas sendo a principal causa, a relação entre ingestão de álcool e outras drogas. Neste sentido, diversos outros fatores podem ser citados, como, o excesso de velocidade, fatores mecânicos do automóvel, defeitos da via, infrações diversas cometidas pelo motorista. Em alguns casos o fator de risco é extrínseco ao sujeito, outros, porém, estão diretamente ligados a atitudes do próprio condutor (Bacchieri, 2011; Araujo, Malloy-Diniz, & Rocha, 2009).

Diante do exposto acima, a psicologia demonstrou grande preocupação com o comportamento humano no trânsito, buscando em seus estudos responder quais eram as habilidades necessárias ao candidato a condutor de veículos automotores, objetivando dessa forma, evitar riscos e diminuir acidentes. Hoffmann e Cruz (2011) esclarecem que a psicologia do trânsito surgiu, em 1926 no Brasil, através do engenheiro Roberto Mangé a partir da realização de seleção e orientação de ferroviários em São Paulo. Em 1951 foi proposto o decreto-lei que determinava a realização do exame psicotécnico, de forma obrigatória para todos os que desejassem se tornar motoristas profissionais (Hoffman & Cruz, 2011). A partir de 1997 passou a ser exigido dos profissionais que trabalham com avaliação de candidatos a CNH uma formação unificada, curso de extensão, além da formação de psicólogo oferecida pelas universidades. A psicologia hoje ocupa um lugar junto a outras áreas responsáveis pela segurança no trânsito, com o objetivo de tentar explicar e prevê a conduta das pessoas enquanto condutoras. Com tudo, essa previsibilidade é limitada, ou seja, não é possível prevenir toda e qualquer situação que seja causa ou consequência de acidentes de trânsito. Existem em geral, muitas condições no trânsito que se coloca de forma prejudicial, consideradas grandes riscos aos condutores, situações externas e internas

ocasionando comportamentos completamente imprevisíveis ou inesperados (Sousa & Alvares, 2011).

Fatores como colisões com veículos, colisões com pessoas e animais ou com objetos fixos (poste elétrico, veículos parados, construções, árvores) podem ser evitados. Além disso, existem também algumas atitudes capazes de prevenir acidentes como, a atenção a prejuízos das vias, uso de capacete e cinto de segurança, respeito às leis de trânsito, semáforo e faixas de pedestres (Vasconcellos, 2013).

No entanto, é impossível não questionar o motivo de ainda haver inúmeros acidentes todos os dias. Nos estudos realizados por Noronha (2007) são apontadas as limitações da formação do psicólogo, citando ainda que existem muitas instituições de ensino que supervalorizam os testes psicológicos sem considerar suas limitações e critérios obrigatórios de aplicação e correção. Já em outro estudo de iniciativa do mesmo autor foi comprovado mínimo conhecimento a respeito de testes por estudantes de psicologia e grande despreparo principalmente com relação à Avaliação Psicológica (Noronha, Beraldo & Oliveira, 2003).

Discute-se ainda, como causa da ineficácia da avaliação, a baixa qualidade de ensino presente em algumas instituições de curso superior, além da falta de compromisso do estudante com a formação continuada, que deveria ocorrer, por exemplo, a partir de inserção em programas de pós-graduação (Mendes, Nakano, Silva & Sampaio, 2013). Segundo Rozenstraten (2011), outro sério fator capaz de comprometer o processo citado, diz respeito à desatualização dos materiais utilizados, bem como a responsabilidade dos profissionais da área da psicologia na produção de conhecimento acerca do assunto, assim como a necessidade de pesquisas e divulgação de seus resultados (Noronha, 2007; Vendramini & Lopes 2008; Reppold & Serafini, 2010).

O Jornal de Psicologia do CRP/SP em 2009, com base em pesquisas realizadas, apontou ainda como motivo de ineficácia da Avaliação Psicológica erros e negligências cometidas pelo psicólogo avaliador. Dentre os principais fatores destaca-se a falta de atenção à avaliação qualitativa, caracterizada pelo que muitos chamam de “olhômetro”, ou seja, julga-se os dados e levanta-se resultado sem a devida análise, com estrutura apenas na prática e experiência, sem o estudo necessário das informações colhidas. Além disso, foram detectadas outras irregularidades, como a ausência de psicólogos na aplicação do teste, iluminação e som inadequados, testes danificados e falta de sigilo nas avaliações (CRP/SP, 2009).

Tal afirmativa soma-se às pesquisas de Reppold e Serafini (2010) que concluíram grande desconhecimento no campo da Avaliação Psicológica por parte de muitos profissionais e estudantes de Psicologia. Essa dificuldade está associada à falta de interesse e descomprometimento com a ideal leitura dos manuais dos testes psicológicos, normas essas, indispensáveis para aplicação correta e coleta de dados (Noronha, 2007; Vendramini & Lopes 2008; Reppold & Serafini, 2010).

