

# PERFIL DOS APTOS TEMPORÁRIOS PARA A CONDUÇÃO DE VEÍCULO AUTOMOTOR: PERCEPÇÃO DE PSICÓLOGOS PERITOS EM TRÂNSITO DE SETE LAGOAS-MG

IYARRARA LESSA MENDES\*

MARIANA VERDOLIN G. FROESLER\*\*

## RESUMO

Candidatos à primeira CNH ou motoristas profissionais que desejam conduzir veículos automotivos são submetidos à avaliação pericial conduzida por psicólogos peritos em trânsito. Nessa avaliação, aqueles que apresentarem alterações psicológicas, mas estiverem dentro do parâmetro aceitável, podem ser considerados aptos temporários, tendo validade de sua avaliação reduzida. Este estudo objetivou identificar, na visão de psicólogos que atuam em clínicas credenciadas pelo DETRAN da cidade de Sete Lagoas, o perfil de candidatos à primeira CNH e/ou motoristas profissionais considerados aptos temporários em avaliação pericial. Tal investigação se justifica pela escassez de informações sobre aptidão temporária, tanto na legislação quanto na literatura, dificultando a atuação do perito. Foi conduzida uma pesquisa de campo, descritiva e qualitativa. Foram conduzidas entrevistas semiestruturadas com cinco psicólogos. Estas foram gravadas, sendo posteriormente transcritas e submetidas à análise de conteúdo temática. Os resultados indicaram variabilidade entre os aptos temporários com relação ao sexo e à escolaridade, com predomínio de idade entre 18 e 25 anos e acima dos 45 anos. O comportamento do candidato, assim como seu histórico de saúde física e mental, são aspectos da avaliação que constituem fatores importantes na determinação de aptidão temporária. Os psicólogos concordaram quanto à falta de informações acerca do perfil apto temporário, alguns disseram não ter bom conhecimento sobre o que rege a legislação. Pode-se dizer que os resultados confirmam os pressupostos da pesquisa referentes à falta de informação específica sobre a aptidão temporária na legislação, levando à delimitação individualizada dos psicólogos peritos em trânsito acerca do perfil apto temporário.

**Palavras-chave:** Apto temporário; Avaliação pericial de trânsito; Psicólogos peritos em trânsito.

## ABSTRACT

Applicants to the first CNH or professional drivers that wish to drive automotive vehicles are submitted to expert judgment, conducted by psychologists traffic expert. In this evaluation, those who present psychological changes, but are within the acceptable parameter may be considered to be temporary able, having validity of their evaluation reduced. This study aimed to identify, in the view of psychologists who work in clinics accredited by DETRAN of the city of Sete Lagoas, the profile of candidates for the first CNH and / or professional drivers considered temporary able in expert assessment. Such investigation is justified by the default of information on temporary aptitude, both in legislation and literature, making it difficult for the expert to act. A descriptive and qualitative field research was conducted. Semi-structured interviews were conducted with five psychologists. The results indicated variability among the temporary apt in relation, with respect to sex and schooling, with a predominance of age between 18 and 25 years and over 45 years. The candidate's behaviors, as well as his or her physical and mental health history, are aspects of the evaluation that are important factors in the determination of temporary aptitude. Psychologists agreed on the lack of information about the temporary aptitude profile, some said they didn't have good knowledge about what governs the legislation. It can be said that the results confirm the research presuppositions, concerning the lack of specific information on temporary aptitude in legislation, leading to the individualized delimitation of psychologists transit expert about the temporary aptitude profile.

**Keywords:** Temporary able; Expert judgment; Psychologists traffic experts.

---

\* Graduanda em Psicologia, Faculdade Ciências da Vida (FCV). *E-mail:* iyarrara.lessa@hotmail.com

\*\*Psicóloga, Mestre em Psicologia pela Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG). Professora do curso de Bacharelado em Psicologia na Faculdade Ciências da Vida (FCV). *E-mail:* marianaverdolingf@gmail.com

## INTRODUÇÃO

Segundo Rozestraten (1988), trânsito pode ser entendido como o conjunto de pessoas e veículos que seguem determinadas regras para que o mesmo tenha certa integridade de funcionamento. De acordo com Santos, Boff e Konflanz (2012), o trânsito contribui para o desenvolvimento social, ao possibilitar interação social e comercialização de produtos e culturas. Porém, o trânsito também apresenta pontos negativos, como os acidentes. Desde meados de 1940, época na qual houve grande avanço das indústrias automobilísticas e inserção desordenada do automóvel nas vias urbanas, o trânsito vem apresentando altos índices de acidentes (SILVA, 2012).

Segundo Rozestraten (1981), pelo menos 80% dos acidentes de trânsito acontecem devido a falhas humanas, sendo os 20% restantes associados a condições do veículo e ou condições ambientais. O autor afirma ainda que o fator comportamento humano mais do que as condições do veículo e as condições ambientais das vias, contribui fortemente para a ocorrência de acidentes de trânsito, indicando a necessidade de estudar e compreender o comportamento humano neste contexto e suas relações com o meio físico, psíquico e social do indivíduo.

A fim de compreender e entender o comportamento humano no trânsito apresenta-se a psicologia do trânsito, uma área que busca investigar e conhecer a variabilidade nos traços e funções psicológicas que podem instigar o comportamento dos indivíduos neste contexto de tal maneira que os exponham a inúmeras situações de risco (ASSIS; DUARTE, 2016). Segundo o Conselho Federal de Psicologia – CFP (2010), a psicologia do trânsito busca compreender o comportamento humano de forma individual e social, para assim poder contribuir para um entendimento diferenciado em relação ao comportamento do sujeito com o meio, e a partir de então buscar métodos que possam auxiliar na redução de situações de risco neste contexto, visando, assim, a prevenção de acidentes.

De acordo com Silva (2012), a prática da psicologia do trânsito teve início com a lei de decreto número 2.994/194, do primeiro Código Nacional do Trânsito, na qual fica determinado que para obter-se licença para condução de veículos automotores ou exercer atividade remunerada o candidato/motorista deverá ser submetido ao exame de aptidão médica e psicológica, devendo apresentar qualificações comportamentais mínimas exigidas por estes.

Para compreender e avaliar o comportamento no trânsito, a psicologia do trânsito utiliza a avaliação psicológica. Segundo o CFP (2000), na resolução nº. 12/2000, a avaliação psicológica no trânsito busca avaliar o perfil psicológico do candidato à primeira Carteira Nacional de Habilitação (CNH) e ou motoristas profissionais, respeitando seu nível de atenção, raciocínio, personalidade e psicomotricidade. De acordo com Lamounier e Rueda (2005), a avaliação psicológica no trânsito busca contribuir de maneira preventiva para a redução de situações de risco que envolvam o motorista e os demais indivíduos que fazem parte deste contexto.

