



UNIVERSIDADE  
ESTADUAL DE LONDRINA

---

PATRÍCIA EMÍ DE SOUZA

**ANÁLISE DE PERÍCIAS PSICOLÓGICAS DE TRÂNSITO EM  
CIDADES DO PARANÁ:  
UM OLHAR SOBRE OS CONSTRUTOS COGNITIVOS**

---

Londrina  
2021

PATRÍCIA EMÍ DE SOUZA

**ANÁLISE DE PERÍCIAS PSICOLÓGICAS DE TRÂNSITO EM  
CIDADES DO PARANÁ:  
UM OLHAR SOBRE OS CONSTRUTOS COGNITIVOS**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação em Psicologia da Universidade Estadual de Londrina em nível de Mestrado, como requisito final para a obtenção do título de Mestre em Psicologia, na Linha 1: Avaliação Psicológica e Processos Clínicos.

Orientadora: Profa. Dra. Katya Luciane de Oliveira

Londrina  
2021

Ficha de identificação da obra elaborada pelo autor, através do Programa de Geração Automática do Sistema de Bibliotecas da UEL

Souza, Patrícia Emi de.

Análises de Perícias Psicológicas de Trânsito em Cidades do Paraná: : um olhar sobre os construtos cognitivos. / Patrícia Emi de Souza. - Londrina, 2021.  
83 f. : il.

Orientador: Katya Luciane de Oliveira.  
Dissertação (Mestrado em Psicologia) - Universidade Estadual de Londrina, Centro de Ciências Biológicas, Programa de Pós-Graduação em Psicologia, 2021.  
Inclui bibliografia.

1. Psicologia do Trânsito. Avaliação Psicológica. Construtos Cognitivos. Comportamento do Motorista. Código de Trânsito Brasileiro. - Tese. I. Oliveira, Katya Luciane de. II. Universidade Estadual de Londrina. Centro de Ciências Biológicas. Programa de Pós-Graduação em Psicologia. III. Título.

CDU 159.9

PATRÍCIA EMÍ DE SOUZA

**ANÁLISE DE PERÍCIAS PSICOLÓGICAS DE TRÂNSITO EM  
CIDADES DO PARANÁ:**

**UM OLHAR SOBRE OS CONSTRUTOS COGNITIVOS**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação Psicologia da Universidade Estadual de Londrina em nível de Mestrado, como requisito final para a obtenção do título de Mestre em Psicologia, na Linha 1: Avaliação Psicológica e Processos Clínicos.

**BANCA EXAMINADORA**

---

Orientadora: Profa. Dra. Katya Luciane de Oliveira  
Universidade Estadual de Londrina - UEL

---

Prof. Dr. Fabiano Koich Miguel  
Universidade Federal de São Carlos- UFSCAR

---

Prof. Dr. Fabián Javier Marín Rueda  
Centro Universitário de Brasília - CEUB

Londrina, 25 de Novembro de 2021.

Dedico este trabalho ao meu marido Marcelo, que compartilha sua vida comigo há tanto tempo... e também aos meus amados filhos Felipe e Caio, por serem as coisas mais preciosas que o mundo poderia me dar.

## AGRADECIMENTOS

Agradeço à minha orientadora Katya Luciane de Oliveira, não só pela constante orientação neste trabalho, mas sobretudo pela sua amizade, considerações para a minha aprendizagem e motivação nos momentos difíceis. É uma mulher na qual me inspiro e agradeço o tempo de sua vida que ela compartilhou comigo, me fazendo sentir capaz de estar ali.

Aos professores do programa do Mestrado pelo esforço e dedicação às aulas, apesar do tempo atribulado que vivemos decorrente das mudanças trazidas pela COVID-19, adaptando as atividades e as aulas e lutando para seguir em frente!

Aos professores da banca examinadora pela disposição em ler, ouvir e considerar meu trabalho.

Aos colegas que caminharam ao meu lado, mas especialmente às queridas amigas Gracielly Terziotti, Amanda Monteiro e Andréa Kioko, que torcem comigo antes mesmo da entrada ao Programa. Também quero agradecer às minhas amigas psicólogas de trânsito Fernanda Beran e Cleo Fabbri na fase da coleta de dados, fornecendo os processos analisados. E em último, mas não menos importante, às queridas Dani Dower e Luciane Carnáuba pelo companheirismo nas aulas e nas ligações para conversar e acalmar os corações ansiosos. E de uma forma geral, quero agradecer aos alunos da minha turma, pois fomos todos fortes e valentes e atravessamos a Pandemia COVID-19 com muito esforço e vontade de chegar ao fim.

A vida “é assim: esquenta e esfria; aperta e daí afrouxa; sossega e depois desinquieta. O que ela quer da gente é coragem” (Guimarães Rosa)

Souza, P. E. (2021). **Análise de Perícias Psicológicas de Trânsito em Cidades do Paraná: um olhar sobre os construtos cognitivos.** (Dissertação de Mestrado em Psicologia). Universidade Estadual de Londrina, Londrina.

## RESUMO

O trânsito é um fenômeno social composto por pessoas, veículos e ambiente. Pela importância que representa a toda sociedade e pela diversidade de sua expressão, é cenário de conflitos de interesses e situações adversas, os ditos acidentes de trânsito. Isso gera preocupação a maioria dos governantes, pois cabe a eles uma parcela da responsabilidade, tanto da manutenção da ordem, quanto da formação dos participantes. Contudo, a sociedade não exige a sua participação, bastante atuante na atualidade. Segundo dados da Organização Pan-Americana da Saúde - OPAS (2018), os acidentes de trânsito acarretam prejuízos expressivos à sociedade. Considerando que é composto por perspectivas tão diferentes, de diversidade de papéis, muitas áreas participam dos estudos sobre ele. A Psicologia não poderia se abster, visto que investiga o comportamento humano, que é o elemento mais importante deste contexto. O comportamento humano no trânsito pode ser compreendido sob diversos aspectos, pelo enfoque dos processos cognitivos, como se propõe este trabalho, apenas uma dessas possibilidades. A fim de organizar os elementos que o compõe, o Brasil possui seu Código de Trânsito (CTB), que ganhou uma nova versão em 2021. Esse acontecimento gerou impactos para a Psicologia do Trânsito. Em contrapartida, buscando organizar o trabalho do psicólogo que atua neste espaço, o Conselho Federal de Psicologia (CFP) também apresenta a sua orientação por meio da Resolução n. 01/2019, que regulamenta o processo de avaliação psicológica para candidatos a motoristas. As regulamentações que hoje são vigentes passaram por diversas transformações ao longo do tempo. A presente pesquisa tem como objetivo realizar uma análise das perícias psicológicas no contexto de trânsito em cidades do Estado do Paraná no ano de 2019 no que tange o desempenho atencional, mnemônico e de inteligência, assim como efetuar análises correlacionais entre os construtos investigados e os dados sociodemográficos. Para tanto, foram consultados 1009 processos arquivados em 3 clínicas credenciadas ao Departamento de Trânsito do Paraná (DETRAN-Pr), sob a chancela deste, com registros de informações em planilhas do Excel. Os resultados apontaram que a idade média de participantes foi de 27 anos, a escolaridade citada com maior frequência foi o ensino médio completo (44,4%). A primeira habilitação foi o motivo de processo de Carteira Nacional de Habilitação (CNH) mais incidente (72,2%), a categoria A/B foi a categoria mais citada na amostra (61%). Quanto ao momento de aprovação na etapa da avaliação psicológica, 92,3% dos candidatos foram aprovados até o segundo atendimento psicológico. Foram encontrados 12 tipos de instrumentos de Avaliação Psicológica padronizados. Os resultados observados no desempenho médio nos instrumentos ficaram bem próximos da média geral encontrada nos manuais de referência. Os resultados permitem apontar que a forma como a legislação se apresenta favorece o ingresso de pessoas jovens como aspirantes a condutores - com educação fundamental em sua maioria - há relação entre os construtos cognitivos analisados. Considera-se que, além das habilidades cognitivas preservadas, a formação dos condutores desde o ensino básico seria uma forma bastante interessante de contribuir com o trânsito seguro.

**Palavras-chave:** psicologia do trânsito; avaliação psicológica; construtos cognitivos.

Souza, P. E. (2021). **Analysis of psychological technical inspections of traffic in cities of Paraná:** a look on cognitive constructs. (Dissertação de Mestrado em Psicologia). Universidade Estadual de Londrina, Londrina.

## ABSTRACT

The traffic is a social phenomenon made of people, vehicles, and the environment. Its importance – which represents the whole society, and by the diversity of its expression – is the scenario of conflicts of interests and adverse situations, so called traffic accidents. This worries most governors, because it befits to them a fragment of responsibility, both of maintenance of the order, and the education of participants. However, the society does not exempt their participation which is really active nowadays. In 2018, according to data from the Pan American Health Organization (PAHO), traffic accidents cause significant damage to society. Considering that the traffic is made of such different perspectives, of different roles, a lot of areas take part on research about it. Psychology could not abstain, once it investigates human behavior, and that is the most important element of this context. Human behavior in traffic can be faced in different ways. Cognitive aspects – which is the point of view of this research – is only one of these possibilities. Aiming at organizing the elements which are part of it, Brazil has its Traffic Code (*CTB*) which got a new version in 2021. This event caused impact on Traffic Psychology. On the other hand, aiming at organizing the job of psychologists who work on this field, the Federal Council of Psychology (*CFP*) presents its guidance through Resolution 01/2019, which regulates the evaluation process to potential drivers. The rules in effect nowadays were submitted to several changes over time. This research aims at carrying out an analysis of psychological technical inspections on traffic context in cities of Paraná in 2019, concerning attentive, mnemonic and intelligence performance, as well as conducting correlation analyses amongst investigated constructs and sociodemographic data. Therefore, we consulted one thousand and nine cold cases from three clinics accredited to Paraná Traffic Department (*DETRAN-PR*), under its signature, with records of information on *Excel* files. The results showed that the average age of participants was 27 years old, and the recurrent educational level was high school (44,4%). Their first driver's license (*Carteira Nacional de Habilitação – CNH*) was the most recurrent reason of the process (72,2%), and the category A/B – a license to drive both motorcycles and cars – was the most recurrent in the sample (61%). Concerning to the moment of approval on psychological evaluation stage, 92,3% of the candidates were approved until the second psychological meeting. We found 12 different standard tools of Psychological Evaluation. The results observed on average performance of the tools were really close to the general average found on reference manuals. The results allow us to indicate that the way how the legislation is presented benefits the entrance of young people as potential drivers, mostly with a basic level of education. There is a relationship amongst the cognitive constructs which were analyzed. We consider that, apart from preserved cognitive skills, the education of drivers since their basic education would be a very interesting way of contributing to safe traffic.

**Keywords:** traffic psychology; psychological evaluation; cognitive constructs.

## LISTA DE TABELAS

<b>Tabela 1</b> – Categoria para CNH .....	54
<b>Tabela 2</b> – Motivos de Processo requeridos pelos candidatos à CNH .....	55
<b>Tabela 3</b> – Momento em que ocorreu aptidão do Candidato à CNH .....	55
<b>Tabela 4</b> – Resultados obtidos pela amostra nos testes de Atenção Concentrada .....	56
<b>Tabela 5</b> – Resultados obtidos pela amostra nos testes de Atenção Dividida e Atenção Discriminativa .....	57
<b>Tabela 6</b> – Resultados obtidos pela amostra nos testes de Atenção Alternada e Atenção Difusa .....	58
<b>Tabela 7</b> – Resultados obtidos pela amostra nos testes de Memória .....	59
<b>Tabela 8</b> – Resultados obtidos pela amostra nos testes de Raciocínio Lógico .....	60
<b>Tabela 9</b> – Diferença por sexo nos testes de atenção BPAAA, BPAAD, TEADI e TACOM A .....	61
<b>Tabela 10</b> – Diferença por sexo nos testes de Memória TEPIC-M .....	61
<b>Tabela 11</b> – Diferença por sexo no teste de Raciocínio Lógico BETA-III .....	62
<b>Tabela 12</b> – Regressão linear TRAP com BPA geral .....	62
<b>Tabela 13</b> – Regressão linear TRAP com TEPIC .....	63

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AA	Atenção Alternada
ADI	Ação Direta de Inconstitucionalidade
ABRAPSIT	Associação Brasileira de Psicologia de Tráfego
AC	Atenção Concentrada
AD	Atenção Dividida
AP	Avaliação Psicológica
BPA	Bateria psicológica de Atenção
BETA-III	Teste Não Verbal de Inteligência Geral
CCAP	Comissão Consultiva em Avaliação Psicológica
CNH	Carteira Nacional de Habilitação
CETTRAN	Conselho Estadual de Trânsito
CIRETRAN	Circunscrição Regional de Trânsito
CFP	Conselho Federal de Psicologia
CONTRADIFE	Conselho de Trânsito do Distrito Federal
CONTRAN	Conselho Nacional de Trânsito
CRP	Conselho Estadual de Psicologia
CTB	Código de Trânsito Brasileiro
DETRAN	Departamento de Trânsito
IBM SPSS	Program Statistical Package for the Social Sciences for Windows
IES	Instituições de Ensino Superior
IPEA	Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
ISOP	Instituto de Seleção e Orientação Profissional
MEC	Ministério de Educação e Cultura
MVR	Memória Visual de Rostos
MVT	Memória Visual de Trânsito
OMS	Organização Mundial de Saúde
ONSV	Observatório Nacional de Segurança Viária
PT	Psicologia do Trânsito
SATEPSI	Sistema de Avaliação de Testes Psicológicos
TEACO-FF	Teste Atenção Concentrada
TEADI	Teste de Atenção Dividida
TEALT	Teste de Atenção Alternada

TEPIC

Teste Pictórico de Memória

TRAP

Teste de Raciocínio Lógico

## SUMÁRIO

	<b>APRESENTAÇÃO</b> .....	10
<b>1</b>	<b>CONSIDERAÇÕES SOBRE A PSICOLOGIA DO TRÂNSITO</b> .....	14
1.1	O COMPORTAMENTO DO MOTORISTA .....	19
<b>2</b>	<b>AVALIAÇÃO PSICOLÓGICA NO CONTEXTO DO TRÂNSITO</b> .....	23
<b>3</b>	<b>CONSTRUTOS PSICOLÓGICOS AVALIADOS NO CONTEXTO DO TRÂNSITO</b> .....	32
<b>4</b>	<b>OBJETIVOS</b> .....	41
4.1	OBJETIVO GERAL .....	41
4.2	OBJETIVOS ESPECÍFICOS .....	34
<b>5</b>	<b>MÉTODO</b> .....	42
5.1	FONTE .....	42
5.2	CONTEXTO .....	42
5.3	INSTRUMENTOS .....	44
5.3.1	BPA: Bateria Psicológica de Atenção .....	44
5.3.2	TEACO-FF: Teste de Atenção Concentrada .....	45
5.3.3	TEADI e TEALT: Teste de Atenção Dividida e Teste de Atenção Alternada .....	45
5.3.4	AC: Teste de Atenção Concentrada .....	45
5.3.5	BFM-1: Bateria de Funções Mentais para Motorista: Testes de Atenção .....	46
5.3.6	MVT: Teste de Memória Visual para o Trânsito .....	48
5.3.7	TEM-R: Teste de Memória de Reconhecimento .....	48
5.3.8	TEPIC-M: Teste Pictórico de Memória .....	49
5.3.9	MVR: Teste de Memória Visual de Rostos .....	49
5.3.10	TRAP: BFM-3: Bateria de Funções Mentais para Motoristas: Teste de Raciocínio Lógico .....	50
5.3.11	BETA III: Teste Não Verbal de Inteligência Geral: subteste raciocínio matricial .....	50

5.3.12	TCR: Teste Conciso de Raciocínio.....	51
5.3.13	R1: Teste de Raciocínio Lógico.....	51
5.4	PROCEDIMENTOS DE COLETA DE DADOS.....	51
5.5	ASPECTOS ÉTICOS .....	52
<b>6</b>	<b>RESULTADOS .....</b>	<b>53</b>
<b>7</b>	<b>DISCUSSÃO .....</b>	<b>64</b>
<b>8</b>	<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>69</b>
<b>9</b>	<b>REFERÊNCIAS.....</b>	<b>71</b>
	<b>ANEXOS.....</b>	<b>81</b>
	<b>ANEXO A – Termo de Confidencialidade e Sigilo .....</b>	<b>82</b>

## APRESENTAÇÃO

Meu interesse pela Psicologia do Trânsito teve início em meados de 2005, quando comecei minha trajetória profissional nesta área como psicóloga perita em avaliação psicológica (AP) de candidatos à Carteira Nacional de Habilitação (CNH) na modalidade de prestação de serviços. Um tempo depois, como psicóloga na mesma função, fui contratada para trabalhar em convênio com o Departamento Estadual de Trânsito do Paraná (DETRAN-PR) na 12ª Circunscrição Regional de Trânsito (CIRETRAN) em Londrina. Atualmente, atuo em clínica credenciada ao DETRAN e atuei por 2 mandatos na Junta Recursal Psicológica da mesma instituição, por meio de processo seletivo. Sempre na prática, com a aplicação de APs, surge agora o desejo da pesquisa sobre a práxis e a reflexão sobre desenvolvimento da história dessa profissão, que orgulhosamente, está registrada como uma das primeiras na área da Psicologia no Brasil, (Silva, 2012; Cruz, Silva, & Wit, 2017; Rueda, 2019) ainda, como a primeira especialização psicológica reconhecida legalmente e considerada significativa contribuinte ao reconhecimento da própria Psicologia em 1962 (Rueda & Guimarães, 2021).

O Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) há muito se constitui como o órgão regulamentador do trabalho da perícia psicológica no trânsito, juntamente com o Conselho Federal de Psicologia (CFP). E já se foram muitas as Resoluções regulamentadoras que acompanhei desde o início da minha trajetória. O trabalho destes sempre buscou o aperfeiçoamento dos serviços nos atendimentos de AP da população, no intuito de proteger a sociedade com um viés de coletividade, isto é, priorizando o bem-estar e segurança do conjunto, mas com igualdade e respeito individual também. Houve aprimoramento nos procedimentos, cursos de especialização da área foram exigidos e realizados por todos os psicólogos credenciados no sistema. Houve a criação de associações de trânsito em prol do crescimento técnico e como força política para a defesa dos direitos da Psicologia do Trânsito.

É reconhecido pela categoria profissional que a área necessita de pesquisas sobre os instrumentos e procedimentos para a AP, expansão de atuação na sociedade, promoção de informações sobre o trânsito, seja nos setores de educação, formação de condutores, assim como maior envolvimento em políticas públicas para promover saúde, segurança e mobilidade. Mais ainda há de ter coragem para os desafios que surgiram em 2021 trazidas pelo Novo Código de Trânsito (lei 14.071) e os reflexos na atividade da avaliação psicológica neste contexto, pela pandemia da COVID-19 e as exigências do distanciamento social e a necessidade do trabalho remoto ainda sem clara definição ao nosso campo e, por último e não menos importante, as questões ocasionadas pela Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI nº 3481) movida pelo Ministério Público Federal e aceita em 2021 acerca da comercialização aos não psicólogos dos instrumentos de avaliação psicológica.

O trânsito é considerado um fenômeno complexo (Silva, 2012; Rueda, 2019), importante para o desenvolvimento de todas as áreas da sociedade, mas é cenário de muitas perdas de vidas humanas e precisa ser melhor investigado. Essa demanda é bastante debatida em nosso país que, como citado em parágrafo anterior, acaba de receber O Novo Código de Trânsito (Lei 14.071/2020). Em tempo de isso ocorrer, visto que o último código é de 1997. A sociedade apresentou muitas modificações desde então, como o aumento de automóveis, expansão de estradas e cidades e, infelizmente, o crescimento significativo da violência no trânsito foi registrado. Coisas positivas também ocorreram e que precisam ser consideradas pela AP neste contexto, houve a inclusão de pessoas com deficiência que antes eram excluídas da direção veicular, mais mulheres em atividades profissionais como motoristas e essas novas questões também precisam ser absorvidas pelos profissionais Psicólogos de Trânsito.