7. Considerações finais

Compreende-se que o psicólogo possui um papel de extrema importância no que se refere à composição do trânsito. Sendo o foco do trabalho da psicologia o homem e seu comportamento, no trânsito da mesma forma o psicólogo irá atuar através da Avaliação Psicológica, a fim de entender suas crenças, necessidades, desejos, atitudes e limites, para melhor auxiliá-lo quanto à posição mais segura a ser adotada, colaborando não apenas com o sujeito, mas com toda a sociedade a qual é vítima daqueles que possuem o domínio de um automóvel.

Porém, mesmo após a inserção da Psicologia no contexto do trânsito, como uma medida de prevenção e controle de acidentes, ainda continua havendo grande número de ocorrências. Dessa forma, é importante que os profissionais da área se questionem a respeito de sua atuação dentro de tal contexto, uma vez que estudos comprovam que muito do que tem sido realizado não condiz com um trabalho ético, pois é marcado por negligências, desconsiderando as responsabilidades e deveres do psicólogo diante do processo de Avaliação Psicológica. Neste sentido, foi apontado no estudo, a supervalorização dos testes psicológicos, a desatualização de materiais utilizados, incoerência quanto as regras de aplicação e correção dos instrumentos, baixa qualidade do ensino em algumas instituições, escasso comprometimento dos profissionais com a formação continuada.

As pesquisas brasileiras na área de Avaliação Psicológica de trânsito precisam avançar muito para responder todas as perguntas às quais são submetidas. O processo tem sido realizado no país de forma compulsória e por diversos fatores com a qualidade prejudicada, configurando uma ação que não contribui para a diminuição de acidentes de trânsito. Dessa forma faz-se necessário investir em pesquisas nesta área, com maior ênfase nos resultados das avaliações, relacionando-os com os perfis de pessoas que se envolveram em acidentes ou infrações de trânsito, além da conscientização dos profissionais e estudantes a respeito dos riscos ocasionados por tal prática quando realizada de forma incoerente.

Conforme apresentado neste estudo, as causas que mais contribuem para a ocorrência de acidentes no trânsito estão relacionadas ao uso de álcool, drogas, excesso de velocidade, fatores mecânicos e infrações. Ressalta-se ainda que, todos estes fatores estão diretamente ligados ao comportamento do próprio condutor. Nesse sentido, torna-se necessário compreender o processo de Avaliação Psicológica dentro deste contexto em que estão envolvidos diversos fatores e pessoas. Sendo assim, a Avaliação Psicológica pode colaborar para a prevenção de acidentes, devendo haver outras ações como, por exemplo, campanhas educativas de trânsito e projetos nas escolas, a fim de que aumente a conscientização das pessoas quanto ao comportamento inadequado no trânsito e suas consequências.

REFERÊNCIAS

- Alchieri, J. C. (2011). Considerações sobre a prática da avaliação psicológica de condutores no Brasil. In M. H. Hoffmann, R. M. Cruz & J. C. Alchieri (Orgs.). *Comportamento humano no trânsito* (Vol.1, ed. 3, pp. 193-201). São Paulo: Casa do Psicólogo.
- Almeida, N. V. de. (2004). A entrevista psicológica como um processo dinâmico e criativo. *Psic: revista de Psicologia da Vetor Editora*, 5(1), 34-39. Recuperado em 22 de junho, 2016, de http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1676-73142004000100005&lng=pt&tlng=pt.
- Anache, A. A. (2011). Notas introdutórias sobre os critérios de validação da avaliação psicológica na perspectiva dos Direitos Humanos. In Conselho Federal de Psicologia (Org.). *Ano da Avaliação Psicológica: Textos geradores*. (Vol. 1, ed. 1, pp. 17-20) Brasília: Conselho Federal de Psicologia. Recuperado em 14 de maio, 2016, de http://site.ucdb.br/public/downloads/10197-anodaavaliacaopsicologica_prop8.pdf#page147.
- Araujo, M. M., Malloy-Diniz, L. F., & Rocha, F. L. (2009). Impulsividade e acidentes de trânsito [Versão eletrônica], *Revista Psiquiatria Clínica*, 36 (2), 60-68.
- Benjamin, A. (2002). *A entrevista de ajuda*. (U.C. Arantes, Trad.). (10° ed.) São Paulo: Edição 10, Martins Fontes (Obra original publicada em 1972).
- Bacchieri, Giancarlo, & Barros, Aluísio J D. (2011). Acidentes de trânsito no Brasil de 1998 a 2010: muitas mudanças e poucos resultados [Versão eletrônica], *Revista de Saúde Pública*, 45(5), 949-963.
- Conselho Federal de Psicologia. (2003a). *Resolução nº 009* (2003). Define e regulamenta o uso, a elaboração e a comercialização de testes psicológicos e revoga a Resolução CFP nº 005/2001. Brasília. 2003. Recuperado em 10 de junho, 2016, de http://site.cfp.org.br/wp-content/uploads/2009/08/resolucao2009_07.pdf.
- Conselho Federal de Psicologia (2003b). *Resolução nº 007* (2003). Institui o Manual de Elaboração de Documentos Escritos produzidos pelo psicólogo, decorrentes de avaliação psicológica e revoga a Resolução CFP nº 17/2002. Brasília. 2003. Recuperado em 14 de maio, 2016, de http://site.cfp.org.br/wp-content/uploads/2003/06/resolucao2003_7.pdf.
- Conselho Federal de Psicologia (2007). *Cartilha sobre Avaliação Psicológica*. Recuperado em 08 de junho de 2016 em <http://site.cfp.org.br/wp-content/uploads/2013/05/Cartilha-Avalia%C3%A7%C3%A3o-Psicol%C3%B3gica.pdf>.
- Conselho Federal de Psicologia. (2009). *Resolução nº 007*(2009). Revoga a Resolução CFP nº 012/2000, publicada no DOU de 2000, Seção I, e institui normas e procedimentos para a avaliação psicológica no contexto do trânsito. Recuperado em 14 de maio de 2016 em http://site.cfp.org.br/wp-content/uploads/2009/08/resolucao2009_07.pdf.