O presente trabalho apresenta como tema principal a avaliação psicológica pericial no contexto do trânsito, com ênfase na determinação da aptidão temporária do candidato à primeira Carteira Nacional de Habilitação e/ou motorista profissional. Por meio de diferentes métodos e técnicas, os psicólogos peritos classificam o indivíduo avaliado em quatro categorias: apto, apto temporário, inapto e inapto temporário, além de delimitar o prazo de validade da perícia. Esse trabalho terá como foco a percepção de psicólogos que atuam no contexto do trânsito acerca do perfil dos candidatos indicados como aptos temporários. Para tanto, a questão norteadora deste trabalho é: qual o perfil do candidato à primeira CNH e/ou motorista profissional submetido à avaliação psicológica pericial no contexto do trânsito e considerado como apto temporário, na percepção de psicólogos peritos em trânsito de Sete Lagoas - MG?

Este trabalho norteou-se pelo pressuposto de que a escassez de informações específicas sobre a aptidão temporária, pode resultar em falta de padronização e coerência sobre o perfil de candidatos à primeira CNH e/ou motoristas profissionais que se encaixam nesta classificação, o que pode ocasionar em possível individualização desse perfil a partir de experiência, formação e compreensão de cada profissional. Dessa forma, o objetivo geral deste trabalho é identificar a visão de psicólogos que atuam em clínicas credenciadas pelo DETRAN da cidade de Sete Lagoas-MG, sobre o perfil de candidatos à primeira CNH e/ou motoristas profissionais considerados aptos temporários em avaliação psicológica pericial. Os objetivos específicos da pesquisa foram contextualizar a inserção da psicologia no contexto do trânsito, com destaque para a avaliação psicológica pericial e apresentar as principais orientações previstas pelo Conselho Federal de Psicologia e pelo Departamento de Trânsito de Minas Gerais (DETRAN) acerca da condução da avaliação psicológica pericial no contexto do trânsito, enfatizando as normativas que abordem o resultado “apto temporário”,

Este trabalho justifica-se pela escassez de informações sobre aptidão temporária, tanto na legislação quanto na literatura da área, o que pode acabar por dificultar a atuação do psicólogo perito em trânsito na correta delimitação dos candidatos à primeira CNH e/ou motoristas profissionais que se enquadram na aptidão temporária.

A partir da condução de entrevistas semiestruturadas com 05 psicólogos atuantes na avaliação psicológica pericial para o trânsito na cidade de Sete Lagoas, foi possível perceber que não há predominância de sexo e nível de escolaridade entre os aptos temporários, mas que a maior parte parece ter idades entre 18 e 25 anos e acima dos 45 anos, candidatos que apresentam baixos níveis de atenção e raciocínio e/ou instabilidade emocional como consequência de alterações de traços de personalidade, poderão estar mais propensos à aptidão temporária. Além disso, a maneira como estes se relacionam e comportam com o seu meio familiar, profissional, social – se respeitam as leis impostas pelas autoridades – e seu histórico de saúde física e psíquica também são fatores considerados como indicadores de aptidão temporária para conduzir um veículo automotor.

## **REFERENCIAL TEÓRICO**

É possível afirmar que a inserção do automóvel na sociedade brasileira se deu de forma falha e imprudente, acarretando na desvalorização da segurança neste contexto, tanto para motoristas quanto para pedestres (ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTE PÚBLICO – ANTP, 2016). De acordo com Silva e Gunther (2009), não se pode negar que a inserção do automóvel na sociedade brasileira contribuiu de forma grandiosa para o desenvolvimento econômico do país. Porém, a mesma trouxe graves problemas para a saúde e a segurança pública, devido ao crescimento do número de acidentes de trânsito, o que ainda prevalece nos dias atuais.

Segundo o Instituto De Pesquisa Econômica – IPEA (2015), o trânsito, junto a seus altos índices de acidentes e mortes, é visto como grave problema social. Pesquisas conduzidas por tal instituto indicam que os acidentes de trânsito geram danos físicos, psíquicos, sociais e financeiros para todos que estão envolvidos neste âmbito – indivíduos, família, sociedade e os órgãos governamentais.

Diversos são os fatores que contribuem para o alto índice de acidentes de trânsito, tais como: más condições físicas e ambientais das vias, grande fluxo de veículos automotivos e os diversos comportamentos humanos (SILVA, 2010). De acordo com Rozestraten (1981),

cerca de 80% dos acidentes de trânsito acontecem devido a falhas humanas, enquanto os 20% restantes parecem estar associados a irregularidades do veículo e a condições ambientais.

Pode-se perceber que ao se associar o comportamento humano com as condições dos veículos automotores e das vias urbanas, o mesmo se destaca como sendo o fator que apresenta maior prevalência para o acontecimento de acidentes de trânsito; para tanto, se faz necessário estudar e compreender o comportamento humano no trânsito, assim como sua relação com o meio físico, psíquico e social do indivíduo. Tal tarefa é desempenhada pela psicologia do trânsito, área que busca estudar e compreender os diversos comportamentos dos indivíduos que estão inseridos no contexto do trânsito (ROZESTRATEN, 1981).

A psicologia do trânsito é uma área da psicologia que foi desenvolvida a fim de estudar e entender o comportamento dos motoristas, motociclistas, ciclistas e pedestres. Ela tem como objetivo principal contribuir para o funcionamento seguro do trânsito, buscando minimizar situações de risco para os demais envolvidos neste contexto e promovendo ações eficientes para a melhoria do seguimento do trânsito (OLIVEIRA; BATISTA; RUFATO; MARANHÃO; BRAGA; GUEDES, 2015). Segundo Rozestraten (1988), a psicologia do trânsito busca estudar o comportamento humano no trânsito, avaliando os diversos fatores internos e externos que podem proporcionar alterações comportamentais nos indivíduos que compõem este contexto. Silva (2012), pontua que tal área de estudo busca desenvolver políticas de prevenção de acidentes para todos que fazem parte desse meio.

O estudo do comportamento humano no contexto do trânsito é possibilitado pela interseção entre psicologia do trânsito e a avaliação psicológica (AP), área da psicologia interessada em reunir, estudar e analisar os aspectos psicológicos, assim como a relação destes com meio interno e externo do indivíduo. A partir desses objetivos a AP utiliza diferentes métodos, tais como: entrevistas, observações, aplicações de testes projetivos e objetivos e para a interpretação dos resultados obtidos na avaliação psicológica, se faz necessário que o profissional considere o contexto do indivíduo, bem como seu histórico cultural e social (CFP, 2003). Segundo Alcantara (2013), avaliação psicológica é um processo científico que tem como objetivo apanhar, investigar e avaliar dados que dizem respeito a determinados fatores psicológicos que de certa forma estão ligados e são resultados da maneira como o indivíduo lida com seu meio interno e externo.

De acordo com o CFP (2009), na Resolução de nº 007/2009, a avaliação psicológica realizada no contexto do trânsito é chamada de “avaliação pericial de trânsito”, e deve ser realizada exclusivamente por psicólogos peritos em trânsitos. Tal avaliação busca, por meio

de técnicas de coleta de dados (entrevistas, questionários, testes psicológicos e observações), avaliar o perfil psicológico dos indivíduos que desejam obter a primeira CNH e motoristas que exercem atividade remunerada, autorizando e/ou restringindo seu contato com a direção veicular. Neste sentido, a avaliação pericial do trânsito terá como objetivo investigar se o indivíduo apresenta condições mínimas para a condução de veículo automotivo com segurança (LAMOUNIER; RUEDA, 2005).