De acordo com Organização Pan-Americana da Saúde (2018), cerca de 1,35 milhão de pessoas morrem a cada ano devido aos acidentes de trânsito. Os ciclistas e pedestres são considerados a parcela mais vulnerável e geralmente estão no auge da vida produtiva.

Os institutos responsáveis por estes levantamentos não computam os casos de subnotificação (Organização Pan-Americana da Saúde, 2018). Caso isso pudesse ser feito, o número total de mortes seria maior. É importante destacar que entre 20 a 50 milhões de pessoas sofrem com sequelas incapacitantes e suas vidas são transformadas por restrições e limitações. Os países participantes deste levantamento contabilizam enormes gastos em suas receitas em decorrência dessas mazelas, além da perda de capital humano que poderia estar na ativa, participando do desenvolvimento social e econômico de suas nações (Organização Pan-Americana da Saúde, 2018).

No Brasil, segundo dados recentes do Observatório Nacional de Segurança Viária (Bastos, Garonce, Santos, Igarashi, & Andrade, 2020), a cada 12 minutos é registrada 1 morte no trânsito, ou seja, 5 mortes por hora. Registros do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Carvalho, 2020) corroboram estes números, apontando cerca de 45.000 mortos em decorrência de acidentes de trânsito por ano no Brasil, quase o equivalente a taxas de mortalidade ocasionadas pela violência pública, com armas de fogo, objetos cortantes e violência em geral. Os afastamentos do trabalho são altamente relacionados aos acidentes de trânsito, o que causam prejuízos para cada pessoa, sua família, para o país de maneira geral (Bastos et al., 2020; Carvalho, 2020). Dessa forma, discutir o trânsito é uma necessidade atual e urgente.

Dito isso, discutir sobre o trânsito é um serviço que caberia a toda a sociedade, mais ainda aos profissionais que se incumbiram de tê-lo como objeto de estudo e de atuação. Dessa maneira, o presente trabalho representa a possibilidade de organizar e analisar uma pequena parte do que se constitui a Psicologia do Trânsito na atualidade, pois a especialidade cresce e se desenvolve, ora lentamente, ora sacudida com as demandas da sociedade indo parar onde outras nunca estiveram. A presente pesquisa apresentará um referencial teórico de três capítulos. O primeiro capítulo refere-se às considerações sobre a Psicologia do Trânsito, que versará sobre a história da profissão, os percalços, assim como os progressos alcançados, os contextos políticos e sociais existentes até a sua promoção como especialidade do CFP e do

Estado Brasileiro. Uma seção subordinada ao capítulo um trará dados referentes ao comportamento do motorista, assim como os aspectos culturais e cognitivos que podem, respectivamente, influenciar o comportamento no trânsito e que compõem a capacidade de tomada de decisões neste contexto. O segundo capítulo trará informações sobre a AP no contexto do trânsito, pretendendo abordar como esta área ficou atrelada à esta prática profissional. A compreensão da AP como processo científico em sentido amplo e o seu desenvolvimento serão abordadas. O terceiro capítulo pretende apresentar uma linha histórica sobre as resoluções regulamentadoras do CONTRAN e as orientadoras do CFP, mostrando o desenvolvimento de tais documentos sobre o “perfil do motorista” ao longo desses anos até os dias atuais. Também objetiva apresentar definições atualizadas sobre os construtos cognitivos que são avaliados de acordo com as resoluções vigentes, de modo a atender os objetivos da pesquisa em questão. Na sequência são apresentados os objetivos, método, resultados, discussão, considerações finais, referências e anexos.

## 1 CONSIDERAÇÕES SOBRE A PSICOLOGIA DO TRÂNSITO

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB) considera que o trânsito é o uso das vias por pessoas, animais ou veículos em circunstâncias diversas (*Lei n. 9.503, 1997*). Além disso, o CTB determina que o Estado tem o dever de gerir a conduta dos usuários em situações de trânsito, a fim de proteger a vida e também o meio ambiente. Para Rozestraten (1981), um dos precursores da Psicologia do Trânsito no Brasil, o trânsito é um fenômeno social composto por pessoas e animais, veículos e ambiente. Como um “bem social”, todos têm o direito sobre ele, assim como têm deveres, portanto, este “deveria ser um exercício de convivência pacífica” (Rozestraten, 1986, p. 23). Vasconcelos (2017) atribui ao trânsito um valor social e político, pois entende que este espaço público é o cenário para a realização das atividades e necessidades das pessoas. Deste ponto de vista, o trânsito é compreendido como uma manifestação direta da sociedade (Machado, 2003; Vasconcelos, 2017).

É oportuno refletir que na busca por objetivos diferentes, o trânsito seja um ambiente onde se desenrolam disputas pelo espaço e tempo. Vasconcelos (2017) aponta que as pessoas exercem papéis diferentes no trânsito, quais sejam, como pedestres, ciclistas, passageiros ou motoristas. O comportamento de cada participante poderá ser diferente a depender destes papéis, e também no entendimento deste sujeito sobre seus próprios direitos e poderes (Oliveira et al., 2015; Vasconcelos, 2017). Para regular os interesses individuais, a sociedade vem desenvolvendo regras e outros dispositivos de comunicação social, a fim de informar e regulamentar os deslocamentos, de modo a proteger e ao mesmo tempo equalizar o acesso a todos os participantes (Cristo, 2019; Perfeito & Hoffmann, 2003).

A Psicologia do Trânsito (PT) insere-se nesse contexto interdisciplinar com o objetivo de compreender as relações desse conjunto, sobretudo os processos psicológicos que envolvem os comportamentos do motorista, no intuito de se construir medidas de prevenção e promoção da mobilidade humana (Costa & Alchieri, 2016; Cruz et al., 2017; Ledesma, Poó, & Montes,

2011; Silva, 2012). Segundo Rozestraten (2003, p. 45), a PT “nasceu do estudo do acidente, mas avançou na direção da avaliação dos fatores que levam ao acidente e, em particular, dos conflitos associados”. Para Cruz et al. (2017), o objeto da PT é o comportamento humano no trânsito, e dessa forma mobiliza recursos teóricos e metodológicos para compreender a circulação, suas normas e condutas, cada vez mais permeadas pela tecnologia.

No Brasil, é interessante ressaltar que a PT teve início antes mesmo de a Psicologia ser reconhecida como profissão, em 1962. Há registros de atividades com avaliação de motoristas a partir de 1924, com uso de testes psicométricos em condutores de transportes ferroviários (Cruz et al., 2017; Hoffmann & Cruz, 2003). Na ocasião do primeiro Código Nacional de Trânsito (*Decreto-lei n. 2.994*, 1941), foi determinado inicialmente que o candidato deveria passar por exames médicos e psicológicos para a obtenção da habilitação de veículos. Alguns meses depois, a exigência foi modificada para que tal exame psicológico ocorresse somente em casos de acidentes graves por culpa do condutor (Silva, 2012). O autor aponta tal fato como o primeiro veto sofrido pela PT no código de trânsito brasileiro.

Os anos 60 trouxeram a regulamentação da profissão do psicólogo no país, permitindo a criação do CFP e dos Conselhos Regionais de Psicologia (CRP), pela Lei nº 5.766, de 20 de dezembro de 1971. De acordo com Rueda e Guimarães (2021), a força do CRP permitiu a expansão da PT “nas questões éticas, técnicas e legais, além de ser um meio de representatividade no diálogo com o poder público” (p. 3).

Nas décadas seguintes, vê-se o surgimento efetivo de uma psicologia do trânsito e da segurança viária no país com a criação de vários núcleos de pesquisas, de cursos de pós-graduação e de atualização dos profissionais nas diversas áreas da segurança no trânsito e a realização de estudos e de publicações científicas, de modo que a psicologia passa a dialogar, efetivamente, com o sistema nacional de trânsito. (Rueda & Guimarães, 2021, p.3).

No âmbito do trânsito, regulamentada pelo segundo Código Nacional de Trânsito (*Decreto n. 62.62.127*, 1968), houve a criação dos Departamentos de Trânsito (DETRANs), e cada estado pôde instituir o seu serviço de habilitação, permitindo a regulamentação também do exame psicotécnico em candidatos à habilitação (Cruz et al., 2017; Silva, 2012). Alguns anos depois, com a instituição do CTB, *Lei nº 9.503*, de 23 de setembro de 1997, o exame psicológico foi um dos pontos vetados pelo então presidente Fernando Henrique Cardoso. Entre outras razões expostas pelo então presidente foi que o exame psicológico não era realizado em países desenvolvidos onde havia políticas públicas de combate à violência no trânsito, a avaliação psicológica era muito onerosa e que exames de saúde física bastariam (Silva, 2012). Tal fato, o veto do presidente, foi um pontapé que serviu para demonstrar a união da classe e “como base para a efetiva regulamentação dos aspectos que deveriam ser avaliados nos exames psicotécnicos, algo que era sinalizado como uma das grandes carências da área desde a década de 1950” (Rueda & Guimarães, 2021, p.4).

A situação só foi revertida com a mobilização dos psicólogos autônomos, o envolvimento do CFP e dos Conselhos Regionais de Psicologia (CRPs), a articulação com a classe política e associações de clínicas credenciadas (Cruz et al., 2017; Rueda, 2019; Silva & Alchieri, 2010; Silva, 2012). A partir desta data, o Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) passou a ser o responsável pela regulamentação do exame psicológico realizado neste âmbito. A Resolução do CONTRAN nº 80, instituída em 1998, portanto, após o veto presidencial, foi resultado da contribuição do trabalho da Comissão Especial do Exame Psicológico para Condutores do CFP (Rueda, 2019), além de outras fontes de trabalho. Esta resolução foi promotora de várias mudanças importantes para a área, tais como exigência de curso de capacitação para psicólogos, a mudança da nomenclatura do exame psicotécnico, que passou a ser reconhecido como uma avaliação psicológica pericial (Cruz et al., 2017; Rueda, 2019; Silva, 2012). A partir da Resolução n. 267/2008 do CONTRAN (Conselho Nacional de Trânsito, 2008), houve a determinação do curso de especialização ao psicólogo do trânsito credenciado aos DETRANs.

Dentre os muitos documentos importantes produzidos pelo CFP para a área de trânsito, seguem alguns como a elaboração do Manual para a Avaliação Psicológica de Candidatos à Carteira Nacional de Habilitação e Condutores de Veículos Automotores (Conselho Federal de Psicologia, 2000b); o Caderno de Psicologia do Trânsito e Compromisso Social, publicado em 2000; Psicologia do Trânsito em Trânsito pelo Brasil, 2012; o Livro Ano da Avaliação Psicológica: Textos Geradores, com o texto sobre a avaliação pericial do trânsito intitulado “Psicologia do trânsito ou avaliação psicológica no trânsito: faz-se distinção no Brasil?”, de autoria de Fabián Javier Marín Rueda (2011).

De acordo com a literatura levantada (Silva, 2012; Cruz et al., 2017; Rueda, 2019) uma ação bastante importante, tanto para a formação técnica, quanto para garantir força política para a Psicologia do Trânsito, são as associações para os profissionais. Atualmente, em plena atividade tem-se a Associação Brasileira de Psicologia do Trânsito (ABRAPSIT), vigente desde o ano de 2015, contando com unidades federadas em estados do Brasil (Associação Brasileira de Psicologia de Tráfego, n.d.). “A ABRAPSIT tem como objetivos principais o desenvolvimento técnico, ético e científico da área, assim como a atuação junto ao poder público para que a gestão de tráfego receba o tratamento de atividade de saúde pública” (Rueda & Guimarães, p.5). Decorrente de mudanças trazidas pelo novo Código de Trânsito (lei , sancionado em 2020, a PT precisou lutar para manter novamente os espaços conquistados. A postos, a ABRAPSIT, o CFP junto aos psicólogos do trânsito, grupos políticos e sociedade civil, uniram-se para debater o afrouxamento da legislação, e fortalecer o trabalho do psicólogo do trânsito no processo da aquisição e renovação da CNH (Rueda, 2019).

É importante registrar que o CFP acompanhou todas as exigências ocasionadas pelas Resoluções do CONTRAN com Resoluções próprias – n. 12/2000b; n. 07/2009; n. 09/2011 –, a fim de orientar os profissionais da área. As mais recentes são a Resolução n. 01/2019, que institui normas e procedimentos para a perícia psicológica no contexto do trânsito, e a

Resolução n. 06/2019b, que traz orientações sobre a elaboração de documentos escritos produzidos pelo psicólogo no exercício profissional. As orientações trazidas por esta última não são exclusivas da área, mas afetam diretamente os trabalhos da avaliação de trânsito.

A parceria entre CFP e ABRAPSIT, assim como a ativa participação que a ABRAPSIT começou a exercer na Câmara Temática de Saúde e Meio Ambiente (CTSMA), fez que, em 2018, o Contran estabelecesse um diálogo mais direto com as entidades com a finalidade de elaboração de uma normativa única que não apresentasse diferenças para a prática profissional na área da psicologia do trânsito (Rueda & Guimarães, 2021, p. 6).

Desde o início da sua atuação no país, em meados dos anos 50, o psicólogo de trânsito esteve atuando quase que exclusivamente à AP dos candidatos à CNH (Mognon & Santos, 2016; Rueda, 2011, 2019; Silva & Alchieri, 2010). Talvez, essa restrição de atuação profissional no mercado possa ter trazido uma certa fragilidade em seu papel perante a sociedade. Para Rueda (2019), o cenário internacional dos anos 1940 e 1950, quando eram desenvolvidos estudos sobre o comportamento do motorista, foi o fomentador da ideia de que avaliar os estados psíquicos de condutores teria relação direta com a diminuição de acidentes no trânsito. Avaliar o indivíduo no intuito de verificar se ele possui a capacidade mínima para direção veicular segura é um trabalho para o psicólogo perito, mas afirmar que haverá a diminuição de acidentes “pela aplicação dos testes psicológicos é uma forma de desconsiderar toda a realidade sócio-histórica-cultural dos indivíduos, assim como desconsiderar um contexto tão complexo como é o sistema/ambiente do trânsito” (Rueda, 2019, p. 300).

Nos últimos anos, respondendo à demanda social e às exigências legais, o setor iniciou uma série de mudanças em busca de melhoramento de seu corpo teórico e expansão no campo de atuação (Conselho Federal de Psicologia, 2016). Houve um crescimento nas ofertas de cursos de formação e atualização profissional procurando atender a legislação da área. Embora as exigências para mudanças na prática profissional não sejam novas, a exemplo dos trabalhos publicados pelo Prof. Rozestraten nos anos 80 (Silva, 2012; Rueda, 2019), e registros de atuação

do CFP em atividades na área desde o fim da década de 90 e início dos anos 2000 (Conselho Federal de Psicologia, 2000ab).

Não obstante, estando mais conscientes sobre a sua atuação, os profissionais têm defendido a ideia do fortalecimento da produção científica de sua área, a fim de oferecer suporte para consubstanciar processos educacionais, de AP no contexto de trânsito e se fazer presente nos espaços onde ocorre o desenvolvimento das políticas públicas sobre mobilidade e cidadania (Rueda, 2019; Sampaio & Nakano, 2011). Entretanto, ainda que haja um movimento salutar da classe profissional para expandir os campos de atuação dentro do contexto trânsito, como a oferta de serviços de consultoria às empresas de transporte, por exemplo, a área da AP ainda se constitui numa seara de muito interesse científico.

Para Mognon e Santos (2016), a pesquisa sobre a AP neste contexto pretende aprimorar os instrumentos que compõem esta prática, no intuito de compreender com melhor propriedade os fatores psicológicos e cognitivos do homem para o ato de dirigir, ou seja, o comportamento do motorista. As autoras apontam que o comportamento do motorista é composto por fatores intelectuais, motivacionais, atitudes e crenças (Mognon & Santos, 2016). Portanto, observa-se que discorrer sobre o comportamento no contexto do trânsito é uma tarefa exigente, visto que este envolve uma série de elementos, cuja compreensão advoga um olhar mais crítico e reflexivo. Para tanto, serão apresentadas algumas considerações sobre o comportamento do motorista a fim de promover o entendimento deste importante componente deste cenário.

### 1.1 O COMPORTAMENTO DO MOTORISTA

O ato de dirigir, ou seja, o elemento humano atuando no contexto trânsito, é considerado multifatorial e entendido como um dos fatores que compõe esse sistema (Bottesini, 2010; Hoffman, 2005; Rozestraten, 1981). Os outros elementos são a via, o veículo e o meio ambiente, e se interagem mutuamente. O comportamento humano é o componente mais importante deste

processo, pois enquanto dirige, o motorista é exposto a informações de diferentes origens decorrentes de ambiente externo, como a movimentação de pedestres, ciclistas, outros veículos, sinalizações visuais e auditivas; quanto de seu próprio organismo, isto é, do ambiente interno, tal como suas emoções e preocupações (Balbinot, Zaro, & Timm, 2011; Rozestraten, 1981, 1986; Veiga, Pasquali, & Silva, 2009).

Administrar toda essa demanda de estímulos exige uma gama de recursos pessoais no que concerne à capacidade cognitiva e emocional, no intuito de efetuar tomada de decisões de maneira rápida e precisa. Nessa concepção, ressaltando o processamento cognitivo, para conduzir um veículo com segurança é preciso dispor de capacidade atencional, memória, raciocínio a fim de manter um controle adequado sobre o comportamento (Balbinot et al., 2011; Conselho Federal de Psicologia, 2019a). Para complementar a capacidade cognitiva exigida no ato de dirigir, é necessária uma formação sobre regras técnicas dos automóveis, legislação sobre o trânsito e condutas defensivas, entre outros conhecimentos. O trânsito seguro exige mais do que a aquisição de habilidades motoras (Balbinot et al., 2011). A resolução do CFP vigente que regulamenta sobre os construtos e aspectos que devem estar presentes nos candidatos à habilitação aponta a importância de se observar a presença de uma reflexão satisfatória sobre a segurança no trânsito, ou seja, aspectos morais e éticos precisam estar presentes no repertório do motorista (Conselho Federal de Psicologia, 2019a).

Desse modo, é necessário compreender os componentes cognitivos e psicológicos que perfazem o ato de dirigir, a fim de aumentar o conhecimento sobre essa complexa atividade, uma vez que o elemento humano corresponde a 90% nas causas dos acidentes no trânsito (Veiga et al., 2009). Nessa perspectiva de análise, o acidente de trânsito é resultado de um processo decisório inadequado em algum momento da direção do veículo intencional ou não, que acarretou uma consequência negativa. Os resultados podem ser muito pequenos, e até passar despercebidos, ou podem ser muito significativos e trazer prejuízos humanos permanentes e até mesmo a morte dos envolvidos. Uma das atribuições do trabalho do psicólogo de trânsito na

investigação dos erros humanos neste contexto visa investigar o quão as pessoas contribuem para a ocorrência dos acidentes e suas percepções sobre isso (Reason, Manstead, Stradling, Baxter, & Campbell, 1990).

Battiston, Sleiter, Klein e Kuhnen (2019) utilizaram o conceito de *affordances* no ambiente de trânsito para compreender o comportamento de risco em motoristas. Originalmente desenvolvido por James J. Gibson (1966), *affordance* se refere à relação existente entre o ambiente e o organismo, ou seja, “as informações que o ambiente oferece ao organismo com o qual está em interação” (Battiston et al., 2019, p. 119). Na análise ecológica, considera-se que o ambiente de trânsito está repleto de *affordances*, concirnam as sinalizações, as pessoas, os outros veículos, as características das vias entre outros. Existe uma reciprocidade de percepção e ação, em que o sujeito ativamente capta os estímulos para efetuar suas ações.