Conselho Federal de Psicologia (2011). *Resolução n° 009* (2011). Altera a Resolução CFP n° 007/2009, publicada no DOU, Seção 1, do dia 31 de julho de 2009. Recuperado em 14 de maio de 2016 em http://site.cfp.org.br/wp-content/uploads/2011/05/resolucao2011_009.pdf.

Conselho Federal de Psicologia (2012). *Resolução n° 005*(2012). Altera a Resolução CFP n.º 002/2003, que define e regulamenta o uso, a elaboração e a comercialização de testes psicológicos. Recuperado em 10 de junho de 2016 em http://site.cfp.org.br/wp-content/uploads/2012/03/Resolucao_CFP_005_12_1.pdf.

Conselho Federal de Psicologia (2013). *Cartilha Avaliação Psicológica*. Recuperado em 11 de janeiro de 2016 em <http://satepsi.cfp.org.br/docs/cartilha.pdf>.

Conselho Federal de Psicologia (2014). *Código de Ética Profissional do Psicólogo*. Recuperado em 03 de junho de 2016 em <http://site.cfp.org.br/wp-content/uploads/2012/07/codigo-de-etica-psicologia.pdf>.

Conselho Nacional de Trânsito (2008). *Resolução n° 267*. Recuperado em 13 de setembro de 2016 em http://www.denatran.gov.br/download/resolucoes/resolucao_contran_267.pdf.

Conselho Regional de Psicologia de São Paulo (2008). *Jornal de Psicologia*. Volume 155. Recuperado em 22 de agosto de 2016 em http://www.crpssp.org.br/portal/comunicacao/jornal_crp/155/frames/fr_orientacao.aspx.

Conselho Regional de Psicologia de São Paulo (2009). *Jornal de Psicologia*. Volume 161. Recuperado em 20 de agosto de 2016 em http://www.crpssp.org.br/portal/comunicacao/jornal_crp/161/frames/fr_indice.aspx.

Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN). (2015). *Boletim Estatístico*. Vol. (04). Recuperado em 17 de junho de 2016 em <http://www.seguradoralider.com.br/Documents/boletim-estatistico/Boletim-Estatistico-Ano-05-Volume-04.pdf>.

Hoffman, M. H., & Cruz, R. M. (2011). Síntese histórica da psicologia do trânsito no Brasil. In M. H. Hoffman & R. M. Cruz (Orgs.). *Comportamento humano no trânsito* (Vol.1, Ed. 3, pp. 17-25). São Paulo: Casa do Psicólogo.

Lemes, E. C. (2011). Trânsito e comunidade: um estudo prospectivo na busca pela redução de acidentes. In M. H. Hoffmann, R. M. Cruz & J. C. Alchieri (Orgs.). *Comportamento humano no trânsito* (Vol.1, Ed. 3, pp. 103-113). São Paulo: Casa do Psicólogo.

Lagonegro, M. A. (2008). A ideologia rodoviária no Brasil. *Revista Ciência e Ambiente. A Cultura do Automóvel*. (Vol. 37, pp. 39-50).

Malvestio, M. A. A., & Sousa, R. M. C de. (2008). Sobrevivência após acidentes de trânsito: impacto das variáveis clínicas e pré-hospitalares [Versão eletrônica], *Revista Saúde Pública*. 42 (4), 639-647.