É necessário salientar que existem apenas dois tipos de indivíduos que irão submeter-se à avaliação pericial de trânsito: o candidato à primeira CNH – aquele que irá solicitar permissão para obtenção de CNH (nas categorias A e/ou B), e o motorista profissional – aquele que exerce atividade remunerada independente de sua categoria (A, B, C, D e E). Ressalta-se que o candidato à primeira CNH é submetido à avaliação pericial do trânsito apenas no momento da solicitação, se o mesmo for considerado na avaliação como apto sem restrições, não será novamente submetido à avaliação psicológica pericial. Já o motorista profissional que exerce atividade remunerada tem obrigatoriedade de fazer a avaliação pericial de trânsito de acordo com a validade de sua CNH, a não ser que o mesmo não queira mais exercer atividade como motorista profissional (JUNIOR, 2014).

A entrevista psicológica realizada na avaliação pericial do trânsito é uma ferramenta de suma importância para o psicólogo. Segundo o CFP (2009), esta técnica auxilia o psicólogo perito em trânsito a ter uma compreensão diferenciada acerca dos comportamentos, valores e condutas do candidato. No processo de avaliação psicológica pericial, o psicólogo precisa certificar-se das condições físicas e psicológicas do sujeito, averiguando se o mesmo não está enfrentando problemas existenciais ou situacionais que possam interferir no seu comportamento, como se relaciona com sua família e trabalho, e se faz uso de medicação que possa alterar seu desempenho. Segundo Amorim e Cardoso (2015), a entrevista psicológica fornece dados que complementam os resultados obtidos através dos testes psicológicos, possibilitando maior compreensão do perfil psicológico do candidato. Para tanto, a entrevista psicológica fornece ao psicólogo a oportunidade de identificar diversos comportamentos, os quais podem intervir de forma positiva ou negativa na avaliação pericial de trânsito.

Na avaliação pericial do trânsito, os testes psicológicos apresentam-se como ferramentas padronizadas de avaliação do comportamento dos candidatos à primeira CNH e/ou motoristas profissionais. Por meio dos testes é possível conhecer e compreender como estes respondem a situações padronizadas que exigem certo domínio das áreas cognitivas como: atenção, raciocínio, memória, dentre outros. E para compreender como o indivíduo

responde a situações emocionais seja de estresse, ansiedade, agressividade ou impulsividade avalia-se por meio de testes projetivos a personalidade deste sujeito (ALCANTARA, 2013).

Para Machado (2013), os testes mais utilizados na avaliação psicológica do trânsito no Brasil são: Palográfico, Zulliger, Pirâmides Coloridas de Pfister e Rorschach (testes de personalidade), R-1, G-36 e G-38, BETA MATRICIAL (testes de raciocínios não verbais), AC, TACOM A, TEACO (testes de atenção concentrada), TEADI (teste de atenção dividida), TEALD (testes de atenção alternada), TADIM (teste de atenção difusa para motoristas). Diante da variedade de instrumentos, cabe ao profissional escolher quais utilizará, sempre considerando a obrigatoriedade da avaliação desses domínios (atenção, personalidade, inteligência/raciocínio).

A avaliação pericial do trânsito é função exclusiva do psicólogo perito em trânsito. De acordo com o CFP (2007), Resolução nº. 013/2007, o profissional que desejar atuar como Psicólogo do Trânsito deverá ter registro ativo ao Conselho Regional de Psicologia - CRP, além de realizar e ser aprovado no curso de Psicólogo Especialista em Trânsito. É de suma importância ressaltar que a psicologia teve reconhecimento como profissão no Brasil em 1962, pelo Presidente João Goulart, que decretou a Lei nº 4.119, regularizando a atuação dos profissionais de psicologia. Porém, desde meados de 1953 era obrigatório aos motoristas profissionais serem submetidos e aprovados nos exames psicotécnicos (equivalente a atual avaliação pericial de trânsito) conduzidos por psicólogos. Tal atuação, anterior ao reconhecimento legal desta, contribuiu de forma significativa para o reconhecimento da psicologia como ciência e profissão (HOFFMANN; CRUZ; ALCHIERI, 2003).

Segundo Alcantara (2013), ao final da avaliação pericial do trânsito, o candidato à primeira CNH e/ou motorista profissional poderá ser considerado como apto ou inapto, porém quando o indivíduo apresentar algum tipo de comprometimento psicológico, que esteja dentro do parâmetro aceitável e sob controle, poderá ser considerado apto com redução de tempo de validade da avaliação pericial de trânsito, ou seja, será considerado como apto temporário. É importante salientar que esta é a única informação que os psicólogos peritos em trânsito têm para se embasar e orientar-se sobre considerar o candidato à primeira CNH e/ou motorista profissional apto temporário, sendo assim cabe apresentar fielmente como o CFP dispõe esta informação.

De acordo com o CFP (2012, p. 04), Resolução nº. 425/12, o psicólogo perito em trânsito ao final do processo de avaliação psicológica poderá considerar o candidato a primeira CNH e /ou motorista profissional como apto temporário: “§ 2º Quando apresentar

distúrbios ou comprometimentos psicológicos que estejam temporariamente sob controle, o candidato será considerado apto, com diminuição do prazo de validade da avaliação''. Está é a única informação e direcionamento que o psicólogo perito em trânsito possui em relação à determinação da aptidão temporária, sendo assim, pode-se perceber a falta de características objetivas e específicas acerca do perfil apto temporário.

Silva e Alchieri (2007), frisam a escassez de informações a respeito No que tange a personalidade dos candidatos à primeira CNH e/ou motoristas profissionais, salientando ainda a necessidade de criação de melhores técnicas e instrumentos de avaliação psicológica sobre o perfil do candidato à primeira CNH e/ou motorista profissional.

Ao final de o todo processo da avaliação pericial de trânsito, é dever do psicólogo elaborar laudo psicológico individual de cada avaliando, informando seus dados pessoais e profissionais, seu desempenho e comportamento durante o processo de avaliação, incluindo ainda a data de validade deste procedimento. O laudo psicológico apresenta importância para todos os envolvidos no processo de avaliação pericial no trânsito, pois, através dele o profissional poderá realizar encaminhamentos e planejar possíveis intervenções (SILVA; ALCHIERI, 2011).

## **METODOLOGIA**

### **CLASSIFICAÇÃO DA PESQUISA**

O presente trabalho caracteriza-se como pesquisa de campo, de natureza descritiva, e finalidade qualitativa. Na pesquisa de campo o pesquisador utiliza técnicas de entrevista, questionários e observação a fim de levantar informações sobre um determinado grupo (Gil, 2002). Ainda de acordo com tal autor, na pesquisa descritiva busca-se descrever características de fenômenos ou populações de interesse, levando em consideração suas particularidades. Em relação à abordagem qualitativa Marconi e Lakatos (2009) afirmam que a mesma proporciona maior aprofundamento de conhecimento sobre o assunto em questão, provendo-se de análises mais detalhadas dos hábitos, atitudes e tendências de comportamento.