As autoras apontam que, considerando a dinamicidade do ambiente de trânsito, há a necessidade de constante tomada de decisões, sendo possível a existência de erros de percepção, o que leva a acidentes e a comportamentos arriscados. O intento é evitar a colisão, ora freando, ora desviando dos obstáculos, com o apoio de atenção constante. Somado a essas questões, ainda contemplam os aspectos sociais do indivíduo no tocante à tomada de decisões. Portanto, a formação dos condutores seria essencial no que tange à escolha de comportamento de segurança, assim como a experiência. A conclusão de seus estudos é que “os comportamentos dos motoristas no trânsito são resultados da escolha dentre as várias informações disponíveis no ambiente” (Battiston et al., 2019, p. 129).

Reason et al. (1990) realizou uma investigação sobre os comportamentos inadequados de motoristas por meio da construção e aplicação de um questionário de autorrelato, no qual buscou identificar e classificar os erros humanos baseados em suas percepções sobre a direção. Esse questionário foi aplicado em um grupo de aproximadamente 500 motoristas ingleses que revelaram a frequência com que cometiam determinados erros enquanto dirigiam. Os resultados permitiram dividir as falhas humanas em categorias denominadas violações, erros e lapsos.

As violações seriam de cunho intencional, enquanto os erros e lapsos seriam provenientes de falhas de processamento na informação. Ao cometer uma violação, é suposto que o motorista tenha conhecimento do contexto social estabelecido por regras e normas, e escolhe não as seguir. Dessa forma, as violações só podem ser descritas e analisadas mediante um código estabelecido na sociedade em questão.

A mobilidade humana não pode ser compreendida isolada dos contextos onde se desenvolve (Perfeito & Hoffmann, 2003; Stanojević, Lajunen, Jovanović, Sârbescu, & Kostadinov, 2018). Os aspectos culturais dos países, a infraestrutura das cidades, níveis de estresse dos participantes devido a fatores econômicos entre outros que permeiam a população, por exemplo, são componentes que influenciam a tomada de decisões, processamento de informação e seguimento de regras no trânsito (Stanojević et al., 2018). Neste sentido, há diferenças nos conceitos que os motoristas têm sobre o que é considerado um comportamento seguro na direção e também sobre os estilos de direção desenvolvidos por eles.

As considerações levantadas nesta seção apontaram que o comportamento dos motoristas é composto por fatores pessoais e ambientais. Isso deve ser considerado no processo de avaliação psicológica deles, no momento da interpretação dos resultados e desempenho observado. Não é possível realizar um processo de avaliação psicológica objetiva e válida sem a referência trazida na história do motorista. Para tanto, seguem na próxima seção apontamentos sobre a história da Avaliação Psicológica, o interesse dos homens em praticá-la e os cuidados inerentes à sua realização.

## 2 AVALIAÇÃO PSICOLÓGICA NO CONTEXTO DO TRÂNSITO

A AP pode ser entendida, de forma ampla, como uma atividade inerente ao trabalho do psicólogo quando, ao analisar um fenômeno psicológico, debruça-se sobre este, dando-lhe toda a atenção, levantando hipóteses e ponderando sobre as informações que surgem, “ainda que os métodos investigativos por ele utilizados possam ser diferentes em cada contexto e estar atrelados à sua formação teórica” (Reppold, Zanini, & Noronha, 2019, p. 15). De forma mais específica, a AP corresponde a um processo mais definido, com estágios bem estruturados, indicação clara de um método para a coleta de dados, apontamentos de objetivos e questionamentos a serem respondidos, instrumentos e técnicas determinadas que culminam na elaboração de documentos psicológicos (CFP, 2013, 2018, 2019b; Hutz, 2015; Reppold et al., 2019; Urbina, 2009).

De fato, a AP é uma área de estudo com conhecimento e métodos próprios, que objetiva gerar teorias, formas de ensino, sendo também uma prática privativa do psicólogo (CFP, 2013; Borsa, 2016). Segundo a Resolução nº 09/2018 do CFP,

Avaliação Psicológica é definida como um processo estruturado de investigação de fenômenos psicológicos, composto de métodos, técnicas e instrumentos, com o objetivo de prover informações à tomada de decisão, no âmbito individual, grupal ou institucional, com base em demandas, condições e finalidades específicas.

O processo é considerado bastante complexo, em que são levantados hipóteses ou diagnósticos sobre aptidões, personalidade, habilidades específicas, funcionamento intelectual e outros construtos psicológicos (CFP, 2013; Hutz, 2015; Primi, 2018; Urbina, 2009). É importante ressaltar que a AP pode ser realizada com o uso ou não dos testes psicológicos, como apontado pela Resolução 09/2018 (CFP, 2018). Por ser um processo, a AP permite

procedimentos com uso de testes, dinâmicas, observações e outras técnicas ou procedimentos (Urbina, 2009).

De acordo com um levantamento de aspectos históricos sobre a AP realizado por Faiad, Pasquali e Oliveira (2019), esta área de conhecimento e prática tem raízes muito antigas. Os autores apontam que há registros de que na China antiga, 2200 a.C., havia um processo de seleção realizado com candidatos a cargos de governo por meio de provas consideradas muito difíceis. Esses procedimentos podem ser considerados como primórdios da AP como a conhecemos hoje, denotando que os homens sempre tiveram interesse em conhecer como são os comportamentos e atitudes dos indivíduos, de modo a destinar cada sujeito em papéis próprios ou mesmo compreender os anseios e motivações destes.

Dessa forma, percebe-se que o grande avanço da Psicologia, enquanto ciência do conhecimento, na área da avaliação psicológica, está centrado nas mudanças da prática profissional, no entendimento do funcionamento humano, por meio de instrumentos que foram construídos e aprimorados ao longo dos séculos, respaldados por técnicas de análise cada vez mais elaboradas (Faiad et al., p. 112).

No Brasil, o desenvolvimento da AP passou por três momentos distintos conforme são apontados por Wechsler, Hutz e Primi (2019). No início do século XX, entre os anos 1906 a meados de 1930, foram registradas as primeiras investigações psicológicas sobre processos de aprendizagem e seleção profissional. Os primeiros testes, de interesse em áreas de aprendizagem escolar, foram registrados nos anos 1920. Importantes produções no desenvolvimento de instrumentos são atribuídas à década de 50, com a criação Instituto de Seleção e Orientação Profissional (ISOP), com destaque para a área da avaliação de trânsito (Silva, 2012; Cruz et al., 2017; Wechsler et al., 2019; Rueda, 2019). Também devem ser destacados a este período as produções de testes de inteligência, projetivos, publicações sobre psicodiagnóstico, inserções dos termos validade e precisão (Wechsler et al., 2019).

Num segundo momento, a AP passou por um período de crise e descrédito por parte dos próprios psicólogos, que criticavam instrumentos no tocante aos estudos de validade e normas (Oakland, Wechsler, & Maree, 2013; Wechsler et al., 2019). Somente a partir dos anos 90, com o surgimento de institutos, laboratórios de pesquisa e organização de grupos de trabalho em diferentes regiões do Brasil, foi verificado um novo cenário, com promoção de eventos, publicações diversas e consequente valorização da AP (Noronha & Reppold, 2010; Borsa, 2016; Wechsler et al., 2019). Foi observado uma crescente demanda pela prática da AP, a ampliação de cursos na área e consequentemente a preocupação com a qualidade destes, estende estende-se sobre as formas de ensino. Em vários níveis institucionais, a exemplo do Ministério da Educação (MEC), o CFP e Instituições de Ensino Superior (IES), há uma preocupação em aproximar a teoria da prática para a aprendizagem, de modo a disponibilizar profissionais qualificados e continuidade no desenvolvimento técnico (Noronha & Reppold, 2010; Borsa, 2016).

O terceiro período fica entendido como a fase onde foram criadas formas de corresponder às exigências sociais e otimizar atuação da classe profissional na área da AP, houve a criação da Comissão Consultiva em Avaliação Psicológica (CCAP) e o Sistema de Avaliação de Testes Psicológicos (SATEPSI) em 2003 por parte do CFP. Entre as áreas mais duramente criticadas estava a área de AP no contexto do trânsito. Os profissionais que exerciam a AP vinham sofrendo muitas críticas da sociedade civil e ações judiciais devido a processos de AP inconsistentes e umas das razões apontadas era “muito provavelmente, a formação deficitária”... o que acarretava “desconhecimento do amplo processo de construção dos testes e da pouca estima à estatística” (Reppold & Noronha, 2018, p. 7). As conquistas apontadas foram o desenvolvimento técnico dos instrumentos de avaliação e instituição de resoluções específicas da prática, delimitando e regulamentando seu uso, da elaboração e da comercialização dos testes psicológicos, primeiro com a Resolução do CFP 02/2003 (CFP, 2003) e depois com a Resolução 09/2018 (CFP, 2018).

A partir de 2021, um novo período se abre insurgindo uma nova luta de classe como em outros tempos já houve, podendo defini-la uma quarta fase para a AP no Brasil? A bem da verdade, um dos fatores desse novo episódio para a AP tem seu começo em 2003, justamente quando foi emitida a Resolução do CFP 02/2003 (CFP, 2003) orientando entre outras questões a restrição para a comercialização dos testes psicológicos. Neste período o Ministério Público Federal entrou com requerimento junto ao Procurador Geral da República com a propositura de uma Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI nº 3481) para os artigos que dispunham sobre essas orientações ao comércio de testes, considerando a comercialização de tais materiais devem ser acessíveis a todos que assim desejarem obtê-los. As consequências dessa liberação, já ocorrida pela decisão do Supremo Tribunal de Justiça em 05 de março de 2021, acarretará enormes prejuízo para a AP e para a sociedade que faz uso dela em seus diversos contextos, “pois desnatura os instrumentos que levaram anos de estudos científicos para serem alcançados, impactando significativamente na produção de conhecimento psicológico, no trabalho do psicólogo, e, sobretudo, na sociedade que, em última instância, é a beneficiária dos serviços prestados pela psicologia” (Noronha, Resende, Oliveira, Muniz & Reppold, 2021).

Outra questão importante a ser registrada foi ocorrência da pandemia do novo corona vírus COVID-19 e seus impactos para a AP devido as exigências do distanciamento social para a área e para todos os cidadãos brasileiros. Com certeza foi um gatilho para novas formas no fazer do psicólogo e a prática da AP devido, não só ao distanciamento social, mas com a mudança nas práxis desde a observação clínica, a aplicação de instrumentos psicológico, pois estes têm em sua forma de aplicação e normativas as situações em que ocorreram a sua construção. De acordo a literatura levantada, a nova conjectura trouxe a necessidade de atividades remotas que antes não eram previstas para a AP, dessa forma, o CFP e os grupos científicos precisam repensar o que seria possível na nova realidade que se punha para o

profissional (Marasca et al, 2020; Muniz Rueda & Noronha, 2021). Ainda nessa propositura, ainda há muito o que se percorrer, mas já houve algumas orientações para a classe.

Certamente a instauração do Novo Código de Trânsito (lei 4.071) trouxe outros impactos para a AP que começaram desde a iminência do veto presidencial para a atividade que poderia ocorrer a partir da sanção da lei. Esse fato já havia sido aventado por Silva (2012) em artigo que discorria sobre a Psicologia do Trânsito e os 50 anos de profissão no Brasil. No artigo o autor provocava a reflexão dos profissionais da área a respeito da valorização das atividades do psicólogo do trânsito para a sociedade de fato. O qual empenhado estavam os que se interessavam nesse fazer, o quão estavam firmes os alicerces onde se desenrolava a Psicologia de Trânsito. Bem, o Novo Código de Trânsito trouxe mudanças sobre a validade das CNHs que impactam na frequência com que os motoristas profissionais serão avaliados em suas habilidades. Parece simples, mas a ameaça do veto sobre a atividade trouxe toda uma mobilização de entidades relacionados ao contexto:

Ante a ameaça de novo impacto significativo não apenas na atuação da psicologia do trânsito, mas também, na preservação da vida, fez-se necessário a intensificação da articulação junto aos parlamentares. A defesa da saúde no trânsito se fez novamente presente na parceria do CFP e ABRAPSIT, juntamente com as entidades médicas representativas como o Conselho Federal de Medicina (CFM), a Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (ABRAMET) e a Associação Médica Brasileira (AMB). Foram novos meses de lutas, com defesas técnicas, científicas e atuações políticas para demonstrar a importância da promoção da saúde no contexto do tráfego viário. Em 17 de março de 2021, apenas um mês antes de entrarem em vigência as alterações do CTB, as conquistas da categoria vieram com a derrubada dos vetos presidenciais pelo Congresso Nacional com uma maioria inquestionável (Rueda & Guimarães, 2021).

Atualmente a AP para o contexto de trânsito é regulamentada pela Resolução n. 425/2012 (CONTRAN, 2012) e pela Resolução n. 01/2019 (CFP, 2019a). Ambas orientam sobre procedimentos que deverão ser utilizados pelos profissionais peritos credenciados ao órgão executivo de seu território intitulado psicólogo perito examinador de trânsito. A Resolução n. 425/2012, com poucas modificações das resoluções anteriores, orienta sobre as condições da AP no processo de habilitação, etapa obrigatória para candidatos à CNH e para aqueles que desejam a direção como atividade remunerada, e ordena que deverão ser aferidos, por métodos e técnicas psicológicas, os seguintes processos psíquicos: a) tomada de informação; b) processamento de informação; c) tomada de decisão; d) comportamento; e) autoavaliação do comportamento, e f) traços de personalidade. A condução desta avaliação deve obedecer a regulamentação do CFP. É considerada candidata a pessoa que se submete ao exame de aptidão física e mental e/ou à avaliação psicológica para a obtenção da CNH, seja por motivos de primeira habilitação, renovação, adição ou mudança de categoria.

Quanto à regulamentação específica do CFP está vigente a Resolução 01/2019 (CFP, 2019a). Trata-se de uma modalidade de avaliação psicológica pericial, pois tem o objetivo de responder a uma demanda legal específica: o candidato está apto ou não para dirigir?

A perícia psicológica é uma avaliação psicológica direcionada a responder demanda legal específica. É um processo técnico-científico de coleta de dados, estudos e interpretação de informações a respeito dos fenômenos psicológicos que são resultantes da relação do indivíduo com a sociedade, utilizando-se, para tanto, de estratégias psicológicas – métodos, técnicas e instrumentos – reconhecidas pela Psicologia. No contexto do trânsito, ela deve ser realizada por psicóloga (o) qualificada (o) no assunto (CFP, 2019a).

Tal qual é compreendida e regulamentada, esta avaliação tem a pretensão de verificar se o candidato à CNH apresenta os requisitos mínimos para a direção veicular segura (CFP,

2019a). Para tanto, são mensurados: a) aspectos cognitivos, a saber, a atenção concentrada, atenção dividida e atenção alternada, memória visual e inteligência; b) aspectos do juízo crítico e comportamento, isto é, são verificadas condutas concernentes à promoção da segurança pessoal e de terceiros, assunção de responsabilidades sobre as ações, respeito e obediência às normas sociais e legais por meio de entrevistas, proposição de situações hipotéticas aos candidatos e também com o levantamento do histórico de vida. Ainda, quanto aos traços de personalidade, são verificados fatores de agressividade, ansiedade e impulsividade, não podendo estar em níveis diminuídos nem exacerbados (CFP, 2019<sup>a</sup>, Rueda e Guimarães, 2021).

É imprescindível registrar que ao candidato que discordar do resultado de AP em clínica credenciada, poderá solicitar a instauração de Junta Psicológica Resolução n. 425/2012 do CONTRAN (CONTRAN, 2012). Nessa direção a Resolução aponta que:

A revisão da avaliação psicológica ocorrerá por meio de instauração de Junta Psicológica, pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, e será constituída por três psicólogos peritos examinadores de trânsito ou especialistas em psicologia de trânsito (CONTRAN, 2012).

Caso ainda houver desacordo pelo resultado apresentado pela AP da Junta Psicológica instaurada, o candidato poderá solicitar recurso ao Conselho Estadual de Trânsito - CETRAN ou ao Conselho de Trânsito do Distrito Federal – CONTRANDIFE (Conselho Nacional de Trânsito, 2012). Ao psicólogo perito cabe a escolha dos instrumentos que compõem o conjunto de procedimentos utilizados a fim de responder à demanda deste setor, observando as regulamentações que orientam a área da AP, como a Resolução 09/2018, que versa sobre as diretrizes para a realização de AP no exercício profissional e regulamenta o SATEPSI (CONTRAN, 2018). “A psicóloga e o psicólogo têm a prerrogativa de decidir quais são os métodos, técnicas e instrumentos empregados na Avaliação Psicológica, desde que devidamente fundamentados na literatura científica psicológica e nas normativas vigentes do

Conselho Federal de Psicologia” (s/p). Para a realização da AP, é prevista a utilização de fontes fundamentais de informação, por exemplo, testes psicológicos, assim como fontes complementares de informação, dinâmica de grupo e entrevistas.

Para a redação dos documentos oriundos do processo avaliativo, é preciso seguir as orientações da Resolução 06/2019 (CFP, 2019b), na qual são determinados os critérios que regulam os documentos psicológicos produzidos pela psicóloga (o), assim como as suas condições de guarda. “O documento psicológico constitui instrumento de comunicação escrita resultante da prestação de serviço psicológico à pessoa, grupo ou instituição” (CFP, 2019b). Dessa maneira, as orientações da referida resolução são primordiais no trabalho do psicólogo do trânsito, quando em atividade da AP, visto que deve registrar os atendimentos realizados aos candidatos à CNH. Os documentos devem ser arquivados por período de cinco anos, mantendo-os seguros e acessíveis somente aos psicólogos. Laudos ou atestados devem ser fornecidos aos usuários do sistema mediante solicitação formal. Para um satisfatório trabalho de avaliação no contexto do trânsito, é fundamental que o psicólogo perito detenha conhecimento dos aspectos que fazem parte dos processos cognitivos e comportamentais dos motoristas. Com a sanção da lei 14.071 e as mudanças para a definição de validade das CNHs, fica a critério do psicólogo do trânsito, quando assim ele julgar necessário, estabelecer um prazo diferente do que é regulamentado pela lei sobre a validade da perícia psicológica, ao candidato que apresentar necessidade para tal de acordo com a nota técnica nº 543/2021 emitida pelo Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN, 2021).

Observa-se que a as resoluções do CFP que norteiam a área do trânsito, quais sejam, Resolução 01/2019 que estabelece regras específicas para a AP no contexto do trânsito e a Resolução 06/2019 que normatiza a escrita de documento psicológicos, ambas apesar de serem a base para a realização da AP no trânsito, elas apresentam convergências entre si e também com as publicações oficiais do CONTRAN, mas também há necessidade de avanço. Diante do

exposto, fica evidente que ao psicólogo do trânsito é fundamental apropriar-se de conhecimentos sobre o desenvolvimento das exigências dessa avaliação ao longo do tempo no Brasil de modo a ter a competência técnica nesta tarefa. Assim, a próxima seção contemplará um descritivo desse conteúdo.

### **3 CONSTRUTOS PSICOLÓGICOS AVALIADOS NO CONTEXTO DO TRÂNSITO**

Como já mencionado nos capítulos anteriores, as normas e orientações para cumprir o trabalho de avaliação no contexto do trânsito passaram por diversas modificações oriundas do CFP e CONTRAN. Estes órgãos influenciaram-se mutuamente ao longo dos anos a fim de desenvolver tanto os preceitos técnicos para formação do psicólogo perito no contexto do trânsito, quanto as características que constituem o perfil do motorista, sendo que este último receberá o destaque do presente capítulo. O primeiro Código Nacional de Trânsito estabelecido pelo Decreto Lei nº 2.994 de 28 de janeiro de 1941 já determinava a exigência de exames médico e psicológico com o objetivo de estabelecer o “perfil psicofisiológico profissional mínimo, compatível com o exercício da atividade” (Rueda & Guimarães, 2021, p.2). Logo após, o país recebeu o decreto 9.545, de 5 de agosto de 1946, “que tratava da habilitação do condutor de veículos automotores, e indicava a necessidade de realização de “exame psíquico”, com base em um conjunto de testes” a fim de estabelecer um perfil psicofiológico do condutor do veículo, fato do qual decorreu a expressão “exame psicotécnico” (Cruz, Silva & Wit, 2017, p.32).