Mariuza, C.A., & Garcia L. F. (Orgs). (2010). *Trânsito e Mobilidade Humana: Psicologia, Educação e Cidadania* (1ª Ed). (Ver. Ed) Porto Alegre. Ideograf. Conselho Regional do Rio

Grande do Sul. Recuperado em 17 de Junho de 2016 em crprs.org.br/upload/edicao/arquivo52.pdf.

Marin Rueda, F. J. (2009). Atenção concentrada e memória: evidências de validade entre instrumentos no contexto da psicologia do trânsito [Versão eletrônica], *Revista Psicologia: teoria e prática*, 11(2), 182-195.

Mendes, L. S., Nakano, T. de C., Silva, I. B., & Sampaio, M. H. de L. (2013). Conceitos de avaliação psicológica: conhecimento de estudantes e profissionais. *Psicologia: Ciência e Profissão*, 33(2), 428-445. <https://dx.doi.org/10.1590/S1414-98932013000200013>.

Noronha, A. P. P., (2002). Os problemas mais graves e mais frequentes no uso dos testes psicológicos. [Versão eletrônica], *Psicologia: Reflexão e Crítica*, 15(1). pp.135-142. Recuperado em 25 de maio de 2016 em <https://dx.doi.org/10.1590/S0102-79722002000100015>.

Noronha, A. P. P., Beraldo, F. N. de M., & Oliveira, K. L. de. (2003). Instrumentos psicológicos mais conhecidos e utilizados por estudantes e profissionais de psicologia [Versão eletrônica], *Psicologia Escolar e Educacional*, 7(1), pp.47-56. Recuperado em 14 de junho de 2016 em http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1413-85572003000100005.

Noronha, A. P. P., Nunes, M. F. O., & Ambiel, R. A. M. (2007). Importância e domínios de avaliação psicológica: um estudo com alunos de Psicologia. *Paidéia*, 17, 231-244.

Oliveira, A. C. F. & Pinheiro, J. Q. (2007). Indicadores psicossociais relacionados a acidentes de trânsito envolvendo motoristas de ônibus [Versão eletrônica], *Psicologia em estudo*, 12(1), 171-178.

Pasquali, L. (2011). *Testes Psicológicos: Conceitos, História, Tipos e Usos*. In Pasquali, L. (Org), *Técnicas de Exame Psicológico (TEP)-manual, volume I: Fundamentos das técnicas psicológicas*. (1ª reimpressão da 2ª Ed, pp. 16-17) São Paulo: Casa do Psicólogo

Reppold, C. T., & Serafini, A. Jung. (2010). Novas tendências no ensino da avaliação psicológica. *Avaliação Psicológica*, 9(2), 323-329. Recuperado em 21 de junho de 2016, de http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1677-04712010000200016&lng=pt&tlng=pt.

Rozenstraten, R. J. A. (2011). Ambiente, trânsito e psicologia. In M. H. Hoffmann, R. M. Cruz & J. C. Alchieri (Orgs.). *Comportamento humano no trânsito* (Vol.1, Ed. 3, pp. 29-38). São Paulo: Casa do Psicólogo.

Scaglia, A. P., Mishima, F. K. T., & Barbieri, V. (2011). Entrevista familiar como facilitadora no processo de triagem de uma clínica escola [Versão eletrônica], *Estilos da Clínica*, 16(2), 404-423. Recuperado em 17 de junho de 2016, de http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1415-71282011000200008&lng=pt&tlng=pt.

Silva, F. H. V., & Alchieri, J. C. (2008). Revisão das pesquisas brasileiras em avaliação psicológica de habilidades e inteligência de condutores. *Estudos em Psicologia, 13*(1), 57-64.

Silva, F. H.V.C., & Gunther, H. (2009). Psicologia do trânsito no Brasil: de onde veio e para onde caminha? [Versão eletrônica], *Temas em Psicologia, 17*(1), 163-175.

Sousa, E. L. A. de, & Alvares, R. de C. M. (2011). Imprevisibilidade e avaliação psicológica no trânsito da cidade contemporânea. *Revista Mal Estar e Subjetividade, 11*(1), 397-417.

Recuperado em 20 de junho de 2016 em

http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S151861482011000100015&lng=pt&tlng=pt.

Vasconcellos, A. R. (2013). Acidentes: uma introdução à psicologia do trânsito. *Revista saber acadêmico. 1* (15), 106-112.

Vendramini, C. M. M., & Lopes, F. L. (2008). Leitura de manuais de testes psicológicos por estudantes e profissionais de psicologia. *Avaliação Psicológica, 7*(1), 93-105. Recuperado em 20 de junho de 2016, de http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1677-04712008000100012&lng=pt&tlng=pt.