### **PARTICIPANTES**



A amostra foi composta por cinco psicólogos peritos em trânsito (quatro do sexo feminino e um do sexo masculino), com média de idade de 42,6 anos (DP=7,4). Os participantes da pesquisa são psicólogos peritos do trânsito e técnicos responsáveis em cinco diferentes clínicas que prestam serviços de avaliação médica e psicológica credenciadas pelo DETRAN Na cidade de Sete Lagoas – MG. Quanto à experiência profissional, dois (2) participantes possuem experiência em avaliação neuropsicológica e um (1) possui experiência em atendimentos clínicos e treinamentos empresariais. Os demais atuam apenas na avaliação pericial de trânsito. Em relação ao tempo de atuação na área de avaliação pericial de trânsito, o entrevistado (01) possui vinte anos de atuação, o entrevistado 02 possui dezesseis anos de atuação, o entrevistado 03 possui oito anos de atuação, o entrevistado 04 possui quinze anos de atuação, e o entrevistado 05 possui dois de atuação (Média=12,2 anos; DP=7,6 anos).

## INSTRUMENTOS

O instrumento de pesquisa utilizado para obtenção de dados e informações foi uma entrevista semiestruturada, o roteiro desta estruturou-se em duas etapas, sendo a primeira voltada para obtenção de informações sobre os profissionais entrevistados, abordando questões como sexo, idade, tempo de atuação na área, se possui experiências em outros contextos de avaliação psicológica e os principais limites e desafios no campo da avaliação pericial de trânsito. A segunda etapa da entrevista foi composta por nove perguntas (três fechadas e seis abertas). As perguntas fechadas tinham o objetivo de identificar predominância de sexo, idade e nível de escolaridade entre os aptos temporários. Em contrapartida, as perguntas abertas foram elaboradas a fim de identificar, dentre outras informações, quais as funções ou características utilizadas para diferenciar os aptos temporários dos demais – apto e inapto, a existência de determinantes na entrevista para consideração do apto temporário e os critérios utilizados para determinar prazo de validade da avaliação psicológica. Também foram incluídas perguntas sobre a percepção dos psicólogos acerca das informações disponibilizadas sobre o apto temporário, assim como seu nível conhecimento e clareza sobre esta legislação.

Cabe ressaltar que as perguntas foram desenvolvidas a partir de elementos coletados na revisão da literatura e das informações contidas nas resoluções do Conselho Federal de Psicologia que regem sobre a avaliação pericial no trânsito, enfatizado informações acerca dos candidatos à primeira CNH e/ou motorista que são considerados aptos temporários.

## PROCEDIMENTOS ÉTICOS E DE PESQUISA

Este estudo foi desenvolvido seguindo as normas éticas indicadas pelo Conselho Nacional de Saúde – CNS (2012), Resolução nº. 466, que ressalva sobre normativas e condutas éticas que devem ser seguidas para realizar pesquisas com seres humanos. A Resolução ressalta os deveres do pesquisador de assegurar os direitos e deveres dos participantes – sigilo, anonimidade, garantia de interrupção da pesquisa, esclarecimento de dúvidas a qualquer momento durante a pesquisa, etc.

A partir da obtenção de autorização da Câmara de Ensino, Pesquisa e Extensão (CENPEX) da Faculdade Ciências Da Vida, foi realizado contato com o DETRAN de Sete Lagoas, a fim de obter os nomes e contatos das clínicas médicas e psicológicas credenciadas (sete clínicas no total). Os psicólogos responsáveis de cada clínica foram contatados por telefone, momento no qual foram explicados os objetivos, questões éticas, procedimentos gerais da pesquisa e realização do convite para participação. Aqueles que aceitaram participar (cinco, dos sete psicólogos inicialmente convidados) foram consultados sobre o melhor horário para a realização da entrevista. As entrevistas aconteceram nos meses de Setembro e Outubro do ano de 2016, sendo realizadas nas dependências de cada clínica. Previamente ao início da entrevista, os objetivos da pesquisa foram novamente apresentados, assim como as informações sobre o sigilo e anonimidade dos dados. Foi entregue a carta de apresentação para a pesquisa de campo, fornecida pela Faculdade Ciências da Vida - FCV, e os participantes assinaram ao Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE). As entrevistas foram gravadas, com o consentimento dos participantes, e tiveram sua duração variando entre nove e trinta e cinco minutos.

## ANÁLISE DE DADOS

Primeiramente as entrevistas foram transcritas, e as respostas às questões fechadas foram categorizadas em planilha do Excel (2010). As respostas das questões abertas foram submetidas a procedimentos de análise de conteúdo. Segundo Bardin (2004), a análise de conteúdo pode ser entendida como um método de fragmentação de vários textos objetivando identificar regularidades nos mesmos, proporcionado ao pesquisador discutir todo o material textual. Para a realização da análise de dados utilizou-se as perguntas como categorias e em seguida foram identificados os temas principais encontrados em cada resposta.

## APRESENTAÇÃO E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

A seguir serão apresentados os resultados encontrados na pesquisa. Eles serão apresentados de acordo com a organização do objetivo geral e específicos. As informações dos participantes se mantiveram confidenciais, portanto, serão utilizados os seguintes números de identificação para diferenciá-los: entrevistado 1 (E1), entrevistado 2 (E2), entrevistado 3 (E3), entrevistado 4 (E4) e entrevistado 5 (E5).

Sobre o perfil sócio demográfico, foi possível verificar variabilidade entre os aptos temporários com relação ao sexo e à escolaridade, com predomínio de idade entre 18 e 25 anos e acima dos 45 anos (Quadro 1).

Número de Identificação	Sexo_ Aptos Temporários	Faixa Etária _Aptos Temporários	Escolaridade _Aptos Temporários
E1	Sem predomínio	18 a 25 anos e 30 aos 50 anos	Sem predomínio
E2	Sem predomínio	18 anos e acima de 55 anos	Sem predomínio
E3	Masculino	Não soube responder	Sem predomínio
E4	Sem predomínio	Sem idade predominante	Ensino Fundamental Incompleto
E5	Masculino	18 a 24 anos e acima de 45 anos	Sem predomínio

**Quadro 1.** Perfil sociodemográfico do candidato à primeira CNH e/ou motorista considerados como aptos temporários.

O Quadro 02 representa as principais funções psicológicas que são utilizadas pelos psicólogos peritos em trânsito para diferenciar os aptos temporários dos aptos e inaptos.

Número de Identificação	Funções psicológicas que diferenciam Aptos temporários
E1	Nível de atenção e capacidade de raciocínio
	Traços de personalidade (ansiedade, agressividade)
	Comportamento
E2	Conjunto - considera todas as funções psicológicas
E3	Comportamento
	Declínio cognitivo - compreensão rebaixada
E4	Comportamento
E5	Atenção
	Raciocínio
	Personalidade

**Quadro 2.** Funções psicológicas que diferenciam aptos temporários dos aptos e inaptos.

Em relação às funções psicológicas, os entrevistados E1, E3 e E5 avaliam desempenho de atenção e raciocínio, traços personalidade e o comportamento do candidato ou motorista como aspectos para consideração de aptidão temporária. Em contrapartida, E4 destaca apenas o comportamento e a postura do candidato ao longo da avaliação pericial: “*pra mim, no meu caso, a compostura dele influencia muito, já começa por aí*” (TRECHO DA FALA DO E4), enquanto E2 considera todas as funções psicológicas.