A regulamentação do Sistema Nacional de Trânsito pelo Decreto-Lei 62.127, de 16 de janeiro de 1968, definiu, entre outras providências, o serviço médico e o psicotécnico e as pesquisas científicas brasileiras para o perfil do motorista dessa ocasião enfatizaram a avaliação das características de personalidade, a resistência à fadiga, acuidade visual, a atenção difusa entre outros fatores (Cruz et al., 2017; xxxx). Outras muitas contribuições seguiram-se a esse período e, nos anos 80, a PT recebe do CONTRAN a Resolução 51, de 21 de maio de 1998, que tratava do credenciamento de profissionais de medicina e psicologia para a realização dos exames para motoristas e definia para o exame psicológico a investigação das áreas cognitivas, práxica e equilíbrio psíquico. Posteriormente, a área recebeu a Resolução 80 do CONTRAN, em novembro do mesmo ano, definindo o trabalho do psicólogo como preliminar e obrigatório

na obtenção e mudanças de categoria da CNH e necessitavam ser aferidas na avaliação psicológica as áreas percepto-reacional, motora, nível mental, equilíbrio psíquico e habilidades específicas (Cruz et al., 2017; Rueda & Guimarães, 2021).

A Resolução 267 do CONTRAN, de 15 de fevereiro de 2008, definia que os processos psíquicos que deveriam ser aferidos como perfil de motorista seriam a tomada e processamento de informação, tomada de decisão, comportamento, autoavaliação do comportamento e traços de personalidade. De forma complementar, o CFP emitiu as Resoluções 012/2000 e logo depois a Resolução 007/2009. A primeira, 012/2000, trazia como característica de perfil do condutor o nível intelectual capaz de analisar, julgar e sintetizar quando diante de situações problemáticas, nível de atenção capaz de discriminar estímulos e situações, nível psicomotor, áudio-visiomotoras e características de personalidade.

A Resolução do CFP 007/2009, de forma mais sistematizada, trouxe como perfil de motorista as características necessárias a serem investigadas: 1. Tomada de informação e Detecção, sendo que a aferição da atenção deveria ocorrer em seus diferentes tipos tais como, atenção difusa, vigilância, atenção sustentada, atenção distribuída ou dividida, atenção alternada conforme definida pela literatura e pelos manuais de instrumentos padronizados; 2. Processamento de informação e tomada de decisão, incluindo a Inteligência como a capacidade de resolver problemas novos, relacionar ideias, induzir conceitos e compreender implicações; a Memória como a capacidade de registrar, reter e evocar estímulos (memória em curto prazo e longo prazo), a Orientação espacial, juízo crítico e tomada de decisão; 3. Comportamento como um conjunto de reações de um sistema dinâmico em face das interações propiciadas pelo meio; 4. Traços de Personalidade que envolvessem o controle emocional, ansiedade, impulsividade e agressividade (CFP,

A Resolução do CONTRAN 425, de 27 de novembro de 2012, que substituiu as anteriores e continua em vigor, trouxe como exigências do perfil do motorista características a

capacidade satisfatória na tomada de informação, sendo necessárias a avaliação da atenção difusa ou vigilância, atenção concentrada e seletiva, atenção distribuída e detecção, discriminação e identificação. Também ao candidato é necessário apresentar a capacidade de processamento de informação, que abrange a orientação espacial, o conhecimento cognitivo que inclui a capacidade de aprender, memorizar (memória de curto prazo, memória operacional) e outras; a inteligência como uma capacidade de analisar e resolver problemas; julgamento crítico e tomada de decisão. Há exigências para apresentação de comportamentos no que tange às capacidades de reação, coordenação viso motora e, bastante importante também a adequação dos traços de personalidade que incluem o equilíbrio dos traços de personalidade, capacidade de socialização com intuito de pensar coletivamente.

Em contrapartida, o CFP emitiu a Resolução 01/2019 que orienta como características do perfil psicológico de motorista a apresentação dos seguintes critérios, de modo satisfatório de acordo com os manuais técnicos da área e literatura científica atualizada, quanto aos aspectos cognitivos: a atenção concentrada, a atenção dividida e a atenção alternada; a memória visual e a inteligência; quanto ao juízo crítico/comportamento: reações/decisões adequadas às situações no trânsito, tempo de reação, assim como a capacidade para perceber quando as ações no trânsito correspondem ou não a decisões ou a comportamentos adequados, considerando o coletivo que o trânsito apresenta, assim como o histórico do candidato com relação a acidentes de trânsito e opiniões sobre cidadania e mobilidade humana e urbana; quanto aos traços de personalidade é preciso apresentar: os níveis de impulsividade, agressividade e ansiedade adequados, ou seja, nem exacerbados nem diminuídos.

De acordo com esse resgate histórico, tanto da legislação de trânsito quanto das orientações do CFP podem ser percebidos a evolução ao longo dos anos no Brasil tanto do perfil do motorista, assim como os critérios para a avaliação psicológica deste, atualmente entendida como perícia psicológica. “Sobre esses pontos, é importante mencionar que os processos

psíquicos a serem avaliados foram atualizados no sentido de aprofundar as questões cognitivas, emocionais e de personalidade a serem aferidas” (Rueda e Guimarães, 2021, p. 5). Na Resolução do CFP 01/2019, as nomenclaturas dos construtos atencionais estão atualizadas com a literatura da área, apresentadas mais à frente no texto. A definição da modalidade da memória a ser investigada, antes em vários subtipos, com a legislação vigente, passa a ser somente para a avaliação da memória visual. O construto da inteligência também foi ganhando outras nomenclaturas e definições, mas permanece como um fator fundamental para as normas, aspectos da personalidade ganharam destaque, assim como questões sobre cidadania e trânsito.

Contudo, correspondendo os objetivos do presente trabalho, receberá enfoque o referencial teórico para os construtos atencionais, de memória e inteligência. Construto é um modelo teórico para explicar um conceito que não pode ser observado fisicamente, mas pode ser observado por meio de instrumentos e ações (Hutz, 2015; Pasquali, 2017). Para melhor compreendê-los serão apresentadas a seguir algumas definições encontradas na literatura.

A atenção é um recurso mental que capacita o sujeito no controle de uma atividade nervosa relacionada a estímulos internos e externos de modo a selecionar aqueles que receberão processamento prioritário (Sternberg, 2000; Xavier, 2015). Contudo, essa definição única não comporta toda a complexidade do conceito sobre a atenção. As habilidades atencionais dependem de vários fatores, entre eles “a história de interação do organismo com o ambiente” (Xavier, 2015, p. 59). As experiências vivenciadas pelas pessoas permitem a construção de contingências que influenciam os aspectos atencionais. Dessa forma, as situações que ocorrem com mais regularidade podem proporcionar ao sujeito uma capacidade de se antecipar ou se preparar para elas. Isso confere à pessoa uma intencionalidade e favorece a capacidade de adaptação.

De acordo com Coutinho, Mattos e Abreu (2010), a capacidade atencional também pode ser impactada pelo interesse na tarefa. Os autores apontam cinco aspectos para definir a atenção:

1) nível de alerta ou ativação, que proporciona capacidade para focalizar e prontidão para responder; 2) seletividade, que corresponde a capacidade em selecionar estímulos específicos em detrimento de outros; 3) alternância, que é “a capacidade de alternar entre um estímulo e outro”; 4) divisão, capacidade de processar em estímulos distintos simultaneamente; 5) sustentação, corresponde a capacidade de manter o foco em uma tarefa para um tempo mais extenso e mantendo um padrão de consistência. É importante frisar que as nomenclaturas para essas definições podem apresentar diferenças na literatura.

A atenção também pode ser compreendida como voluntária ou endógena, quando ocorre intencionalmente por meio de um controle descendente, denominado *top down*; e atenção automática ou exógena, involuntária e ascendente, denominada *bottom-up* (Lellis, 2017; Helene & Xavier, 2003). A atenção voluntária ocorre quando o sujeito direciona sua ação para determinado estímulo de seu campo visual, ocorrendo em tarefas mais complexas. A capacidade para atenção involuntária é importante para reagir aos diversos estímulos que ocorrem no ambiente, de maneira ampla. Ambas as formas são importantes na direção de veículos, a primeira para o seguimento de pistas, tais como as sinalizações e características previstas em pistas de rolamento, por exemplo. A atenção involuntária seria aquela correspondente à varredura visual que o motorista faz enquanto dirige e de repente surge uma pessoa em frente ao veículo exigindo uma freada abrupta.

Uma outra classificação da atenção é proposta por Lellis (2017) e utilizada em outras pesquisas sobre o tema por autores brasileiros (Lima, 2010; Rueda & Sisto, 2009; Rueda, 2017), aponta os seguintes subtipos: atenção concentrada, atenção dividida e atenção alternada. Segundo Rueda (2009), a atenção concentrada se refere à capacidade que o indivíduo apresenta em selecionar apenas uma fonte de informação diante de vários estímulos distratores num tempo predeterminado. Ainda de acordo com o mesmo autor, a atenção dividida é a capacidade da pessoa para procurar estímulos diferentes simultaneamente. A atenção alternada é exigida quando o indivíduo precisa focar sua atenção ora em um estímulo ora em outro, também num tempo

predeterminado. Tendo sido apresentado o conceito de atenção, na sequência serão apresentadas as definições sobre o conceito de memória.

O construto da memória também é encontrado com diferentes definições na literatura (Abreu, Rivero, Coutinho, & Bueno, 2014; Bueno & Batistela, 2015; Ferreira, 2016; Izquierdo, 2018). De um modo geral, os autores caracterizam a memória um construto com vários processos, sendo os mais importantes o que permite o indivíduo adquirir, armazenar e recuperar informações. Constitui uma função mental de suma importância para a aprendizagem, possibilidades de caracterizar a própria identidade e realizar a maioria das atividades da vida diária. “Conforme o indivíduo é novamente submetido a situações similares às aquelas já vivenciadas, ele torna-se capaz de reconhecer padrões e ter comportamentos coerentes com suas experiências” (Abreu et al., 2014, p.103). Consideram que esse construto, assim como a atenção, seja um dos mais estudados nos campos científicos. Pode ser considerada em diferentes tipos e subtipos apresentados na sequência (Abreu et al., 2014; Bueno & Batistela, 2015; Ferreira, 2016; Izquierdo, 2018).

Para Bueno e Batistela (2015), no tocante ao tempo, pode ser de longo prazo ou curto prazo. Esta classificação está relacionada à recuperação de informações ante a passagem do tempo cronológico e a capacidade de armazenamento. De longo prazo, isto é, quando se pode recuperar as informações independente do tempo que tenha se passado, ainda pode receber uma classificação de modalidade declarativa ou explícita, quando se pode discorrer sobre as informações. As informações decorrentes da memória declarativa ainda podem ser identificadas como episódicas, quando é possível identificar quando ocorreram; ou de natureza semântica, quando se pode declarar o conteúdo, mas não há possibilidade de saber exatamente quando eles foram aprendidos. A modalidade não declarativa ou implícita são as informações consideradas procedimentais, como dirigir ou andar de bicicleta, e geralmente dependem de informações motoras e sensoriais (Bueno & Batistela, 2015).

De acordo com Abreu et al. (2014), a memória de curto prazo ou de curta duração tem a capacidade de armazenamento limitada. Esta modalidade de memória está relacionada com a possibilidade de recuperação das informações dentro de poucos segundos depois da exposição a informações. A memória de curto prazo é associada à memória operacional. A memória operacional permite que processos mentais complexos, por exemplo, cálculos matemáticos, sejam realizados enquanto se mantém várias informações disponíveis para efetua-los. Para finalizar conceito de memória, ainda é importante citar a memória prospectiva, que consiste na capacidade de lembrar-se de uma atividade que está planejada para o futuro, ou seja, o indivíduo estabelece uma intenção de ação para ser realizada assim que as circunstâncias previstas estiverem presentes (Abreu et al., 2014). De acordo com Izquierdo (2018), a memória prospectiva também pode ser classificada como o tipo declarativo episódico.

O último construto a ser definido para o entendimento das exigências da AP pericial de trânsito vigente é o que trata da inteligência. A inteligência, assim como os construtos de atenção e memória, é bastante controverso e apresenta diferentes conceitos teóricos. Na tentativa de haver uma congruência para o tema, são reconhecidas na literatura algumas referências clássicas internacionais, quais sejam, a publicação no *The Journal of Educational Psychology* em 1921, o livro de autoria de Sternberg e Detterman em 1986, a publicação conduzida por Snyderman e Rothman em 1987, a publicação de Gottfredson à revista *Intelligence*, em 1997, resultado de uma pesquisa entre pares. O que se pode ser observado nestas obras é que a definição de inteligência sofre influência da especialidade do pesquisador, ou seja, não há claramente um consenso (Flores-Mendoza & Saraiva, 2018).

Flores-Mendoza (2010) afirma que as diferenças na capacidade e competência para a realização de atividades que são observadas entre os indivíduos não é mera causalidade. Para a autora, a inteligência é um atributo que permite que certas pessoas tenham mais facilidade para resolver problemas, obter mais prestígio profissional, financeiro e até mesmo, acredita que a inteligência reflete na saúde física. Essas pessoas são mais facilmente reconhecidas pelas outras

como espertas e rápidas. Pode-se perceber, na fala de Flores-Mendoza, que a inteligência permite ao indivíduo facilidades de adaptação às tarefas e essa desenvoltura lhes acarreta vantagens em amplos aspectos da vida. Essa capacidade não é necessariamente decorrente de uma aprendizagem acadêmica.

Dentre os primeiros modelos teóricos apresentados sobre a inteligência estão o de Charles Spearman, com a introdução do fator *g* para representar um fator geral da inteligência; Raymond Cattell e John Horn propuseram um modelo com dimensões não hierárquicas, contendo dimensões denominadas inteligência fluída e inteligência cristalizada. John Carroll defendeu um modelo hierárquico chamado de teoria dos três estratos, em que haveria um nível mais elevado, o estrato III com o fator *g*; uma camada com habilidades amplas no estrato II, nesta estariam a inteligência fluída e cristalizada entre outras, e uma terceira camada, o estrato I, com aproximadamente 60 fatores específicos (Flores-Mendoza & Saraiva, 2018; Primi, 2003; Urbina, 2009). Contudo, o modelo mais aceito até recentemente foi o proposto por Kevin McGrew e Dawn P. Flanagan, que integraram os modelos de Carroll, Cattell e Horn e o batizaram de modelo CHC. Esse modelo é hierárquico e tem o fator *g* como representante da inteligência geral (Flores-Mendoza & Saraiva, 2018; Primi, 2003; Urbina, 2009).

Com o intuito de realizar um levantamento sobre a avaliação da inteligência entre os anos de 2005 a 2014, as autoras Alves, Rosa, Silva e Sardinha (2016) apontaram que a inteligência se constitui em um dos temas mais pesquisados na psicologia, sendo que as teorias clássicas sobre o assunto são a de abordagem psicométrica, a desenvolvimental e a cognitivista. A abordagem psicométrica, com os pontos mais importantes já discutidos nos parágrafos anteriores, defende a ideia de traços estruturais e a avaliação é baseada em um ou vários fatores, independentes ou hierárquicos. A abordagem desenvolvimental tem como seu maior representante Jean Piaget, e entende que a inteligência vai sendo construída através de fases do desenvolvimento cronológico, de capacidades mais concretas até as mais abstratas e podem ser

avaliadas por meio de provas apropriadas a cada fase de conhecimento. A abordagem cognitivista propõe que há processos de codificação, ou seja, as informações são apreendidas e transformadas pelo sujeito, e há instrumentos desenvolvidos para a avaliação destes conhecimentos.

Realizado esse apanhado de conceitos teóricos sobre temas que corresponderão à investigação proposta para a presente pesquisa, seguem na próxima seção a apresentação dos objetivos, métodos e demais informações para a execução das atividades. Os objetivos foram elencados a fim de delinear o perfil cognitivo de candidatos à carteira nacional de habilitação do norte do Paraná especialmente em suas características cognitivas.

## 4 OBJETIVOS

### 4.1 OBJETIVO GERAL

Analisar perícias psicológicas de trânsito realizadas em cidades do Paraná no de 2019.

### 4.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

1. Caracterizar os respondentes da amostra quanto às variáveis sexo, idade, escolaridade e estado civil.
2. Descrever os motivos dos processos, categorias buscadas e qual momento da avaliação psicológica concluíram essa etapa.
3. Averiguar as pontuações obtidas nas medidas utilizadas.
4. Analisar possíveis diferenças de desempenho da amostra considerando o sexo dos participantes.
5. Verificar possíveis correlações entre os construtos investigados e entre os construtos e as características da amostra.
6. Buscar possíveis relações de dependência entre os construtos analisados.

## 5 MÉTODO

A presente pesquisa é do tipo descritiva e documental, com delineamentos de levantamento e correlacional.

### 5.1 FONTE

Fizeram parte dos dados de pesquisa 1009 protocolos de avaliação psicológica de candidatos à CNH do período de janeiro a dezembro de 2019. Esses documentos estavam arquivados em clínicas situadas no norte do Paraná devidamente credenciadas ao DETRAN - PR. As consultas foram em partes do processo, quais sejam, os registros de entrevistas para averiguação de informações sociodemográficas e, para os aspectos cognitivos, os dados decorreram dos testes padronizados aplicados no que tange a atenção, em 3 subtipos, atenção concentrada, atenção dividida e atenção alternada; memória e raciocínio lógico ou inteligência. Os arquivos estavam acondicionados de forma a serem acessados somente pelos psicólogos. Essas condições são fiscalizadas regularmente pelo setor psicológico do DETRAN, assim como pelo CRP. Diante do exposto, segue a apresentação dos procedimentos de coleta de dados.

### 5.2 CONTEXTO

Para maior clareza dos procedimentos de coleta de dados, primeiramente serão apresentadas algumas considerações sobre a AP no contexto de trânsito no Estado do Paraná, que obedece a Portaria nº 303/2015 - DG (Departamento de Trânsito do Paraná, 2015). O DETRAN de cada Estado tem a prerrogativa de organizar como serão realizados os exames psicológicos no que compete a forma de agendamento, identificação do candidato e outros procedimentos administrativos. No Paraná, os atendimentos são realizados em clínicas credenciadas exclusivas para executar os exames médicos e psicológicos referentes ao processo

de habilitação, necessitando obedecer às exigências do setor responsável quanto a disponibilidade de horários, estrutura física e treinamentos dos profissionais e atendentes.

A fase de AP é composta por uma entrevista individual, com duração de 30 minutos, seguida pela etapa de aplicação de testes psicológicos, podendo ser na forma coletiva e com duração máxima de 2 horas. Os resultados devem ser apresentados em até 48 horas, sendo lançados em sistema próprio do DETRAN, onde os candidatos terão acesso. A depender do desempenho do candidato, podem ocorrer 3 tipos de resultados: apto, inapto temporário e inapto, como prevê a legislação vigente. Apto significa que o desempenho é condizente para a condução de veículo automotor e o candidato está aprovado a seguir com o processo de habilitação. Inapto temporário é o resultado atribuído ao candidato que não apresenta desempenho condizente a direção de veículo automotor, porém passível de adequação. O resultado Inapto revela que o candidato não apresenta desempenho condizente para a direção veicular. O candidato pode requerer a instauração de Junta Psicológica para reavaliação do resultado em qualquer das situações de resultado.