Mas a gente avalia o conjunto né, claro que cada é você vai (...) dependendo do candidato né (...), e como ele se sai ao ser avaliado à gente vai levar em consideração, às vezes a pessoa tá fazendo um teste de atenção e ela não consegue passar de jeito nenhum, mas se saí muito bem no teste de raciocínio, às vezes o teste de personalidade a gente percebe certa instabilidade, mas a pessoa passa em todos os outros testes, então assim é um conjunto, cada caso é um caso. (TRECHO DA FALA DO E2).

Os resultados obtidos apontaram os desempenhos atencional e de raciocínio, as características de personalidade e o histórico de comportamento como aspectos fundamentais na diferenciação do apto temporário em relação aos demais (inapto e apto).

O Quadro 03 representa as informações mais relevantes das entrevistas que podem ser utilizadas pelos psicólogos peritos em trânsito como determinantes para aptidão temporária.

Número de Identificação	Informações da entrevista mais relevantes
E1	Uso de Psicoativos e/ou medicamentos
	Antecedentes criminais
	Relacionamento familiar e social
E2	Uso de álcool e/ou drogas.
E3	Consumo de substâncias psicoativas
	Problemas neurológicos
E4	Conduta profissional
	Comportamento familiar
E5	Relacionamento familiar e social
	Uso de medicamentos - tarja preta
	Contexto profissional

**Quadro 3.** Informações da entrevistas mais relevantes para consideração da aptidão temporária.

Segundo a maioria (E1, E2, E3, E4 e E5), dados como consumo de substâncias psicoativas e/ou medicamentos e o comportamento do indivíduo nos contextos social e familiar são determinantes importantes e devem ser levados em consideração. E3 pontua ainda sobre a importância de observar nos candidatos à primeira CNH e/ou motoristas

profissionais a existência de problemas neurológicos, E4 pontua a importância de entender o comportamento familiar e profissional do candidato.

(...) Comportamentos familiares, a relação do trabalho, eu não me preocupo com o cargo da pessoa, mas como é a relação dela no trabalho, porque isto se reflete no trânsito né, é tudo social, envolve tudo, se ela é pessoa complicada que tem ou teve problemas no trabalho, com certeza isto irá refletir no trânsito e vice versa. (TRECHO DA FALA DO E4).

De acordo com os dados obtidos é possível perceber que a maneira como o candidato à primeira CNH e/ou motorista profissional se relaciona e comporta com o seu meio familiar, profissional, psíquico e social (se respeitam as leis impostas pelas autoridades) poderá influenciar em sua avaliação pericial, e aqueles candidatos ou motoristas que fazem ou já fizeram uso de algum tipo de substâncias psicoativas e medicamentos estarão mais propensos à aptidão temporária. É importante destacar que estes dados são obtidos através da entrevista psicológica; para tanto, vale ressaltar que todos os cinco entrevistados consideram a entrevista psicológica como um instrumento muito importante na avaliação pericial do trânsito em geral e na determinação da aptidão temporária do candidato à primeira CNH e/ou motorista profissional. Os entrevistados concordam que uma entrevista bem feita proporciona ganhos imensos para a avaliação, pois possibilita o acesso a inúmeras informações que não são vistas nas outras técnicas disponíveis para o contexto. A visão da entrevista como ferramenta fundamental na avaliação psicológica é apontada pelo autor Tavares (2002), que a considera como procedimento único e que, se conduzida de forma ética, profissional e correta, proporciona ao psicólogo identificar particularidades do indivíduo que escapam aos demais procedimentos utilizados na avaliação psicológica.

O Quadro 04 representa os principais critérios utilizados pelos psicólogos peritos em trânsito para determinar o prazo de validade da avaliação pericial de trânsito dos candidatos à primeira CNH e/ou motoristas considerados como aptos temporários.

Número de Identificação	Crítérios para determinar o prazo de validade
E1	Pessoas limítrofes - 03 anos
	Uso de psicoativos e/ou álcool - 02 anos
	Uso de medicamentos - 02 anos
E2	Irà depender de como a pessoa está no momento da avaliação
E3	Declínio cognitivo - 02 anos
	Consumo de substâncias psicoativas - 02 anos
E4	Uso de medicamento - 01 ano
	Comportamento - 01 ano
E5	Irà depender do contexto do candidato

**Quadro 4.** Critérios utilizados para determinar o prazo de validade da avaliação pericial de trânsito.

Quando perguntados sobre o critério utilizado para determinar o prazo de validade da avaliação pericial do candidato à primeira CNH e/ou motorista considerado como apto temporário, E1 e E3 disseram que quando existe consumo de álcool, drogas e/ou medicamentos à validade é de dois anos e quando o sujeito apresenta algum tipo de dificuldade cognitiva à validade irá variar entre dois a três anos. E2 e E5 concordam que a validade da avaliação irá depender das características apresentadas pelo candidato no momento da avaliação. Em contrapartida, E4 determina apenas um ano de validade, independente do fator apresentado pelo candidato. Para ele, *“o apto temporário está ligado a algum tipo de associação que a gente pega, porque o candidato chega aqui o teste dele tá bom, a entrevista tá perfeita, normal uai, mas se você tá dando apto temporário é porque percebeu alguma coisa”* (TRECHO DA FALA DO E4).

Em relação aos resultados obtidos é possível perceber que existem certas arbitrariedades nos critérios utilizados na determinação do prazo de validade da avaliação pericial (E4 sempre dá um ano, baseando-se em algum tipo de associação não definida; E1 e E3 usam como critérios a dificuldade cognitiva, essa coerência entre estes entrevistados pode estar ligada sobre a formação complementar de ambos, pois os dois possuem além do curso de pericia em trânsito formação em neuropsicologia; E2 e E5 falam que irá depender das características apresentadas), sendo assim, pode-se dizer que os critérios utilizados pelos entrevistados são variáveis, e os mesmos não apontam critérios objetivos, notando-se então a individualização em relação à determinação do prazo de validade da avaliação pericial.

O Quadro 05 representa os principais limites e desafios enfrentados pelos psicólogos peritos em trânsito da cidade de Sete Lagoas – MG, acerca da avaliação pericial de trânsito.

Número de Identificação	Limites e Desafios da Avaliação Pericial de Trânsito
1	Quantidade de avaliações X mudanças/variações nas funções cognitivas e comportamentos
	Desvalorização da perícia psicológica em comparação à médica
2	Desvalorização da profissão
3	Não obrigatoriedade de renovação da avaliação psicológica, exceto para atividade remunerada.
	Desvalorização da população em relação a avaliação psicológica do trânsito
	Falta de movimentação do CFP e CRP
4	Falta de colaboração dos órgãos públicos
	Limitação em relação ao Detran
5	Falta de assistência do Detran para com as clínicas
	Falta de parâmetro na determinação do prazo de validade da avaliação psicológica

**Quadro 5.** Principais limites e desafios acerca da avaliação pericial de trânsito.

Os entrevistados E1, E2 e E3, disseram que a falta de valorização da sociedade em relação à avaliação pericial como quesito obrigatório para adquirir CNH ou exercer atividade remunerada é grande o que acaba sendo um desafio. Ressaltam ainda sobre a não obrigatoriedade de renovação do exame psicológico, exceto para candidatos que tiveram o prazo de avaliação psicológica reduzida (apto temporário) ou motorista profissionais. E3, E4 e E5 concordam que a falta de colaboração e assistência dos órgãos responsáveis pelo sistema, acabam limitando seus trabalhos.

(...) Temos um desvalor muito grande para a população né, para a própria (...), é o próprio seguimento nosso o CRP, eu não vejo movimentação nenhuma do CRP, do CFP, eu não vejo muito movimento não. Então assim tempo de renovação de exame é um ponto muito precário, e também o fato das pessoas não terem obrigatoriedade de renovar, somente nos casos para atividade remunerada, então isto para mim é o ponto mais delicado. (TRECHO DA FALA DE E3).

Pode-se constatar que os entrevistados, além de enfrentarem a desvalorização da sociedade em relação à avaliação pericial de trânsito, percebem ainda a falta de suporte e apoio dos órgãos responsáveis que regem o sistema. Além disso, a não obrigatoriedade da realização do exame psicológico para motoristas que não exercem atividade remunerada e candidatos que não são considerados como aptos temporários se torna um limite, pois se estes sujeitos após a primeira e única avaliação pericial de trânsito apresentarem posteriormente ao longo de suas vidas algum tipo de alteração psicológica que possa interferir em suas habilidades cognitivas, motoras e personalidade, a mesma não poderá ser avaliada tão pouco constatada pelo psicólogo perito em trânsito, porque este sujeito não precisa passar pelo processo de avaliação pericial do trânsito.

O quadro 06 representa a qualidade das informações disponíveis acerca da legislação sobre aptidão temporária.

Número de Identificação	Qualidade das informações na legislação
E1	Sucinta - pouco abrangente
	Pouco equiparada
E2	Pouco Falada
E3	Não tem informações
E4	Pouco divulgada
E5	Pouca, quase nada

**Quadro 6.** Qualidade das informações sobre a legislação da aptidão temporária.

Os cinco psicólogos responderam que as informações são poucas, e que não existe nenhuma Resolução do Conselho Federal de Psicologia que oriente sobre os comportamentos ou alterações psicológicas que devem ser considerados como indicadores da aptidão

temporária. Tal percepção é evidenciada na fala de E3: “*a gente não tem informação, não tem, é o que eu te disse eu me benefício muito pela minha formação em neuropsicologia e pelo meu trabalho, mas alguém que não tenha esse olhar tão aprofundado, que não tenha certa experiência, ela tem que estudar*”. E1 concorda com tal percepção ao pontuar acerca das informações sobre aptidão temporária.

(...) Se recebe as legislações muito formal, vem assim do apto temporário: é a critério do psicólogo perito ele pode determinar sobre o prazo de validade da avaliação, mas espera aí, a critério como? Se uma pessoa que não tem o domínio sob os testes, como ela vai saber sobre esse critério, então a informação vem muito sutil. A legislação precisa abranger mais sobre o apto temporário. Nosso trabalho precisava ser mais equiparado, assim todo mundo teria uma forma de trabalhar mais coerente (TRECHO DA FALA DO E1).

Sobre os resultados obtidos em relação às informações acerca do apto temporário, é possível perceber que a formação complementar de E3 o proporciona uma compreensão diferenciada em relação à aptidão temporária, o mesmo acontece com E1 que também possui outras formações acadêmicas além do curso de especialista em trânsito, o que proporciona a ele bom domínio sobre os testes utilizados na avaliação pericial de trânsito. Porém, não se pode deixar de destacar o desamparo de suporte técnico e informativo sobre esta legislação, o nível de escassez de informações é muito baixo e precário, os entrevistados sentem-se de certa forma desamparados pelos órgãos responsáveis. Sendo assim, diante da falta de informações e critérios objetivos acerca da legislação que rege sobre o perfil do apto temporário, é possível perceber que os entrevistados utilizam conhecimentos de outras formações acadêmicas, além de suas experiências individuais e senso comum na determinação de quem é apto temporário.

O Quadro 07 representa o grau de conhecimento e clareza que os psicólogos peritos em trânsito da cidade de Sete Lagoas – MG possuem sobre a legislação que rege a aptidão temporária.

Número de Identificação	Grau de conhecimento/clareza
E1	Bom
E2	Bom, atualizada
E3	Bom, está sempre consultando o pouco recurso disponível
E4	Bom, objetivo
E5	Pouco conhecimento

**Quadro 7.** Conhecimento individual sobre a aptidão temporária.

Quatro dos cinco entrevistados responderam que possuem um bom conhecimento sobre a referida legislação. Em contrapartida, E5 diz ter muito pouco conhecimento.



Eu tenho muito pouco conhecimento, mas eu tenho muito pouco conhecimento, porque até mesmo não tem o que estudar sobre a legislação, eu queria ter mais conhecimento, que tivesse mais material, pra gente poder pesquisar, mais artigos que falassem sobre o assunto, talvez se fosse mais discutido no CFP e CRP, sobre esse apto temporário, o Detran de Minas Gerais por exemplo preocupasse com isso,...) então eu sei muito pouco (TRECHO DA FALA DO E5).

Em relação aos resultados obtidos é possível perceber que apesar da legislação que rege sobre o perfil apto temporário ser falha, pouco profunda e sucinta, a maioria dos entrevistados diz ter bom conhecimento sobre a mesma. Contudo, é necessário ressaltar que sendo a mesma falha não significa que ter bom entendimento e conhecimento sobre o que rege a referida legislação possibilitará na correta delimitação de quem se encaixa dentro do perfil apto temporário.

## **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

A psicologia do trânsito surgiu então como meio de compreender e estudar os diversos fatores psicológicos e comportamentais envolvidos no trânsito. A avaliação pericial de trânsito tem por objetivo verificar se candidatos à primeira CNH ou motoristas profissionais apresentam o perfil psicológico (funções cognitivas, personalidade) adequado, considerando que determinadas características podem aumentar a chance dos indivíduos se envolverem em situações de risco, tais como acidentes, no trânsito. Para que essa contribuição seja realizada de forma adequada, é necessário que os psicólogos peritos em trânsito conduzam avaliações periciais de qualidade utilizando técnicas e ferramentas disponíveis para este contexto e para o público avaliado, também levando em consideração informações sobre o contexto social dos avaliados (SAMPAIO; NAKANO, 2011).

O objetivo maior desta pesquisa foi identificar a percepção de psicólogos que atuam em clínicas credenciadas pelo DETRAN da cidade de Sete Lagoas-MG, sobre o perfil de candidatos à primeira CNH e/ou motoristas profissionais considerados como aptos temporários em avaliação psicológica pericial. O perfil dos candidatos à primeira CNH e/ou motorista profissionais pode ser descrito da seguinte maneira: não existe predominância de sexo e nível de escolaridade entre os aptos temporários, mas estes apresentam faixa etária predominante entre 18 e 25 anos e acima dos 45 anos. Candidatos à primeira CNH e/ou motoristas profissionais que apresentam rebaixamento de nível de atenção e raciocínio e traços de personalidade instáveis estarão mais propensos à aptidão temporária. Os comportamentos do candidato ou motorista profissional em seu meio familiar, profissional,

psíquico e social (se respeitadas as leis impostas pelas autoridades) também poderão influenciar a decisão dos psicólogos peritos para aptidão temporária.