A entrevista é na modalidade semiestruturada, contendo os dados de identificação do avaliando/candidato. A etapa de aplicação dos testes pode apresentar variações quanto aos instrumentos utilizados conforme orientações da Resolução n. 09/2018 e n. 01/2019a do CFP, que destaca que a escolha desses fica a critério do profissional, desde que eles atendam às exigências previstas nas regulamentações da área. De todo modo, todos os protocolos devem conter: 1 registro de entrevista; testes padronizados, geralmente 6 instrumentos; 1 registro de observação, 1 registro documental, 1 laudo e 1 atestado. No próximo item serão apresentados os instrumentos que foram encontrados nos protocolos da amostra.

### 5.3 INSTRUMENTOS

Como os instrumentos psicológicos utilizados na AP pericial são privativos do psicólogo de acordo com o que é disposto no Art. 13 da Lei n. 4.119 (1962) e, portanto, não podem ser anexados, será apresentada uma breve descrição dos instrumentos que apareceram ao menos em uma avaliação psicológica. No total serão apresentados 12 instrumentos de AP padronizados.

#### 5.3.1 BPA: Bateria Psicológica de Atenção

De acordo com a ficha síntese do manual do instrumento (Rueda, 2013), a BPA “tem como objetivo mensurar a capacidade geral da atenção, assim como realizar uma avaliação individualizada de tipos de atenção específicos, quais sejam, Atenção Concentrada (AC), Atenção Dividida (AD) e Atenção Alternada (AA) (Rueda, 2013, p. ” Pode ser utilizada em população dos 06 aos 82 anos ou mais, em contextos variados, com aplicação individual e coletiva. Os testes devem ser realizados em uma única apresentação, isto é, as 3 etapas da bateria não podem ser realizadas em separado e obedecem a ordem especificada no manual. Isto garante que os dados avaliados sejam contemplados nas normas de interpretação. Existem tabelas normativas para idade, escolaridade e geral.

Primeiramente os avaliados são instruídos sobre as regras, no tocante aos objetivos, procedimento de realização e tempo de cada etapa. Para o teste de atenção concentrada, o tempo de execução conta com 2 minutos e 400 estímulos distribuídos em 20 linhas. Para atenção dividida, são também 400 estímulos e tempo de 4 minutos para a realização. Para atenção alternada, são 2 minutos e 30 segundos disponíveis na avaliação de 400 estímulos organizados em 20 linhas. De maneira geral, os testes de atenção apresentam estímulos-alvo com distratores. Para responder, a pessoa precisa marcar na folha de respostas os estímulos correspondentes ao

estímulos-alvo. A medida da atenção, independente do subtipo, corresponde à soma de estímulos-alvo que foram assinalados, menos os erros e omissões cometidas pelo sujeito dentro do tempo determinado para a tarefa. A correção conta com crivos de respostas para cada teste.

### 5.3.2 TEACO-FF: Teste de Atenção Concentrada

O TEACO-FF (Rueda & Sisto, 2009) tem o objetivo de avaliar a atenção concentrada. Pode ser aplicado em população dos 18 anos até os 61 anos, na modalidade individual e coletiva, em diferentes contextos. A aplicação conta com a apresentação das instruções da tarefa, que corresponde a um treino inicial na frente da folha. O tempo para a realização do teste é de 4 minutos. O instrumento apresenta um total de 500 estímulos distribuídos em 20 colunas, entre estímulos-alvo e distratores. O avaliando deve marcar somente os estímulos-alvo, um tipo somente, sendo as marcações de outros símbolos considerados erros. “A medida da Atenção Concentrada corresponde à soma dos estímulos-alvo (tarefa solicitada) menos os erros e as omissões cometidas pelo sujeito” (Rueda e Sisto, 2009, p. 41). A pontuação máxima do instrumento é de 180 pontos, com apresentação de tabelas normativas para a classificação referentes à idade e à escolaridade. A correção conta com um crivo de respostas.

### 5.3.3 TEADI e TEALT: Teste de Atenção Dividida e Teste de Atenção Alternada.

O TEADI (Rueda & Sisto, 2010) tem o objetivo de avaliar a atenção dividida. O TEALT tem o objetivo de avaliar a atenção alternada. Ambos podem ser aplicados em população de 18 aos 72 anos, na modalidade individual e coletiva, em diferentes contextos. A apresentação deve conter as instruções do teste, que correspondem a uma etapa de treinamento em seu anverso para a compreensão da tarefa. O TEADI apresenta 450 estímulos distribuídos em 30 linhas. São 3 tipos de sinais diferentes, que devem ser analisados e assinalados simultaneamente, no tempo de 5 minutos para a execução. O TEALT apresenta 352

estímulos, distribuídos em 16 linhas. Cada linha apresenta um estímulo diferente, que deve ser assinalado ao longo desta, num tempo de 2 minutos e 30 segundos para o desempenho da tarefa. A correção deve ser realizada com o auxílio dos crivos correspondentes a cada subtipo de teste. Os resultados de ambas as tarefas devem ser calculados somando-se os estímulos-alvo assinalados, menos a soma de erros e omissões. As tabelas normativas apresentam classificação para faixa etária e escolaridade.

#### 5.3.4 AC: Teste de Atenção Concentrada

O AC é um teste que objetiva avaliar a capacidade de atenção concentrada em diversos contextos (Cambraia, 2009). A tarefa consiste em localizar e marcar na folha de resposta os estímulos correspondentes ao modelo, 3 triângulos diferentemente posicionados. O instrumento apresenta um total de x estímulos distribuídos em x colunas, entre estímulos-alvo e distratores. O tempo disponível para a execução da tarefa é de 5 minutos, com instrução e treino anteriormente realizados. Pode ser aplicado de forma individual ou coletiva. Conta com crivo de correção e tabelas normativas referentes à idade, à escolaridade e ao gênero. Assim como ocorre nos instrumentos para avaliar a atenção mencionados anteriormente, os resultados da tarefa são calculados somando-se os estímulos assinalados, menos os erros e omissões.

#### 5.3.5 BFM-1: Bateria de Funções Mentais para Motorista: Testes de Atenção

De acordo com o manual do instrumento BFM-1 “a Bateria de Funções Mentais para Motorista BFM é um conjunto de instrumentos psicológicos que tem por finalidade investigar as funções mentais que se encontram implícitas no ato de dirigir” (Tonglet, 2007, p. 27). Os instrumentos avaliam 3 subtipos de atenção: Atenção Difusa, por meio do TADIM e TADIM-2; Atenção Concentrada, por meio do TACOM-A e TACOM-B e Atenção Discriminativa, por meio do TADIS-1 e TADIS-2.

O TADIM e TADIM-2 têm o objetivo de investigar, avaliar e mensurar a atenção difusa que é entendida como a capacidade de focalizar de uma vez só diversos estímulos dispersos espacialmente, realizando uma rápida captação de informações. O instrumento apresenta apenas um tipo de estímulo, placas de demarcação quilométrica, que fazem parte da sinalização vertical das rodovias federais. São 50 placas dispostas aleatoriamente de 1 a 50. A tarefa do avaliando é riscar as placas de forma crescente, isto é, começando do número 1 e seguindo sequencialmente o máximo que conseguir no tempo de 4 minutos. Pode ser aplicado de forma individual e coletiva.

TACOM-A e TACOM-B têm o objetivo de avaliar a atenção concentrada. Nesta modalidade de atenção os estímulos têm uma característica em comum. Os instrumentos são compostos por placas de trânsito correspondentes à sinalização viária vertical como as placas de regulamentação, advertência e indicação. Na frente do teste é apresentado um exemplo composto por um retângulo contendo 4 tipos de sinalização que serve como modelo e uma linha formada por placas de trânsito. O avaliando deve examinar a linha de treino e riscar com um traço inclinado somente as placas que forem iguais ao modelo. No verso é apresentado o modelo e 21 linhas com distribuição aleatória de sinais para a marcação. O examinado terá o tempo de 1 minuto e 30 segundos para marcar o maior número de sinais.

TADIS-1 e TADIS-2 são testes que medem a atenção discriminativa, que é entendida como a capacidade de, diante de estímulos diferentes, considerar somente o estímulo de seu interesse e assim emitir uma resposta específica. Assim como ocorre com o TACOM-A e B, na frente da folha, é apresentado um treino composto por um retângulo contendo placas de trânsito referentes à sinalização vertical, tais como a sinalização de regulamentação, advertência e indicação, uma linha composta por placas, onde o examinando deve analisar tais sinais e riscar somente os semelhantes ao modelo. No verso da folha, são apresentados o modelo e 22 linhas com a distribuição aleatória dos sinais. O examinando tem o tempo de 3 minutos para a realização. As tabelas normativas da BFM-1 apresentam classificação por escolaridade.

### 5.3.6 MVT: Teste de Memória Visual para o Trânsito

O Teste de Memória Visual para o Trânsito (Rabelo, 2013) é um instrumento de memória visual de placas de trânsito no qual o indivíduo deve identificar as que foram previamente apresentadas. É composto por uma ficha de memorização e um caderno de aplicação. O tempo para a memorização é de 4 minutos e para recordação o tempo é de 6 minutos, com o preenchimento de uma folha de respostas. A aplicação pode ser individual ou coletiva. É indicado para o contexto específico de trânsito. Participaram dos estudos psicométricos sujeitos do sexo feminino e masculino com idades entre 16 e 67 anos.

### 5.3.7 TEM-R: Teste de Memória de Reconhecimento

O teste TEM-R (Rueda, Raad e Monteriro, 2013) oferece uma avaliação referente à memória de reconhecimento. Para compor a tarefa são utilizadas uma ficha de memorização e uma folha de respostas. Na ficha de memorização são apresentados estímulos em forma de figuras e palavras, com tempo de 1 minuto para a realização. Na etapa de reconhecimento os estímulos primeiramente apresentados poderão aparecer tanto como figuras quanto como palavra e vice-versa. O tempo é de 2 minutos para execução. Os estudos normativos foram feitos com sujeitos entre 17 e 53 anos. Pode ser utilizado em contextos diversos. As tabelas normativas apresentam classificação referentes à população geral e à faixa etária.

### 5.3.8 TEPIC-M: Teste Pictórico de Memória

O TEPIC-M (Rueda e Sisto, 2007) tem o objetivo de avaliar aspectos da memória visual em curto período de tempo. A população-alvo é de 17 aos 97 anos. Existem tabelas normativas para o sexo e faixa etária, com possibilidades de aplicação individual e coletiva. Nas instruções, é ressaltada a importância do estabelecimento do *rapport* para determinar um vínculo entre aplicador e avaliando, confirmação da compreensão das instruções e controle do tempo a fim de que o desempenho seja válido. O teste conta com uma ficha de memorização e uma folha de respostas. É realizado em 2 etapas, sendo a primeira com tempo de 1 minuto para memorização das informações constantes na ficha de memorização e, após, com o tempo de 2 minutos, a etapa de resgate das informações e registro na folha de respostas.

### 5.3.9 MVR: Teste de Memória Visual de Rostos

O instrumento MVR (Seisdedos, 2011) tem o objetivo de avaliar características da memória, especificamente a capacidade de recordar rostos associados a detalhes da representação pictórica em um tempo predefinido. Pode ser aplicado na modalidade individual e coletiva, em pessoas com idade de 18 a 80 anos, em variados contextos. É composto por 2 partes, sendo a primeira com a utilização de um caderno apresentando as informações a serem memorizadas com o tempo de 4 minutos. A segunda etapa conta com a apresentação do caderno de aplicação, onde são apresentadas questões acerca do conteúdo do caderno de memorização, com o tempo de 6 minutos para a realização. As respostas devem ser registradas numa folha para este fim e a correção conta com um crivo. As tabelas normativas são referentes à idade, à escolaridade e ao sexo.

### 5.3.10 TRAP: BFM-3: Bateria de Funções Mentais para Motoristas: Teste de Raciocínio Lógico

É um teste de raciocínio lógico para motoristas (Tonglet, 2010). Assim, tem como objetivo investigar as funções mentais relacionadas ao ato de dirigir, ou seja, quais tipos de raciocínio utilizados para a solução de problemas e tomada de decisões. Pode ser aplicado na modalidade individual e coletiva, com idade mínima de 18 anos. É composto por um caderno contendo 2 exemplos, seguidos por 40 problemas que apresentam dificuldades crescentes. Os símbolos correspondem às sinalizações de trânsito reais, mas sem a exigência por parte do avaliando em conhecer seu significado e a sua nomenclatura. O teste apresenta tempo de execução de 20 minutos, podendo ser aplicado em tempo livre com marcação aos 10, 15 e 20 minutos. A correção é feita com auxílio de crivos, manualmente, com a possibilidade de mensurar o desempenho mediante a classificação da escolaridade e qualitativamente com a análise dos erros.

### 5.3.11 BETA III: Teste Não Verbal de Inteligência Geral: subteste raciocínio matricial

O instrumento (Kellogg & Morton, 2011) tem como objetivo avaliar a inteligência geral. Pode ser aplicado na modalidade individual e coletiva, dos 14 aos 83 anos, a partir do ensino fundamental, em diversos contextos. É composto por um caderno de aplicação, contendo problemas em forma de desenhos de figuras geométricas que aumentam gradativamente as dificuldades e uma folha de resposta para o registro. Após o esclarecimento do objetivo e a apresentação dos materiais, são realizados 4 exemplos para esclarecimentos da tarefa e dúvidas. O tempo para a realização é de 5 minutos. A correção é manual com auxílio de um crivo ou na modalidade informatizada, classificação com normas por faixa etária e escolaridade.

### 5.3.12 TCR: Teste Conciso de Raciocínio

O instrumento (Sisto, 2012) foi desenvolvido para avaliar a inteligência geral, mais especificamente o fator *g*. Pode ser aplicado de forma individual ou coletiva, em diversos contextos. Possui 20 exercícios, em 4 séries apresentadas em ordem de dificuldades crescentes. De acordo com o manual, a base para a sua construção foi o raciocínio inferencial, ou seja, avalia a habilidade para se chegar a conclusões. Os exercícios são apresentados em um caderno de tarefas e solicitado o registro de respostas em folha própria. A população atendida pelo instrumento pode variar de 17 aos 83 anos de ambos os sexos. O teste apresenta tempo de execução de 15 minutos. A correção pode ser realizada manualmente, com auxílio de crivo ou feita de maneira informatizada.

### 5.3.13 R1

O instrumento (Alves & Oliviera, 2003) tem o objetivo de avaliar o construto da inteligência geral. Pode ser aplicado de forma coletiva e individual, em diversos contextos, com tempo de 30 minutos para a resolução dos problemas. Os exercícios são apresentados em um caderno de tarefas e solicitado que as respostas do avaliando sejam registradas em folha de respostas própria para tal. Consta nas normas que seu público alvo fica entre os 18 até 67 anos. A correção pode ser manual ou informatizada.

## 5.4 PROCEDIMENTOS DE COLETA DE DADOS

Após aprovação do Comitê de Ética em Pesquisa sob o n. 35601020.6.0000.5231, foram realizadas coletas de informações de 3 clínicas de cidades diferentes do norte paranaense a fim de haver variabilidade na amostra. Primeiramente foram apresentados aos responsáveis os objetivos da pesquisa. Para cada clínica foram determinadas datas em conformidade com as possibilidades de agenda da psicóloga responsável técnica. Após a separação dos arquivos

referentes ao período determinado para a constituição da amostra, os processos foram consultados no local e as informações registradas em planilhas do *Excel*. Após o uso, os materiais foram novamente arquivados nos locais próprios para a sua guarda. O arquivo para documentos é uma exigência para as clínicas credenciadas, visto que os processos devem ser guardados por um período de no mínimo 5 anos, conforme as legislações do CFP e outras.

Posteriormente ao período de coleta, as planilhas foram organizadas e submetidas à análise estatística com o uso do software IBM SPSS (*Statistical Package for the Social Sciences*) for Windows versão 21.0. Para atingir aos objetivos propostos, inicialmente, os dados foram submetidos à análise estatística descritiva para se obterem as médias, desvio-padrão e pontuações máxima e mínima dos testes estudados. Prosseguiu-se com as análises inferenciais. Por fim, foi realizada a análise de Regressão Linear Simples pelo método *enter* para se verificarem as possíveis relações de dependência entre os construtos investigados. Para formar um grupo mais coeso, os protocolos escolhidos para essa última análise foram os que os respondentes haviam utilizado na mesma bateria de atenção, o mesmo teste de memória e de raciocínio lógico/inteligência.

## 5.5 ASPECTOS ÉTICOS

Todos os aspectos éticos seguiram a Resolução 510/2016 do Conselho Nacional de Saúde e seus complementares. Os dados dos participantes da pesquisa foram tratados de forma confidencial e somente as informações dos perfis foram divulgadas no que tange aos objetivos da pesquisa.

## 6 RESULTADOS

A apresentação dos resultados obtidos foi organizada na mesma ordem em que os objetivos específicos foram apresentados. Dessa maneira, as primeiras informações são as que caracterizam os participantes da amostra por meio dos protocolos consultados. No total foram 1009 documentos provenientes de 3 clínicas localizadas em diferentes cidades no norte do Paraná, sendo 53,8% ( $n=543$ ) processos da clínica 1, 37,1% ( $n=374$ ) da clínica 2 e 9,1% ( $n=92$ ) processos consultados na clínica 3. A idade média dos candidatos foi de 27 anos ( $Dp$  10,8), com idade mínima de 18 anos e máxima de 68 anos. Do total 58% eram do sexo masculino ( $n=585$ ) e 42% ( $n=424$ ) do sexo feminino. Quanto ao estado civil, 67,3% ( $n=679$ ) eram solteiros, 26,7% ( $n=269$ ) casados, 1,6% ( $n=16$ ) viúvos e 4,5% ( $n=45$ ) divorciados ou separados. De acordo com resultados de consulta 6,7% ( $n=68$ ) possuíam o ensino fundamental incompleto, 6,5% ( $n=66$ ) o ensino fundamental completo, 12,7% ( $n=128$ ) cursaram o ensino médio incompleto, 44,4% ( $n=448$ ) o ensino médio completo, 19,4% ( $n=196$ ) o ensino superior incompleto. Por fim, 10,2% ( $n=103$ ) tinham o ensino superior completo.

Em seguida, são apresentados os resultados quanto a categoria de habilitação de condutor para a qual o sujeito estava pleiteando sua CNH e esse dado foi mapeado. A Tabela 1 mostra a distribuição dos dados.

Tabela1.

Categoria para CNH.

Categoria para a CNH	Frequência de citações	Porcentagem
A- Condutor de veículo motorizado de 2 ou 3 rodas.	12	1,2
B- Condutor de veículo motorizado que o peso não exceda 3.500 kg e lotação não exceda 8 lugares.	296	29,3
AB- Condutor de veículo motorizado com abrangências da categoria A e B.	615	61
C, D e E- Condutor de veículo motorizado utilizado em transporte de carga acima de 3.500 Kg, de passageiros acima de 8 lugares ou de unidade tratora com reboques.	86	8,5
Total de processos consultados	1009	100

Fonte: Elaborado pela autora (2021).

Chama atenção que na amostra pesquisada a categoria citada de maneira mais incidente foi a categoria A/B (61%), em que é autorizado ao condutor a direção de veículo de 2 ou 3 rodas, assim como automóveis que não excedam 3.500 kg e sua lotação não seja maior que 8 lugares. Por outro lado, a de menor incidência foi a categoria A (1,2%) em que a permissão é para condução de veículo de 2 ou 3 rodas somente.

Foi averiguada a frequência de citações dos motivos dos processos, ou seja, a modalidade de CNH escolhida pelo candidato. Para tanto foi analisado se o candidato estava requerendo a Primeira Habilitação, Reabilitação de Permissionário ou de Condutor, Renovação para Exercer Atividade Remunerada como motorista (EAR), Registro de Estrangeiro ou Avaliação Psicopedagógica, que é pré-requisito aos indivíduos que desejam trabalhar como instrutores ou diretores de Centro de Formação de Condutores. Esses dados, após analisados, estão descritos na Tabela 2.

Tabela 2.