Constatou-se que os prazos de validade das aptidões temporárias dadas pelos profissionais entrevistados variam de um a três anos, sendo determinados por critérios variáveis que englobam o histórico de saúde física e psíquica, a existência de déficits cognitivos, e informações sobre os comportamentos dos candidatos nos contextos social, familiar e profissional. Tais resultados apontam para uma atuação individualizada dos profissionais, que não contam com informações técnicas objetivas para embasarem-se sobre a aptidão temporária, sendo assim a delimitação dos candidatos ou motoristas profissionais considerados aptos temporários acontece através da visão pessoal do psicólogo.

Apesar das poucas informações acerca da legislação sobre aptidão temporária, os psicólogos peritos em trânsito entrevistados afirmam possuírem bom conhecimento sobre esta, a exceção de E5 que diz ter muito pouco conhecimento sobre a legislação. E5 associa e justifica sua falta de conhecimento dizendo não haver informações técnicas nem mesmo apoio das autoridades que são responsáveis pelo sistema. Porém todos ressaltaram que é necessário buscar conhecimentos e formação em outras áreas, pois, assim como o curso de graduação de psicologia, o curso de especialização em perícia de trânsito não disponibilizam informações concretas e suficientes sobre aptidão temporária. Os psicólogos também apontam para a falta de informações fornecidas pelos órgãos públicos responsáveis por este setor (DETRAN e Conselhos Federal e Regional de Psicologia).

Os entrevistados ressaltam a urgência de mais informações em relação ao perfil apto temporário, salientando a necessidade de criação de novos meios de comunicação entre os psicólogos e os órgãos públicos que regem o sistema. Os profissionais entrevistados se percebem “abandonados pelo sistema”, como se trabalhassem sozinhos. Eles também afirmam que a desvalorização acerca da avaliação pericial do trânsito é muito grande, e isto começa desde o curso de graduação, que não lecionam disciplinas da área do trânsito, e se estende até os grandes cargos do CRP, CFP e DETRAN.

É possível afirmar que os pressupostos iniciais da pesquisa foram confirmados pelos resultados obtidos. Verificou-se que a escassez de informações sobre aptidão temporária acaba por levar os psicólogos peritos em trânsito a utilizar o senso comum, suas experiências profissionais e formações acadêmicas (dentro e fora da avaliação psicológica), acarretando em resultados de avaliações periciais em trânsito individualizados. Ressalta-se, mais uma vez, a

necessidade urgente de melhor posicionamento dos órgãos competentes (CFP e DETRAN), delimitando de forma mais objetiva e padronizada as características do perfil apto temporário.

Esta pesquisa apresenta relevância, visto o contexto dos psicólogos peritos do trânsito, a falta de informações e suporte sobre aptidão temporária é grande. A pesquisa proporcionou um olhar diferenciado sobre avaliação pericial de trânsito, em especial sobre aptidão temporária. Essa precisa ser melhor estudada e divulgada, não somente pelos órgãos públicos responsáveis, mas também por pesquisadores da avaliação psicológica e da psicologia do trânsito. A aptidão temporária é uma ferramenta útil, já que por meio dela é possível acompanhar a evolução ou não evolução de determinado comportamento, comprometimento cognitivo ou instabilidade emocional apresentada pelo candidato à primeira CNH e/ou motorista no momento da avaliação. Sendo assim, espera-se que este estudo sensibilize estudantes e profissionais de psicologia acerca da área Psicologia do Trânsito, em especial avaliação pericial de trânsito e o perfil apto temporário, estes precisam ser mais bem assistidos e vistos por todos. O trânsito faz do indivíduo e vice-versa, logo um interfere no funcionamento do outro.

Para a correta delimitação do perfil apto temporário é preciso que mais pesquisas sejam desenvolvidas. Sendo assim, sugere-se que pesquisas futuras investiguem informações concretas (testes e entrevistas) de candidatos e/ou motoristas que foram considerados aptos temporários, possibilitando um entendimento mais preciso sobre a escolha pela aptidão temporária. Pesquisas que considerem a relação entre características avaliadas na perícia psicológica e ocorrência de acidentes de trânsito também são fundamentais para compreender quais características precisam ser consideradas na determinação da aptidão temporária.

Esta pesquisa se limitou em identificar a visão de psicólogos que atuam em clínicas credenciadas pelo DETRAN da cidade de Sete Lagoas-MG, sobre o perfil de candidatos a primeira CNH e/ou motoristas profissionais considerados aptos temporários, bem como as percepções destes profissionais acerca da legislação sobre o perfil apto temporário. Apesar de tal limitação foi possível concluir que não existe um perfil único e bem delimitado relacionado à aptidão temporária, e que o mesmo é marcado pela experiência e compreensão de cada profissional.

## **REFERÊNCIAS**

**ALCANTARA, B. D. O. Comparação entre grupos de motoristas infratores e não infratores através de instrumentos psicológicos.** Porto Alegre 2013. Disponível em:<

<http://periodicos.fametro.edu.br/index.php/nanbiquara/article/view/144/142>> Acesso 16 de Abril 2016.

AMORIM. M. C; CARDOSO. H. F. **Entrevista psicológica na avaliação pericial de trânsito: uma análise crítica.** 2015, v. 24, n.1, p. 107-120. Disponível em: <<http://revistas.pucsp.br/index.php/psicorevista/article/view/24231/17441>> Acesso em 01 de Novembro 2016.

ASSIS, A. C. D. J; DUARTE, F. **Avaliação psicológica: atuação do psicólogo especialista do trânsito no processo avaliativo.** 2016, v-4, n1 p. 48-59. Disponível em: <<http://periodicos.fametro.edu.br/index.php/nanbiquara/article/view/144/142>> Acesso em: 19 de Agosto 2016.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTE PÚBLICO. 2016, p.7-18. Disponível em: <<http://files.antp.org.br/2016/5/24/rtp-142-e.pdf>> Acesso em: 29 de Setembro. 2016.

BARDIN, Laurence. **Análise de conteúdo.** São Paulo Edições 70, 2004.

\_\_\_\_\_. **Código de Trânsito Brasileiro.** Instituído pela Lei nº 9.503, de 23-9-97. Brasília: 3ª Edição DENATRAN, (2008). Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/publicacoes/download/ctb.pdf>> Acesso em: 29 de Abril 2016.

CONSELHO FEDERAL DE PSICOLOGIA. (2000). **Resolução CFP nº. 12/00.** Brasília, DF. Disponível em: <[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)> Acesso em: 01 de Maio 2016.

CONSELHO FEDERAL DE PSICOLOGIA (2003). **Resolução CFP nº. 007/2003.** Brasília, DF. Disponível em: <[http://site.cfp.org.br/wp-content/uploads/2003/06/resolucao2003\\_7.pdf](http://site.cfp.org.br/wp-content/uploads/2003/06/resolucao2003_7.pdf)> Acesso em: 17 de Agosto 2016.

CONSELHO FEDERAL DE PSICOLOGIA. (2007). **Resolução CFP nº 013/2007.** Brasília, DF. Disponível em: <[http://site.cfp.org.br/wp-content/uploads/2008/08/Resolucao\\_CFP\\_nx\\_013-2007.pdf](http://site.cfp.org.br/wp-content/uploads/2008/08/Resolucao_CFP_nx_013-2007.pdf)> Acesso em: 05 de Abril 2016.

CONSELHO FEDERAL DE PSICOLOGIA (2009). **Resolução CFP nº. 007/2009.** Brasília, DF. Disponível em: <[http://site.cfp.org.br/wp-content/uploads/2013/09/Resolu%C3%A7%C3%A3o-CFP-007-09-anexo-II-alterado-pela-Resolu%C3%A7%C3%A3o-CFP-9\\_11.pdf](http://site.cfp.org.br/wp-content/uploads/2013/09/Resolu%C3%A7%C3%A3o-CFP-007-09-anexo-II-alterado-pela-Resolu%C3%A7%C3%A3o-CFP-9_11.pdf)> Acesso em 17 de Agosto de 2016.

CONSELHO FEDERAL DE PSICOLOGIA. 2010. Seminário nacional de psicologia e mobilidade: espaço público com direito de todos. Brasília, DF. Disponível em: <<http://www.crpsp.org/fotos/pdf-2015-10-02-17-51-07.pdf>>. Acesso em: 01 de Novembro 2016.

CONSELHO FEDERAL DE PSICOLOGIA (2012). **Resolução CFP nº. 425/12.** Brasília, DF. Disponível em: <<http://site.cfp.org.br/wp-content/uploads/2013/09/Resolu%C3%A7%C3%A3o-425-do-CONTRAN.pdf>> Acesso em 16 de Agosto 2016.

CONSELHO NACIONAL DE SAÚDE (2012). **Resolução CNS Nº. 466/12**. Disponível em: <<http://conselho.saude.gov.br/resolucoes/2012/Reso466.pdf>> Acesso em 30 de Outubro. 2016.

GIL, Antônio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 4. ed. São Paulo: Atlas S. A, 2002.

HOFFMAN. M. H; CRUZ. R. M; ALCHIERI. J. C. **Comportamento humano no trânsito**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. 2015, p-8-34. Disponível em <[http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/relatoriopesquisa/150922\\_relatorio\\_acidentestransito.pdf](http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/relatoriopesquisa/150922_relatorio_acidentestransito.pdf)> Acesso em 29 de Setembro 2016.

JUNIOR, Joel Malaquias de Barros. **A exigência de especialização a psicólogos para avaliação psicológica de condutores de veículos no Brasil**. 2014, p. 220-232. Disponível em: <<http://www.fafich.ufmg.br/gerais/index.php/gerais/article/viewFile/442/338>> Acesso em: 27 de Setembro 2016.

LAMOUNIER, Rossana; RUEDA, Fabián Javier Marín. **Avaliação psicológica no trânsito: perspectiva dos motoristas**. São Paulo 2005, vol.6, n.1, p. 35-42. Disponível em: <<http://pepsic.bvsalud.org/pdf/psic/v6n1/v6n1a05.pdf>> Acesso em: 19 de Maio. 2016.

MACHADO, Luciana Bulhões. **A importância da avaliação psicológica: percepção dos candidatos á condutor em Camaçari- BA**. Maceió 2013. Disponível em: <[http://netranstransito.com.br/arq\\_download/MONOGRAFIA%20%20Luciana%20Bulhoes.pdf](http://netranstransito.com.br/arq_download/MONOGRAFIA%20%20Luciana%20Bulhoes.pdf)> Acesso em: 06 de Abril. 2016.

MARCONI, M. A.; LAKATOS, E. M. **Metodologia Científica: Ciência e conhecimento: científico. Métodos Científicos. Teoria, hipóteses e variáveis. Metodologia Jurídica**. 5. ed. São Paulo: Atlas S. A., 2009

OLIVEIRA, Gislene Farias; BATISTA, Hermes Melo Teixeira; RUFATO David de Oliveira; MARANHÃO Thércia Lucena Grangeiro; BRAGA Irineide Beserra. **Psicologia do Trânsito: uma revisão sistemática**. 2015, vol.13, v.2, p. 125-145. Disponível em: <<http://periodicos.urca.br/ojs/index.php/cadernos/article/view/850>> Acesso em: 05 de Abril. 2016.

ROZESTRATEN, R. J.A. **Psicologia do Trânsito: O que é e para que serve**. Ribeirão Preto 1981, vol. 1, n. 1 p.141-143. Disponível em: <<http://pepsic.bvsalud.org/pdf/pcp/v1n1/06.pdf>> Acesso em: 05 de Abril. 2016.

ROZESTRATEN, R. J. A. (1988). **Psicologia do trânsito: Conceitos e processos básicos**. São Paulo: E.P.U.

SAMPAIO, Maria Helena de Lemos; NAKANO, Tatiana de Cássia. **Avaliação psicológica no contexto do trânsito: revisão de pesquisas brasileiras**. Campinas 2011. Disponível em: <<http://pepsic.bvsalud.org/pdf/ptp/v13n1/v13n1a02.pdf>> Acesso em: 07 de Abril 2016.

SANTOS. P. L; BOFF. R. M; KONFLANZ. S. S. **Relevância da avaliação obrigatória de traços de personalidade em motoristas.** 2012, v.14, n. 3, p. 101-110. Disponível em: <<http://pepsic.bvsalud.org/pdf/ptp/v14n3/v14n3a08.pdf>> Acesso em 07 de Abril 2016.

SILVA, Marlene Alves. **Psicologia do trânsito ou avaliação psicológica no contexto do trânsito.** 2010, v.13, n.19, p. 199-208. Disponível em: <<http://www.pgsskroton.com.br/seer/index.php/renc/article/viewFile/2526/2416>> Acesso em: 25 de Março 2016.

SILVA, Fábio Henrique Vieira de Cristo. **A psicologia do trânsito e os 50 anos de profissão no Brasil.** 2012. Disponível em <<http://www.scielo.br/pdf/pcp/v32nspe/v32speca13.pdf>> Acesso em: 05 de Abril de 2016.

SILVA, F. H. V. C; ALCHIERI, J. C. **Avaliação psicológica da personalidade de condutores: uma revisão de literatura.** 2007, v. 12 n. 2 p. 189-196. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/pusf/v12n2/v12n2a07.pdf>> Acesso em 19 de Setembro 2016.

SILVA. F. H. V. C; ALCHIERI. J. C. **Laudo psicológico: operacionalização e avaliação dos indicadores de qualidade.** 2011, v.31, n.3, p. 518-538. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/pcp/v31n3/v31n3a07.pdf>> Acesso em: 15 de Setembro 2016.

SILVA. F. H. V. C; GUNTHER. H. **Psicologia do trânsito no Brasil: de onde veio e para onde caminha?** 2009, v.17 n.1, p. 163-175. Disponível em: <<http://pepsic.bvsalud.org/pdf/tp/v17n1/v17n1a14.pdf>> Acesso em: 12 de Setembro 2016.

TAVARES, Marcelo. **A entrevista clínica.** 2002 p.45-56. Disponível em: <<http://professor.pucgoias.edu.br/SiteDocente/admin/arquivosUpload/17963/material/Texto%2012%20-%20Entrevista%20Cl%C3%ADnica.pdf>> Acesso em 30 de Outubro 2016.