Motivos de Processo requeridos pelos candidatos à CNH.

Motivos de Processo	Frequência de citações	Porcentagem
Primeira Habilitação	728	72,2
Reabilitação de Permissionário	10	1
Reabilitação de Condutor	2	0,2
Renovação de Condutor EAR	262	26
Registro de Estrangeiro	4	0,4
Avaliação Psicopedagógica	3	0,3
Total de Processos Consultados	1009	100

Fonte: Elaborado pela autora (2021).

Observa-se que a realização da AP para a Primeira Habilitação confere a maioria dos processos realizados (72,2%). Em segundo lugar de interesse para a realização de processo para CNH é verificado ao candidato que pleiteia a renovação de condutor com o EAR. Em oposição, a busca pela Reabilitação de Condutor é a demanda com menor frequência averiguada (0,2%).

Um outro dado que foi avaliado se refere aos resultados obtidos na etapa da avaliação psicológica. Para tanto, mapeou-se em qual momento ocorreu a aptidão do candidato à habilitação, se em primeiro atendimento ou em avaliação complementar. A Tabela 3 demonstra os resultados obtidos.

Tabela 3.

Momento em que ocorreu aptidão do Candidato à CNH.

Momento	Frequência de citações	Porcentagem
Primeiro Atendimento	502	49,8
Primeira Avaliação Complementar	429	42,5
Segunda Avaliação Complementar	76	7,5
Recurso na Junta Recursal Psicológica	2	0,2
Total de Processos	1009	100

Fonte: Elaborado pela autora (2021).

É observado que a maior incidência de aprovados ocorre no primeiro atendimento da AP, seguido de parcela de candidatos que são aprovados na primeira avaliação complementar. Menor incidência são para os casos em que os candidatos necessitam de mais de 2 atendimentos para conseguir alcançar o desempenho esperado para a sua aprovação.

Para compreender os resultados objetivos nos testes analisados, recorreu-se à estatística descritiva. Os dados relativos aos testes de atenção concentrada podem ser vistos na Tabela 4. Os dados dos testes de atenção dividida ou discriminativa podem ser observados Tabela 5. Já os resultados inerentes à atenção alternada ou difusa estão dispostos na Tabela 6.

Tabela 4.

Resultados obtidos pela amostra nos testes de Atenção Concentrada.

Testes	Pontuações mínimas e máximas	<i>M</i>	<i>Dp</i>
BPA-AC	0 120	83,91	19,03
TEACO	0 170	109,26	28,06
AC	05 133	72	39,66
TACOM A	36 110	81,37	18,82
TACOM B	53 101	81,04	23

Fonte: Elaborado pela autora (2021).

As pontuações apresentadas nos testes de atenção concentrada são correspondentes a pontuações alcançadas, sem os erros ou omissões. Uma informação complementar é que no teste BPA-AC 14 candidatos conseguiram atingir o máximo da pontuação esperada para esse instrumento. Essa ocorrência não pode ser observada nos demais instrumentos. A amostra de referência apresentada na BPA-AC, considerando a faixa etária geral, é de  $M=82,90$ , portanto menor do que foi encontrado na amostra dos candidatos à CNH, que foi de  $M=83,91$ . A amostra de referência para o TEACO-FF apresenta  $M=105.51$ , segundo a faixa etária geral,

enquanto a média observada na amostra de candidatos foi de  $M=109,26$ . Para o teste AC, amostra de referência aponta  $M=84,01$  e os candidatos alcançaram  $M=72$ . No teste TACOM-A a média de pontuação apresentada, segundo a escolaridade geral, é de  $M=75$ , para o grupo de candidatos foi de  $M=81,37$ . Para o teste TACOM-B, a média apresentada, segundo a escolaridade geral, é de  $M=81$ , enquanto a média dos candidatos alcançou  $M=81,04$ .

Tabela 5.  
Resultados obtidos pela amostra nos testes de Atenção Dividida e Atenção Discriminativa.

Testes	Pontuações mínimas e máximas	$M$	$Dp$
BPA-AD	-41 120	74,98	23,40
TEADI	-62 179	107,31	33,93
TADIS 1	20 86	67,83	16,50
TADIS 2	27 75	54,20	19,66

Fonte: Elaborado pela autora (2021).

Os resultados apresentados nos testes de atenção dividida ou discriminativa correspondem a pontuações sem erros ou omissões. A amostra de referência para o teste BPA-AD, segundo a faixa etária geral, é de  $M=64,54$ , portanto menor do que o valor que foi encontrado na amostra de candidatos a CNH que foi de  $M=74,98$ . Para o teste TEADI, a média de referência, considerando a faixa etária geral, é de  $M=108,61$ , levemente superior do que o valor encontrado na amostra de candidatos,  $M=107,31$ . O teste TADIS-1 apresenta como média, segundo a escolaridade geral,  $M=77$  e para a amostra de candidatos o valor é de  $M=67,83$ . Para o teste TADIS-2, a média de referência, de acordo com a escolaridade geral, é de  $M=79,89$  e a do grupo de candidatos é de  $M=54,20$ . Uma informação complementar é que no teste BPA-AD 2 candidatos alcançaram pontuações máximas. Houve o registro de pontuações negativas, ou seja, ao menos um candidato que realizou a BPA-AD e um que

realizou o TEADI cometeu mais erros e emissões do que acertos resultando nesse tipo de pontuação.

Tabela 6.

Resultados obtidos pela amostra nos testes de Atenção Alternada e Atenção Difusa.

Testes	Pontuações mínimas e máximas	<i>M</i>	<i>Dp</i>
BPA-AA	0	88,08	22,36
	120		
TEALT	18	91,89	19,53
	128		
TADIM	26	37,05	6,37
	50		
TADIM 2	25	39,67	13,05
	50		

Fonte: Elaborado pela autora (2021).

Os resultados obtidos nos instrumentos correspondem às pontuações brutas sem erros ou omissões. A média de referência para o teste PBA-AA, segundo a faixa etária geral, é de  $M=82,78$ , enquanto que para o grupo de candidatos a média atingiu  $M=88,08$ . Para o teste TEALT, a média apresentada, segundo a faixa etária geral, é de  $M=92,52$ . Para o grupo de candidatos, a média para tal instrumento é de  $M=91,89$ . Para o teste TADIM, a média com referência a escolaridade geral é de  $M=35$  e para o grupo de candidatos é de  $M=39,67$ . Para o teste TADIM-2, a média de referência segundo a escolaridade geral é de  $M=38$ , enquanto para o grupo de candidatos é de  $M=39,67$ . Uma informação complementar é que 38 candidatos atingiram pontuações máximas no teste BPA-AA, 4 atingiram pontuação máxima no teste TEALT, 3 atingiram pontuação máxima no TADIM e 1 candidato atingiu a pontuação máxima no TADIM-2.

Para avaliação dos resultados nos testes de memória os dados podem ser vistos na Tabela 7. A referida tabela apresenta os dados inerentes aos seguintes instrumentos: TEPIC-M, MVR, MVT e TEM-R.

Tabela 7.

Resultados obtidos pela amostra nos testes de Memória.

Testes	Pontuações mínimas e máximas	<i>M</i>	<i>Dp</i>
TEPIC-M	5	16,20	3,77
	28		
MVR	-4	6,9	6,04
	26		
MVT	3	15,55	5,41
	34		
TEM-R	3	21,46	6,63
	37		

Fonte: Elaborado pela autora (2021).

Os resultados nos testes de memória correspondem a pontuações brutas obtidas menos os erros e omissões. Para o teste TEPIC, a média de referência para a amostra geral quanto ao sexo é de  $M=16,77$ . Os candidatos da pesquisa apresentaram para esse teste  $M=16,20$ . Para o teste MVR, a amostra geral de referência quanto ao sexo apresenta média de  $M=7,84$ , enquanto o grupo da pesquisa apresenta  $M=6,9$ . Para o teste MVT, a referência, segundo a média do grupo quanto ao sexo, é de  $M=13,80$ , e para o grupo de candidatos é de  $M=15,55$ . Para o teste TEM-R, a média de referência da amostra geral é de  $M=18,05$  e para o grupo de candidatos pesquisados foi de  $M=21,46$ .

Para avaliação dos resultados nos testes de Raciocínio Lógico os dados podem ser vistos na Tabela 8. Nesta tabela serão apresentados os seguintes instrumentos: TRAP, BETA-III, TCR, R1.

Tabela 8.

Resultados obtidos pela amostra nos testes de Raciocínio Lógico.

Testes	Pontuações mínimas e máximas	<i>M</i>	<i>Dp</i>
TRAP	1	25,61	6,04
	36		
BETA-III	1	15,07	4,52
	31		
TCR	2	7,98	2,50
	13		
R1	13	24,08	5,22
	34		

Fonte: Elaborado pela autora (2021).

Os resultados nos testes de raciocínio lógico correspondem a pontuações brutas obtidas pelos candidatos com menos erros e omissões. O teste TRAP apresenta como média de referência segundo a escolaridade geral sob pressão de tempo de 10 minutos o valor de  $M=23,4$ , enquanto é observado que para o grupo de candidatos a média é de  $M=25,61$ . Para a BETA-III, a média de referência segundo a amostra geral é  $M=14,65$  e para a amostra da pesquisa a média é de  $M=15,07$ . Quanto ao teste TCR, a média de referência segundo a amostra geral é de  $M=9,84$ . Para o grupo de candidatos pesquisados, a média encontrada é  $M=7,98$ . O teste R1 apresenta média de referência geral com o valor de  $M=26,80$ . Para os pesquisados, a amostra apresentou  $M=24,08$ .

Para verificar possíveis diferenças na pontuação dos participantes em relação ao sexo, considerando os testes estudados de atenção os dados podem ser vistos na Tabela 9. A citada tabela apresenta apenas os dados daqueles instrumentos nos quais se observaram diferença significativa.

Tabela 9.

Diferença por sexo nos testes de atenção BPAAA, BPAAD, TEADI e TACOM A.

Teste	<i>t</i>	<i>p</i>	<i>M</i>	
			Sexo Masculino	Sexo Feminino
BPAAA	2,134	0,033	86,31	89,37
BPAAD	3,228	0,001	77,02	72,19
TEADI	3,369	0,019	112,16	102,01
TACOM A	2,801	0,010	90,07	72

Fonte: Elaborado pela autora (2021).

Pode ser observado que os homens apresentam média superior na maioria dos testes de atenção utilizados, com exceção do teste BPAAA, em que a mulheres apresentaram desempenho superior. É importante destacar que, embora todos os instrumentos sejam testes de atenção, avaliam subtipos diferentes desse construto. Nos testes de atenção alternada e Difusa não foram observadas diferenças significativas de desempenho em relação ao sexo do candidato.

Para verificar possíveis diferenças na pontuação dos participantes em relação ao sexo, considerando os testes estudados de memória, os dados podem ser vistos na Tabela 10. Da mesma forma como foram apresentados os testes de atenção, a seguinte tabela apresenta apenas os dados daqueles instrumentos nos quais se observaram diferença significativa.

Tabela 10.

Diferença por sexo nos testes de Memória TEPIC-M.

Teste	<i>t</i>	<i>p</i>	<i>M</i>	
			Sexo Masculino	Sexo Feminino
TEPIC	-2,031	0,043	15,98	16,56

Fonte: Elaborado pela autora (2021).

Para verificar possíveis diferenças na pontuação dos participantes em relação ao sexo, considerando os testes estudados de raciocínio lógico os dados podem ser observados na tabela

11. Assim como foi realizado nos construtos anteriores, são apresentados somente os dados daqueles instrumentos nos quais foram observadas diferenças significativas.

Tabela 11.

Diferença por sexo no teste de Raciocínio Lógico BETA-III.

Teste	<i>t</i>	<i>p</i>	<i>M</i>	<i>M</i>
			Sexo Masculino	Sexo Feminino
BETA-III	2,459	0,014	15,58	14,58

Fonte: Elaborado pela autora (2021).

Recorreu-se à correlação de Pearson para analisar possíveis relações entre os construtos analisados. Isto é, relação entre atenção, memória e raciocínio lógico. Para tanto, selecionou-se um grupo de respondentes que tinham efetivado a resposta nos testes TRAP, TEPIC-M e BPA em sua medida de atenção geral. Dessa forma, os dados evidenciaram que houve relação significativa entre TRAP e TEPIC ( $r=0,420$ ,  $p=0,001$ ), TRAP e BPA geral ( $r=0,483$ ,  $p=0,001$ ) e TEPIC e BPA geral ( $r=0,490$ ,  $p=0,001$ ).

Também se recorreu à análise de regressão linear simples pelo método *enter* para verificar a previsão da pontuação entre as variáveis, para aquelas que de fato tiveram alguma relação de dependência. As Tabelas 12 e 13 trazem os resultados da regressão do TRAP e BPA geral e TRAP e TEPIC.

Tabela 12.

Regressão linear TRAP com BPA geral.

Variáveis independentes	<i>R</i>	<i>R</i> <sup>2</sup> ajustado	<i>F</i>	<i>Beta Z</i>	<i>t</i>	<i>p</i>
TRAP	0,483	0,234	160,154	0,483	14,571	0,000

Fonte: Elaborado pela autora (2021).

Esses dados indicam alguma relação de dependência entre as variáveis. Ao que parece na amostra pesquisada, o raciocínio lógico (avaliado por meio do TRAP) prediz em 23% a atenção (avaliada por meio do BPA geral).

Tabela 13.

Regressão linear TRAP com TEPIC.

Variáveis independentes	<i>R</i>	<i>R</i> <sup>2</sup> ajustado	<i>F</i>	<i>Beta Z</i>	<i>t</i>	<i>p</i>
TRAP	0,420	0,176	112,351	0,420	14,771	0,000

Fonte: Elaborado pela autora (2021).

Os resultados obtidos indicam alguma relação de dependência entre as variáveis. De acordo com a amostra considerada o raciocínio lógico (avaliado por meio do TRAP) prediz em 17% a memória (avaliada pelo TEPIC-M).

## 7 DISCUSSÃO

Inicialmente cabe resgatar que foram analisados 1009 documentos provenientes de 3 clínicas localizadas em diferentes cidades do Estado do Paraná. O Estado do Paraná tem um território de 199 307,922 km<sup>2</sup> e somente no ano de 2019 esse montante, dentro dos critérios da presente pesquisa, foi analisado. Nota-se que a AP na perícia do trânsito tem grande responsabilidade para um trânsito seguro. Numa publicação recente, realizada após um robusto levantamento de dados sobre e a perícia psicológica no contexto do trânsito, Rueda e Guimarães (2021) apontam o quão é fundamental a realização da perícia psicológica para se verificar se o candidato apresenta os requisitos mínimos para uma direção segura, ou seja, é preciso “constatar, junto aos condutores ou candidatos à habilitação, seus construtos psicológicos, suas habilidades, sua personalidade, seu comportamento, suas atitudes e suas condições emocionais e psicológicas inerentes à condução segura (Rueda & Guimarães, 2021). Nesse cenário, esta pesquisa foi apenas uma parte que retrata esse vasto território geográfico do estado paranaense. Não se pretende ter os presentes dados oriundos da pesquisa como algo definitivo, mas sim como um dado técnico que certamente funcionará como referência para outras pesquisas com o mesmo foco.

Um dado que chama atenção é a média de idade dos participantes da presente pesquisa. A idade média dos candidatos investigado foi de 27 anos (*Dp* 10,8), com a maioria de candidatos do sexo masculino. A literatura indica que no Brasil há de fato uma predominância de motoristas do sexo masculino, porque, historicamente muitas profissões que envolvem a liderança, competição e energia combativa, são atributos relacionados aos homens até bem pouco tempo, portanto predominantemente masculinos (conforme, Praça & Souza-Leite, 2017; Vellozo, 2010). A direção de automóveis está fortemente ligada à cultura masculinizada (Gomes, 2018). Contudo, também se nota que houve um percentual significativo de mulheres

na amostra (42%). Em pesquisa de mestrado publicada por Vellozo em 2010, intitulada “Mulheres ao volante: uma análise de gênero, saúde e trabalho em mulheres motoristas de ônibus na cidade do Rio de Janeiro”, a autora levanta discussões sobre essa questão, trazendo as mudanças vistas no mundo do trabalho, com a inserção das mulheres na profissão de motoristas de transporte de passageiros. Ela relata que ainda existem estigmas sobre esse lugar antes ocupado somente pelos homens e há escassez de trabalhos no contexto brasileiro sobre o tema.

Também merece destaque a escolaridade dos participantes. A maior parte (44,4%) da amostra possuía o ensino médio completo, sendo que a menor escolaridade foi de ensino fundamental incompleto (6,7%). Esse dado leva a uma discussão que, ao que parece, de forma hipotética as pessoas tiveram acesso à educação básica nas últimas décadas em nosso país o que, possivelmente favoreceu que inclusive pessoas aspirantes à CNH também tenham maior escolaridade. Pode ser que esse dado seja uma realidade circunscrita a essas 3 cidades, ou que de fato represente (em uma pequena escala) a realidade do estado paranaense, para isso teria que realizar novos estudos.

Os dados permitem hipotetizar também que educação e renda podem estar vinculados, pois os processos para a habilitação de motoristas sofreram aumentos significativos nos últimos anos e, desta forma, a classe sem acesso à educação também tem dificuldades de passar pela formação de motoristas de maneira legalizada. Essa condição, dirigir sem ter a formação necessária para tal, pode trazer maiores chances de acidentes de trânsito. Uma pesquisa conduzida por Fernandes et al (2019) em amostra coletada em um Hospital Universitário de uma cidade brasileira apontou que a maioria dos acidentes envolvendo motocicletas foi de pessoas sem CNH e classificados com baixa renda.

Ao se debruçar nos dados da Tabela 1 é possível observar que a categoria mais procurada pelos candidatos foi a categoria A/B (61%). Por sua vez, os dados oriundos da Tabela

2 revelam que a realização da AP para a Primeira Habilitação foi a maioria dos processos analisados no presente estudo (72,2%). A legislação (Lei 14.071) permite que esse critério da idade (candidatos que ao completarem 18 anos podem se submeter ao processo) certamente seja algo comum a maior parte da população desse grupo (pelo menos aquela que consegue arcar com custos e também reúne as condições necessárias psicológicas). Quanto à categoria, existe a possibilidade de serem as categorias A e B as máximas que o candidato pode obter na primeira habilitação, sendo que outras categorias - C, D e E - requerem que ao menos o condutor tenha vencido o período de carência da habilitação chamada provisória ou temporária, conforme disposto no parágrafo 2º do art. 148 do CTB.

Os dados trazidos nas Tabelas 4 a 8 trazem considerações acerca das médias das pontuações obtidas nos testes empregados para a AP no trânsito e que foram usados nas perícias analisadas. Ao que parece as médias oriundas nas referidas tabelas são aquelas que vão ao encontro das médias dos manuais dos testes. Os dados são descritivos e atendem os objetivos do presente estudo, por isso considera-se que o dado está coerente. Contudo, cabe lembrar a necessidade de avanço em futuros estudos a esse respeito, pois na presente pesquisa se ateuve apenas a análise de processos aprovados, dessa forma, idealmente seria relevante também analisar os processos que geraram reprovações para uma melhor análise do contexto.

Na realidade do trânsito, os candidatos devem ter seus resultados dentro de um enquadre médio nos quais os manuais indicam um desempenho típico para a aquela população (segundo os autores Rabelo, 2013; Rueda, 2010, 2012; Tonglet, 2010) de acordo com as resoluções vigentes (conforme a Resoluções 425/12 do CONTRAN; 01/2019 CFP). Cabe ressaltar que para que os candidatos tenham seus processos aprovados não basta alcançar as médias nos testes psicométricos, pois cabe ao perito a aprovação do candidato considerando outros aspectos do candidato para considerar que este tenha os requisitos mínimos para a direção segura.

Quanto ao desempenho por sexo observados nas tabelas 9, 10 e 11, os homens apresentam média superior na maioria dos testes de atenção utilizados, ligeiramente superior em raciocínio lógico e as mulheres, por sua vez, apresentaram média superior em relação à memória visual de curto prazo. De uma forma geral, as médias para os construtos avaliados permaneceram muito próximos em relação a esta variável corroborando dados da literatura em que o sexo não aponta diferenças significativas de desempenho em testes de atenção ao menos (Rueda, 2013).

Em contrapartida, há algumas considerações sobre a direção de veículos que perpassam as questões de sexo, ou melhor, de gênero, quando é discutida a classe de comportamentos. Talvez haja diferenças de gênero ao invés de sexo sobre a direção de veículos, mas sobre essa possibilidade há de se ter pesquisas mais sistemáticas. Outras variáveis, como as culturais por exemplo, certamente deveriam ser consideradas para que de fato se estabeleçam critérios mais elaborados que marquem as diferenças nas habilidades de condutores homens e mulheres. (Perfeito & Hoffmann, 2003; Almeida et al, 2005; Lorentz, 2008; Carvalho, 2018; Gomes, 2018; Stanojević, Lajunen, Jovanović, Sârbescu, & Kostadinov, 2018).

Recorreu-se à correlação de Pearson para analisar as relações entre atenção, memória e raciocínio lógico. Dessa maneira, selecionou-se processos em que os candidatos haviam de fato respondido a instrumentos que continham como objetivo a mensuração dos construtos eleitos para a análise, atenção, memória e inteligência, então foram os testes TRAP, TEPIC-M e BPA em sua medida de atenção geral. Os dados evidenciaram que houve relação significativa entre TRAP e TEPIC ( $r=0,420$ ,  $p=0,001$ ), TRAP e BPA geral ( $r=0,483$ ,  $p=0,001$ ) e TEPIC e BPA geral ( $r=0,490$ ,  $p=0,001$ ). Esses resultados são coerentes haja vista que essas habilidades cognitivas estão associadas e são necessárias a uma boa direção (Aparecida, Mendes & Silva, 2018; Nakano & Sampaio, 2016). O trânsito é considerado um ambiente complexo e exige que as decisões sejam tomadas rapidamente, atendendo uma demanda de variados tipos de estímulos,

inclusive os do próprio organismo do condutor (Balbinot et al., 2011). Para tanto os aspectos cognitivos devem estar preservados, ou seja, como a legislação considera, que haja habilidades mínimas para que o condutor seja considerado apto a uma direção segura (CONTRAN, 425/12; CFP 01/2019).

As tabelas 12 e 13 trazem os resultados da relação de dependência entre as variáveis analisadas dos três instrumentos, quais sejam, a BPA, em sua medida geral, do TRAP e do TEPIC. Ao que parece, na amostra pesquisada, o raciocínio lógico (avaliado por meio do TRAP) prediz em 23% a atenção (avaliada por meio do BPA geral) e o raciocínio lógico também prediz a memória em 17% (avaliada pelo TEPIC). Essa relação faz sentido se está em consideração que importantes domínios cognitivos precisam estar preservados para uma direção segura (Balbinot et al., 2011). Administrar um ambiente complexo tal como o trânsito é compreendido, exige o recrutamento de uma gama de habilidades cognitivas para que as melhores decisões possam ser tomadas, considerando a coletividade e a necessidade de acesso à mobilidade (Balbinot et al., 2011; Battiston et al, 2019; Conselho Federal de Psicologia, 2019a). Os resultados da escolha por uma direção segura passam pela apresentação das habilidades cognitivas suficientemente preservadas, entre outras características igualmente importantes, mas que não foram objetivos das análises apresentadas aqui, tais como trações de personalidade e fatores culturais.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

O trânsito é um fenômeno tão complexo e dinâmico que demanda que muitos olhares se debrussem sobre ele. E de fato é o que ocorre no Brasil e mundo afora. Compreender o comportamento humano em território onde as relações são inevitáveis, as intenções são incontáveis e os formatos são diversos não cabe numa disciplina, como é o caso da Psicologia, quanto mais numa pesquisa. Mas, é a soma desses interesses abundantes das áreas envolvidas, tais como a Engenharia, Medicina e outras, o que se pretende contribuir para o trânsito acessível e dito seguro para todos que dele participam, muito além do ambiente físico, pensando na mobilidade e na acessibilidade.

Todavia, é preciso escolher um começo. Assim, pesquisas sobre as cognições requeridas para o comportamento de dirigir também merecem a atenção do saber científico. Dessa maneira, mais estudos sobre essas habilidades são tão necessários considerando que, antes de um acidente de trânsito vem uma decisão do participante, seja em qual papel este ocupa no trânsito - pedestre, condutor ou passageiro. Entretanto, diante das estatísticas abundantes, manter a integridade cognitiva não é o bastante. Para tanto, é preciso pensar na formação do condutor, seja ela a formal, como é o caso do Centro de Formação de Condutores, quanto aquela que começa bem mais cedo, quando se ensina a criança como pode agir nesta ou naquela situação, o que é preciso considerar para que todos tenham os direitos humanos.

Essa formação bem poderia ser oferecida na educação básica, visto que esta já se constitui num direito de todo brasileiro. Coerente às fases do desenvolvimento das crianças e dos adolescentes, independente se um dia se tornarão condutores, pois o trânsito vai muito além dessa condição. Daí decorrem, além das considerações sobre respeitar o espaço coletivo, as questões de gênero, que embora não sejam importantes quando se pensa em processos cognitivos, são importantes para a formação das motoristas mais seguras de suas possibilidades,

pensando que as oportunidades profissionais como condutoras chegaram para elas - as mulheres.

Ademais, o desejo da mobilidade não pode parar de ser pensado, pois o mundo é grande demais, e precisa ser seguro e acessível. O que traz de volta toda a pretensão dos estudos sobre o trânsito, agora permeados pela tecnologia, na construção dos meios de transporte, assim como das estradas e outros espaços. Mas o ser humano continua a ser o elemento mais importante desse universo que é o trânsito.

## REFERÊNCIAS

- Abreu, N., Rivero, T. S., Coutinho, G., & Bueno, O. F. A. (2014). Neuropsicologia da aprendizagem e memória. In D. Fuentes, L. Malloy-Diniz, C. H. P. de Camargo, & R. M. Cosenza (Orgs.), *Neuropsicologia: teoria e prática* (pp. 103-114). Porto Alegre: Artmed.
- Almeida, N. D. V. D., Lima, A. K. B. D., Albuquerque, C. M., & Antunes, L. (2005). As relações de gênero e as percepções dos/das motoristas no âmbito do sistema de trânsito. *Psicologia: ciência e profissão*, 25, 172-185.
- Alves, I. C. B., Rosa, H. R., da Silva, M. A., & Sardinha, L. S. (2016). Avaliação da inteligência: revisão de literatura de 2005 a 2014. *Avaliação Psicológica: Interamerican Journal of Psychological Assessment*, 15(2), 89-97. Recuperado de [file:///C:/Users/User/Downloads/Dialnet-AvaliacaoDaInteligenciaRevisaoDeLiteraturaDe2005A2-6675006%20\(2\).pdf](file:///C:/Users/User/Downloads/Dialnet-AvaliacaoDaInteligenciaRevisaoDeLiteraturaDe2005A2-6675006%20(2).pdf)
- Aparecida, J. S., Mendes, D. F., & Silva, L. D. A. M. (2018). Contribuições dos testes para a avaliação psicológica no trânsito. *Psicologia e Saúde em debate*, 4(1), 9-43.
- Associação Brasileira de Psicologia de Tráfego. (n.d.). *A Abrapsit*. Recuperado de <https://www.abrapsit.org.br/aabrapsit>
- Balbinot, A. B., Zaro, M. A., & Timm, M. I. (2011). Funções psicológicas e cognitivas presentes no ato de dirigir e sua importância para os motoristas no trânsito. *Ciências & Cognição*, 16(2), 13-29. Recuperado de <http://www.cienciasecognicao.org/revista/index.php/cec/article/viewFile/446/493>
- Bartholomeu, D. B. (2017). Traços de personalidade e comportamentos de risco no trânsito: Um estudo correlacional. *Psicologia Argumento*, 26(54), 193-206. Recuperado de <https://periodicos.pucpr.br/index.php/psicologiaargumento/article/viewFile/19685/19013>
- Bastos, J. T., Garonce, F. V., Santos, P. A. B. dos, Igarashi, A. V., & Andrade, G. A. M. de. (2020). *Desempenho brasileiro na década de ação pela segurança no trânsito: análise, perspectivas e indicadores 2011-2020*. Brasília: Viva Editora. Recuperado de <https://www.flipsnack.com/observatorio/livro-d-cada.html>
- Battiston, M., Sleiter, J. E., Klein, C., & Kuhnen, A. (2019). Contribuições da teoria das affordances para a compreensão do comportamento dos motoristas. *Ciências & Cognição*, 24(1), 117-132. Recuperado de [http://www.cienciasecognicao.org/revista/index.php/cec/article/download/1524/pdf\\_128](http://www.cienciasecognicao.org/revista/index.php/cec/article/download/1524/pdf_128)
- Borsa, J. C. (2016). Considerações sobre a formação e a prática em avaliação psicológica no Brasil. *Temas em Psicologia*, 24(1), 131-143. doi: 10.9788/TP2016.1-09
- Bottesini, G. (2010). *Influência de medidas de segurança de trânsito no comportamento dos motoristas*. (Dissertação de Mestrado). Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre. Recuperado de <https://www.lume.ufrgs.br/bitstream/handle/10183/25069/000747940.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

- Bueno, A. F. O., & Batistela, S. (2015). Sistemas de memória. In F. H. Santos, V. M. Andrade, & O. F. Bueno, *Neuropsicologia hoje* (pp. 76-90). Porto Alegre: Artmed.
- Caetano, A. M., & Pletsch, M. D. (2019). Os conceitos de Inteligência e de Deficiência Intelectual: as mesmas origens? *Revista Contrapontos*, 19(1), 392-407. Recuperado de <file:///C:/Users/User/Downloads/14755-41817-1-PB.pdf>
- Cambráia, S. V. (2009) *AC: Teste de Atenção Concentrada*. São Paulo: Vetor.
- Carvalho, N. A. D. (2018). *O diferencial por gênero nos acidentes de trânsito no Brasil em 2017* (Bachelor's thesis, Universidade Federal do Rio Grande do Norte).
- Carvalho, C. H. R. de. (2020). *Custos dos acidentes de trânsito no Brasil: estimativa simplificada com base na atualização das pesquisas do Ipea sobre custos de acidentes nos aglomerados urbanos e rodovias* (Texto para Discussão 2565). Brasília: Rio de Janeiro: Ipea. Recuperado de [https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/TDs/td\\_2565.pdf](https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/TDs/td_2565.pdf)
- Conselho Federal de Psicologia (2000a). Caderno de Psicologia do Trânsito e Compromisso Social. Recuperado de <https://site.cfp.org.br/wp-content/uploads/2018/04/Caderno-de-Psicologia-do-Tr%C3%A2nsito-e-Compromisso-Social.pdf>
- Conselho Federal de Psicologia. (2000b). *Resolução CFP n. 012, de 20 de dezembro de 2000*. Institui o Manual para Avaliação Psicológica de candidatos à Carteira Nacional de Habilitação e condutores de veículos automotores. Recuperado de [http://site.cfp.org.br/wp-content/uploads/2000/12/resolucao2000\\_12.pdf](http://site.cfp.org.br/wp-content/uploads/2000/12/resolucao2000_12.pdf)
- Conselho Federal de Psicologia. (2009). *Resolução CFP n. 07, de 22 de dezembro de 2009*. Revoga a resolução CFP nº 012/2000, publicada no DOU do dia 22 de dezembro de 2000, seção I, e institui normas e procedimentos para a avaliação psicológica no contexto do trânsito. Recuperado de <https://atosoficiais.com.br/cfp/resolucao-do-exercicio-profissional-n-7-2009-revoga-a-resolucao-cfp-no-012-2000-publicada-no-dou-do-dia-22-de-dezembro-de-2000-secao-i-e-institui-normas-e-procedimentos-para-a-avaliacao-psicologica-no-contexto-do-transito?origin=instituicao&q=07/2009>
- Conselho Federal de Psicologia. (2011). *Resolução CFP n. 9, de 31 de julho de 2011*. Altera a resolução CFP n. 007/2009, publicada no DOU, seção 1, do dia 31 de julho de 2009. Recuperado de <https://atosoficiais.com.br/cfp/resolucao-do-exercicio-profissional-n-9-2011-altera-a-resolucao-cfp-no-007-2009-publicada-no-dou-secao-1-do-dia-31-de-julho-de-2009?origin=instituicao&q=09/2011>
- Conselho Federal de Psicologia. (2012). *Relatório do Seminário de Psicologia do Trânsito em Trânsito pelo Brasil*. Recuperado de <https://site.cfp.org.br/wp-content/uploads/2013/05/Relatorio-Seminarios-Psicologia-e-Transito-no-Brasil.pdf>
- Conselho Federal de Psicologia. (2013). *Cartilha de Avaliação Psicológica*. Recuperado de <https://site.cfp.org.br/wp-content/uploads/2013/12/Avaliac%CC%A7aopsicologicaCartilha1.pdf>

- Conselho Federal de Psicologia. (2016). *Psicologia do Tráfego: Características e desafios no contexto do MERCOSUL*. Recuperado de [https://site.cfp.org.br/wp-content/uploads/2016/08/CFP\\_Livro\\_PsicologiaTrafego\\_web12set16-2.pdf](https://site.cfp.org.br/wp-content/uploads/2016/08/CFP_Livro_PsicologiaTrafego_web12set16-2.pdf)
- Conselho Federal de Psicologia. (2018). *Resolução n. 9, de 25 de abril de 2018*. Estabelece diretrizes para a realização de Avaliação Psicológica no exercício profissional da psicóloga e do psicólogo, regulamenta o Sistema de Avaliação de Testes Psicológicos - SATEPSI e revoga as Resoluções nº 002/2003, nº 006/2004 e nº 005/2012 e Notas Técnicas nº 01/2017 e 02/2017. Recuperado de [https://site.cfp.org.br/wp-content/uploads/2016/08/CFP\\_Livro\\_PsicologiaTrafego\\_web12set16-2.pdf](https://site.cfp.org.br/wp-content/uploads/2016/08/CFP_Livro_PsicologiaTrafego_web12set16-2.pdf)
- Conselho Federal de Psicologia. (2019a). *Resolução n. 01, de 07 de fevereiro de 2019*. Institui normas e procedimentos para a perícia psicológica no contexto do trânsito e revoga as Resoluções CFP nº 007/2009 e 009/2011. Recuperado de <https://atosoficiais.com.br/cfp/resolucao-do-exercicio-profissional-n-1-2019-institui-normas-e-procedimentos-para-a-pericia-psicologica-no-contexto-do-transito-e-revoga-as-resolucoes-cfp-no-007-2009-e-009-2011?origin=instituicao&q=01/2019>
- Conselho Federal de Psicologia. (2019b). *Resolução n. 06, de 29 de março de 2019*. Institui regras para a elaboração de documentos escritos produzidos pela(o) psicóloga(o) no exercício profissional e revoga a Resolução CFP nº 15/1996, a Resolução CFP nº 07/2003 e a Resolução CFP nº 04/2019. Recuperado de <https://atosoficiais.com.br/cfp/resolucao-do-exercicio-profissional-n-6-2019-institui-regras-para-a-elaboracao-de-documentos-escritos-produzidos-pela-o-psicologa-o-no-exercicio-profissional-e-revoga-a-resolucao-cfp-no-15-1996-a-resolucao-cfp-no-07-2003-e-a-resolucao-cfp-no-04-2019?origin=instituicao&q=06/2019>
- Conselho Nacional de Trânsito. (2008). *Resolução n. 267, de 15 de fevereiro de 2008*. 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. Recuperado de <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/conteudo-contran/resolucoes/cons267.pdf>
- Conselho Nacional de Trânsito. (2012). *Resolução n. 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. Recuperado de <http://site.cfp.org.br/wp-content/uploads/2013/09/Resolu%C3%A7%C3%A3o-425-do-CONTRAN.pdf>
- Costa, L. R., & Alchieri, J. C. (2016). Aspectos Históricos da Avaliação Psicológica no Brasil. In Conselho Federal de Psicologia. *Psicologia do Tráfego: Características e contextos no Mercosul* (pp. 8-24). Brasília: CFP. Recuperado de [https://site.cfp.org.br/wp-content/uploads/2016/08/CFP\\_Livro\\_PsicologiaTrafego\\_web12set16-2.pdf](https://site.cfp.org.br/wp-content/uploads/2016/08/CFP_Livro_PsicologiaTrafego_web12set16-2.pdf)
- Coutinho, G., Mattos, P., & Abreu, N. (2010). Atenção. In L.F. Malloy-Diniz, D. Fuentes, P. Mattos, N. Abreu (Orgs.), *Avaliação Neuropsicológica* (pp.86-93). Porto Alegre: Artmed.

- Cristo, F. de. (2019). Modelo de atuação em Psicologia do Trânsito e Transporte. In F. de Cristo (Org.), *Psicologia do trânsito e do transporte: manual do especialista* (pp. 15-48). São Paulo: Vetor.
- Cruz, R. M., Silva, R. de O., & Wit, P. A. J. M. (2017). Psicologia do Trânsito: uma perspectiva história e conceitual. In R. M. Cruz, P. A. J. M. Wit, & C. Z. de Souza (Orgs.), *Manual de Psicologia do Trânsito* (pp.15-58). São Paulo: NilaPress.
- Decreto-Lei nº 2.994, de 28 de janeiro de 1941.* (1941). Código Nacional de Trânsito. <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-2994-28-janeiro-1941-412976-publicacaooriginal-1-pe.html>
- Decreto-Lei nº 3.651, de 25 de setembro de 1941.* (1941). Dá nova redação ao Código Nacional de Trânsito. Recuperado em 27 de outubro de 2021 de <https://legis.senado.leg.br/norma/528738/publicacao/15709155>
- Decreto n. 62.127, de 16 de janeiro de 1968.* (1968). Aprova o Regulamento do Código Nacional de Trânsito. Recuperado de [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/Antigos/D62127.htm#textoimpressao](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/Antigos/D62127.htm#textoimpressao)
- Departamento de Trânsito do Paraná. (2015). *Portaria n. 303/2015 - DG*. Recuperado de [https://www.detran.pr.gov.br/arquivos/File/legislacao/atosdodiretorgeral/2016/303\\_15ALT\\_613\\_15\\_E\\_993\\_16.pdf](https://www.detran.pr.gov.br/arquivos/File/legislacao/atosdodiretorgeral/2016/303_15ALT_613_15_E_993_16.pdf)
- Faiad, C., Pasquali, L., & Oliveira, K. L. (2019). Histórico da avaliação psicológica no mundo. In M. N. Baptista, M. Muniz, C. T. Reppold, C. H. S. S. Nunes, L. F. Carvalho, R. Primi,... A. P. P. Noronha, (Orgs.), *Compêndio de avaliação psicológica* (pp. 109-121). Petrópolis: Vozes.
- Fernandes, F. E. C. V., de Melo, R. A., Araújo, F. D. S. A., Borges, F. K. B., de Holanda, O. Q., & de Lacerda Campos, M. E. A. (2019). Acidentes por motocicleta e fatores associados à condição de habilitação dos condutores. *Arquivos de Ciências da Saúde*, 26(2), 130-135.
- Ferreira, J. G. (2016). *Estudo de validade do teste de memória de curto prazo* (Dissertação de Mestrado). Universidade Federal do Amazonas, Manaus. Recuperado de <https://tede.ufam.edu.br/bitstream/tede/5348/2/Dissertação%20-%20Julyanne%20G.%20Ferreira.pdf>
- Flores-Mendoza, C., & Saraiva, R. (2018). Avaliação da inteligência: uma introdução. In C. S. Hutz, D. R. Bandeira, & C. M. Trentini (Orgs.), *Avaliação psicológica da inteligência e da personalidade* (pp. 17-33). Porto Alegre: Artmed.
- Flores-Mendoza, C. E. (2010). Inteligência Geral. In L. F. Malloy-Diniz, D. Fuentes, P. Mattos, N. Abreu (Orgs.), *Avaliação Neuropsicológica* (pp. 58-75). Porto Alegre: Artmed.
- Gibson, J. J. (1966). The problem of temporal order in stimulation and perception. *The Journal of psychology*, 62(2), 141-149.

- Gomes, C. R. (2018). A cultura masculinizada do automóvel e a formação do motorista brasileiro. Anais do XX Encontro Internacional da Rede Feminista Norte e Nordeste de Estudos e Pesquisa sobre Mulher e Relações de Gênero (REDOR). Salvador, BA.
- Gottfredson, L. S. (1997). Por que g importa: A complexidade da vida cotidiana. *Inteligência*, 24(1), 79-132. Recuperado de <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0160289697900143>
- Hauck, F. N., & Zanon, C. (2015). Questões Básica de Mensuração. In C. S. Hutz, D. R. Bandeira, & C. M. Trentini (Orgs.), *Psicometria* (Cap. 2, pp.23-43). Porto Alegre: Artmed.
- Helene, A. F., & Xavier, G. F. (2003). A construção da atenção a partir da memória. *Brazilian Journal of Psychiatry*, 25, 12-20.
- Hoffmann, M. H. (2005). Comportamento do condutor e fenômenos psicológicos. *Psicologia: pesquisa e trânsito*, 1(1), 17-24. Recuperado de <http://pepsic.bvsalud.org/pdf/ppet/v1n1/v1n1a04.pdf>
- Hoffmann, M. H., & Cruz, R. M. (2003). Síntese Histórico da Psicologia do Trânsito no Brasil. In M. H. Hoffmann, R. M. Cruz, J. C. Alchieri (Orgs.), *Comportamento Humano no Trânsito* (pp. 17-29). São Paulo: Casa do Psicólogo.
- Hutz, S. C. (2015). O que é avaliação psicológica: métodos, técnicas e testes. In C. S. Hutz, D. R. Bandeira, & C. M. Trentini (Orgs.), *Psicometria* (Cap. 1, pp. 11-21). Porto Alegre: Artmed.
- Izquierdo, I. (2018). *Memória-3*. Porto Alegre: Artmed.
- Jesuino, A. D. S. A., & Rueda, F. J. M. (2017). Evidências de validade para testes de Impulsividade e Atenção no contexto do trânsito. *Revista de Psicologia da IMED*, 9(2), 24-41. doi: 10.18256/2175-5027.2017.v9i2.1776
- Kellogg, C. E., & Morton, N. W. (2011). *BETA III: Teste Não Verbal de Inteligência Geral: subtestes raciocínio matricial e códigos*. São Paulo: Casa do Psicólogo.
- Kovacs, K., & Conway, A. R. (2016). Teoria da sobreposição de processos: Uma explicação unificada do fator geral de inteligência. *Psychological Inquiry*, 27(3), 151-177.
- Ledesma, R. D., Poó, F. M., & Montes, S. A. (2011). Psicología del tránsito: logros y desafíos de la investigación. *Psiciencia: Revista Latinoamericana de Ciencia Psicológica*, 3(2), 108-119. doi: 10.5872/psiciencia/3.2.72
- Lei n. 14.071, de 23 de outubro de 2020*. (2020). Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para modificar a composição do Conselho Nacional de Trânsito e ampliar o prazo de validade das habilitações; e dá outras providências. Recuperado de [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2019-2022/2020/Lei/L14071.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2019-2022/2020/Lei/L14071.htm)

- Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997.* (1997). Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Recuperado de [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/19503.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19503.htm)
- Lei n. 4.119, de 27 de agosto de 1962.* (1962). Dispõe sobre os cursos de formação em psicologia e regulamenta a profissão de psicólogo. Recuperado de [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/1950-1969/14119.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/1950-1969/14119.htm)
- Lellis, V. R. R. (2017). *Desenvolvimento e testagem de uma bateria de avaliação informatizada de atenção, memória e controle inibitório em crianças do Ensino Fundamental I* (Tese de Doutorado). Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo,. Recuperado de <http://tede.mackenzie.br/jspui/handle/tede/3420>
- Lima, T. H. (2010). Avaliação da atenção concentrada no contexto do trânsito. *Psico-USF*, 15(1), 139-140. doi: 10.1590/S1413-82712010000100015
- Lorentz, M. (2008). " Só podia ser mulher": as relações de gênero no trânsito.
- Machado, A. P. (2003). Um Olhar da Psicologia Social Sobre o Trânsito. In M. H. Hoffmann, R. M. Cruz, & J. C. Alchieri (Orgs.), *Comportamento Humano no Trânsito* (pp. 123-133). São Paulo: Casa do Psicólogo.
- Marasca, A. R., Yates, D. B., Schneider, A. M. D. A., Feijó, L. P., & Bandeira, D. R. (2020). Avaliação psicológica online: considerações a partir da pandemia do novo coronavírus (COVID-19) para a prática e o ensino no contexto a distância. *Estudos de Psicologia (Campinas)*, 37.
- Michell, J. (2021). "A arte de impor a medição à mente": Sir Francis Galton e a gênese do paradigma psicométrico. *Theory & Psychology*. doi: 10.1177%2F09593543211017671
- Mognon, J. F., & Santos, A. A. A. D. (2016). Escala de Autoeficácia para dirigir: construção e avaliação preliminar das propriedades psicométricas. *Estudos de Psicologia (Campinas)*, 33(1), 127-136. doi: 10.1590/1982-027520160001000013
- Muniz, M., Cardoso, L. M., Rueda, F. J. M., & Noronha, A. P. P. (2021). Desafios da Avaliação Psicológica para a prática diante da atuação profissional mediada pela tecnologia de informação. *Psico-USF*, 26(spe.), 1-11.
- Nakano, T. D. C., & Sampaio, M. H. D. L. (2016). Desempenho em inteligência, atenção concentrada e personalidade de diferentes grupos de motoristas. *Psico-USF*, 21, 147-161.
- Noronha, A. P. P., & Reppold, C. T. (2010). Considerações sobre a avaliação psicológica no Brasil. *Psicologia: ciência e profissão*, 30(spe), 192-201. doi: 10.1590/S1414-98932010000500009
- Noronha, A. P. P., Resende, A. C., Oliveira, K. L. D., Muniz, M., & Reppold, C. T. (2021). Os Impactos da Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 3481 na Psicologia e na Sociedade. *Psicologia: Ciência e Profissão*, 41.

- Oakland, T., Wechsler, S. M., & Maree, K. (2013). Test use with children across cultures: A view from three countries. In K. F. Geisinger, B. A. Bracken, J. F. Carlson, J.-I. C. Hansen, N. R. Kuncel, S. P. Reise..., M. C. Rodriguez (Eds.), *APA handbook of testing and assessment in psychology, Vol. 3. Testing and assessment in school psychology and education* (pp. 231-257). Washington: American Psychological Association.  
Recuperado de <https://psycnet.apa.org/doi/10.1037/14049-011>
- Oliveira, G. F., Batista, H. M. T., Oliveira Rufato, D., Maranhão, T. L. G., Braga, I. B., & Guedes, J. D. (2015). Psicologia do trânsito: uma revisão sistemática. *Cadernos de Cultura e Ciência*, 13(2), 124-145. doi: 10.14295/cad.cult.cienc.v13i2.850
- Organização Mundial da Saúde. (2019, fevereiro). *Folha Informativa de acidentes de trânsito*. Recuperado de [https://www.paho.org/bra/index.php?option=com\\_content&view=article&id=5147:acidentes-de-transito-folha-informativa&Itemid=779](https://www.paho.org/bra/index.php?option=com_content&view=article&id=5147:acidentes-de-transito-folha-informativa&Itemid=779)
- Organização Pan-Americana da Saúde. (2018). *Trânsito: um olhar da saúde para o tema*. Brasília: OPAS. Recuperado de [https://iris.paho.org/bitstream/handle/10665.2/49709/9789275720387\\_por.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://iris.paho.org/bitstream/handle/10665.2/49709/9789275720387_por.pdf?sequence=1&isAllowed=y)
- Pasquali, L. (2017). *Psicometria: teoria dos testes na psicologia e na educação*. Petrópolis: Vozes.
- Perfeito, J., & Hoffmann, M. H. (2003). Marketing Social e a Circulação Social. In M. H. Hoffmann, R. M. Cruz, & J. C. Alchieri (Orgs.), *Comportamento Humano no Trânsito* (pp. 77-101). São Paulo: Casa do Psicólogo.
- Praça, M. A. M., & Souza-Leite, C. R. V. D. (2017). A relação profissão e gênero, a sociedade e sua cultura. *Plures Humanidades*, 18(1).
- Primi, R. (2018). Avaliação Psicológica no Século XXI: de Onde Viemos e para Onde Vamos. *Psicologia: Ciência e Profissão*, 38(spe), 87-97. doi: 10.1590/1982-3703000209814
- Primi, R. (2003). Inteligência: avanços nos modelos teóricos e nos instrumentos de medida. *Avaliação Psicológica: Interamerican Journal of Psychological Assessment*, 2(1), 67-77.
- Rabelo, I. S. (2013). *MVT: Teste de Memória Visual para o Trânsito*. São Paulo: Casa do Psicólogo.
- Reason, J., Manstead, A., Stradling, S., Baxter, J., & Campbell, K. (1990). Errors and violations on the roads: a real distinction?. *Ergonomics*, 33(10-11), 1315-1332. doi: 10.1080/00140139008925335
- Reppold, C. T., & Noronha, A. P. P. (2018). Impacto dos 15 anos do Satepsi na Avaliação Psicológica Brasileira. *Psicologia: Ciência e Profissão*, 38(spe), 6-15. doi: 10.1590/1982-3703000208638
- Reppold, C. T., Zanini, D. S., & Noronha, A. P. P. (2019). O que é avaliação psicológica? In M. N. Baptista, Muniz, M, Reppold, C. T., Nunes, C. H. S. da S., Carvalho, L. de F.,

- Primi, R.,... Pasquali, L. (Orgs.), *Compêndio de avaliação psicológica* (pp. 15-28). Petrópolis: Vozes.
- Rozestraten, R. J. A. (2003). Ambiente, trânsito e psicologia. In M. H. Hoffmann, R. M. Cruz, & J. C. Alchieri (Orgs.), *Comportamento humano no trânsito* (pp. 33-46). São Paulo: Casa do Psicólogo.
- Rozestraten, R. J. A. (1986). A Psicologia Social e o trânsito. *Psicologia: ciência e profissão*, 6(2), 22-23. Recuperado de [https://www.scielo.br/scielo.php?pid=S1414-98931986000200007&script=sci\\_arttext&tlng=pt](https://www.scielo.br/scielo.php?pid=S1414-98931986000200007&script=sci_arttext&tlng=pt)
- Rozestraten, R. J. A. (1981). Psicologia do trânsito: o que é e para que serve. *Psicologia: ciência e profissão*, 1(1), 141-143. Recuperado de [http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1414-98931981000100006&lng=pt&tlng=pt](http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1414-98931981000100006&lng=pt&tlng=pt)
- Rueda, F. J. M. (2009). Atenção concentrada e memória: evidências de validade entre instrumentos no contexto da psicologia do trânsito. *Psicologia: teoria e prática*, 11(2), 182-195.
- Rueda, F. J. M. (2019). Avaliação psicológica no contexto do trânsito. In M. N. Baptista, Muniz, M, Reppold, C. T., Nunes, C. H. S. da S., Carvalho, L. de F., Primi, R.,... Pasquali, L. (Orgs.), *Compêndio de avaliação psicológica* (pp. 299-310). Petrópolis: Vozes.
- Rueda, F. J. M. (2013). *BPA: Bateria Psicológica de Atenção*. São Paulo: Vetor.
- Rueda, F. J. M. (2011). Psicologia do trânsito ou avaliação psicológica no trânsito: faz-se distinção no Brasil? In A. P. P. Noronha, N. O. Hanazumi, A. L. Francisco, S. O. Santos, A. V. V. Cruces, A. F. Barros..., A. C. S. Menezes (Orgs.), *Ano da avaliação psicológica: textos geradores* (pp.103-114). Brasília: Conselho Federal de Psicologia.
- Rueda, F. J. M. (2017). Relação entre os testes de atenção concentrada (TEACO-FF) e de atenção dividida (AD). *Psicologia argumento*, 28(62), 225-234. Recuperado de <https://periodicos.pucpr.br/index.php/psicologiaargumento/article/download/19801/19107>
- Rueda, F. J. M. (2010). *Teste de Atenção Dividida (TEADI) e Teste de Atenção Alternada (TEALTI)*. São Paulo: Casa do Psicólogo.
- Rueda, F. J. M., Raad, A. J., & Monteiro, R. de M. (2013). *TEM-R: Teste de Memória de Reconhecimento*. São Paulo: Casa do Psicólogo.
- Rueda, F. J. M., & Sisto, F. F. (2009). *TEACO-FF: Teste de Atenção Concentrada*. São Paulo: Casa do Psicólogo.
- Rueda, F. J. M., & Sisto, F. F. (2007). *TEPIC-M: Teste Pictórico de Memória*. São Paulo: Vetor.

- Rueda, F. J., & Guimarães, J. D. B. (2021). Psicologia do Trânsito: Conquistas Históricas, ADI 3481 e Perspectivas para a Área. *Psicologia: Ciência e Profissão*, 41.
- 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. Recuperado de [http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1516-36872011000100002&lng=pt&tlng=pt](http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1516-36872011000100002&lng=pt&tlng=pt)
- Seisdedos, N. (2011). *Teste de Memória Visual de Rostos – MVR* (Adaptação de I. F. de A. de S. Leme, M. de O. Rossetti, S. V. Pacanaro e I. S. Rabelo). São Paulo: Casa do Psicólogo.
- 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. doi: 10.1590/S1414-98932012000500013
- 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. doi: 10.1590/S0102-37722010000400013
- Silva, M. A. da, Alves, I. C. B., & Rosa, H. R. (2015). Avaliação psicológica no contexto do trânsito: revisão de literatura do período de 2006 a 2015. *Boletim de Psicologia*, 65(143), 157-174. Recuperado de [http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0006-59432015000200005&lng=pt&tlng=pt](http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0006-59432015000200005&lng=pt&tlng=pt).
- Sisto, F. F. (2012). *TCR: Teste Conciso de Raciocínio*. São Paulo: Pearson.
- Sprugnoli, G., Rossi, S., Emmendorfer, A., Rossi, A., Liew, S. L., Tatti, E.,..., & Santarneckchi, E. (2017). Neural correlates of Eureka moment. *Intelligence*, 62, 99-118.
- Stanojević, P., Lajunen, T., Jovanović, D., Sârbescu, P., & Kostadinov, S. (2018). The driver behaviour questionnaire in south-east europe countries: Bulgaria, romania and serbia. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 53, 24-33. doi: 10.1016/j.trf.2017.12.011
- Sternberg, R. J. (2000). *Psicologia Cognitiva*. Porto Alegre: Artmed.
- Tonglet, C. (2007). *BFM-1: Bateria de Funções Mentais para Motorista: Testes de Atenção*. São Paulo: Vetor.
- Tonglet, C. (2010). *TRAP: BFM-3: Bateria de Funções Mentais para Motoristas: Teste de Raciocínio Lógico*. São Paulo: Vetor.
- Urbina, S. (2009). *Fundamentos da testagem psicológica*. Porto Alegre: Artmed.
- Vasconcelos, E. A. (2017). *O que é trânsito*. São Paulo: Brasiliense.

- Veiga, H. M. S., Pasquali, L., & Silva, N. I. A. (2009). Questionário do Comportamento do Motorista-QCM: adaptação e validação para a realidade brasileira. *Avaliação psicológica*, 8(2), 187-196. Recuperado de <https://www.redalyc.org/pdf/3350/335027280005.pdf>
- Vellozo, D. P. M. (2010). Mulheres ao volante: uma análise de gênero, saúde e trabalho em mulheres motoristas de ônibus na cidade do Rio de Janeiro (Doctoral dissertation).
- Virgolim, A. (2018). A inteligência em seus aspectos cognitivos e não cognitivos na pessoa com altas habilidades/superdotação: uma visão histórica. In A. Virgolim, & E. C. Konkiewitz (Orgs.), *Altas habilidades/superdotação, inteligência e criatividade: uma visão multidisciplinar* (pp. 13-20). Campinas: Papirus.
- Wechsler, S. M., Hutz, C. S., & Primi, R. (2019). O desenvolvimento da avaliação psicológica no Brasil: Avanços históricos e desafios. *Avaliação Psicológica [Internet]* 18(2), 121-128. doi: 10.15689/ap.2019.1802.15466.02
- Xavier, F. A. (2015). *Vamos falar sobre TDAH?: uma análise das legislações a respeito do Transtorno de Déficit de Atenção e Hiperatividade no Distrito Federal*. (Bacharelado). Universidade de Brasília, Brasília. Recuperado de [https://bdm.unb.br/bitstream/10483/13060/1/2015\\_FelipeAugustoXavier.pdf](https://bdm.unb.br/bitstream/10483/13060/1/2015_FelipeAugustoXavier.pdf)

## **ANEXOS**

## ANEXO A

### Termo de Confidencialidade e Sigilo

Eu, Patrícia Emí de Souza, brasileira, divorciada, psicóloga, inscrito (a) no CPF/ MF sob o nº 953.652.819-34, abaixo firmado, assumo o compromisso de manter confidencialidade e sigilo sobre todas as informações técnicas e outras relacionadas ao projeto de pesquisa intitulado “**PERFIL COGNITIVO DE CANDIDATOS A CARTEIRA NACIONAL DE HABILITAÇÃO DO NORTE DO PARANÁ**”, a que tiver acesso nas dependências de “clínicas credenciadas” do “DETRAN-Pr”.

Por este termo de confidencialidade e sigilo comprometo-me a:

1. não utilizar as informações confidenciais a que tiver acesso, para gerar benefício próprio exclusivo e/ou unilateral, presente ou futuro, ou para o uso de terceiros;
2. não efetuar nenhuma gravação ou cópia da documentação confidencial a que tiver acesso;
3. não me apropriar de material confidencial e/ou sigiloso que venha a ser disponível;
4. não repassar o conhecimento das informações confidenciais, responsabilizando-me por todas as pessoas que vierem a ter acesso às informações, por meu intermédio, e obrigando-me, assim, a ressarcir a ocorrência de qualquer dano e/ou prejuízo oriundo de uma eventual quebra de sigilo das informações fornecidas.

Neste Termo, as seguintes expressões serão assim definidas:

Informação Confidencial significará toda informação revelada ou cedida pelo participante da pesquisa, a respeito da pesquisa, ou associada à Avaliação de seus dados, sob a forma escrita, verbal ou por quaisquer outros meios. Avaliação significará todas e quaisquer discussões, conversações ou negociações entre, ou com as partes, de alguma forma relacionada ou associada com o desenvolvimento da pesquisa.

Informação Confidencial inclui, mas não se limita, a dados pessoais, informação relativa a operações, processos, planos ou intenções, informações sobre produção, instalações, equipamentos, segredos de negócio, segredo de fábrica, dados, habilidades especializadas, projetos, métodos e metodologia, fluxogramas, especializações, componentes, fórmulas, produtos, amostras, diagramas, desenhos de esquema industrial, patentes, oportunidades de mercado e questões relativas a negócios.

Pelo não cumprimento do presente Termo de Confidencialidade e Sigilo, fica o abaixo assinado ciente de que sanções judiciais poderão advir.

Local, \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_.

Ass. \_\_\_\_\_

Nome do Pesquisador (a) Responsável