

A relevância da entrevista no processo de avaliação psicológica no contexto do trânsito

The importance of interview in psychological evaluation in the transit context

La pertinência de la entrevista em el proceso de evaluación psicológica em el contexto del tráfico

Recebido: 09/10/2021 | Revisado: 15/10/2021 | Aceito: 20/10/2021 | Publicado: 22/10/2021

Míria Raquel Rodrigues Morais

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-0626-478X>

Universidade do Estado de Minas Gerais, Brasil¹

E-mail: psicologamiriamorais@gmail.com

Rogéria Araújo Guimarães Gontijo

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-0030-2055>

Universidade Federal de Minas Gerais, Brasil²

E-mail: raggontijo@hotmail.com

Resumo

Esse artigo tem como objetivo verificar a importância da entrevista no processo de avaliação psicológica no contexto do trânsito. Para tanto, foi realizado um estudo qualitativo com revisão narrativa de literatura de artigos encontrados nas bases de dados eletrônicos BVS-Psi, Scielo e Google Scholar, e de resoluções normativas do Conselho Federal de Psicologia que abordassem a temática de Psicologia do Trânsito e de Avaliação Psicológica. A Psicologia do Trânsito, no Brasil, surgiu frente à necessidade de se compreender e avaliar o comportamento dos motoristas, a fim de contribuir para um trânsito mais seguro. Nesse sentido, a avaliação psicológica tornou-se obrigatória no processo de habilitação de motoristas e, como consequência histórica, fez-se a atividade prioritária dos psicólogos do trânsito. Há, contudo, uma confusão por parte de muitas pessoas, inclusive psicólogos, entre avaliação psicológica e testagem psicológica, pois muitos profissionais utilizam apenas os testes psicológicos no processo de avaliação. Constatou-se que a realização da entrevista confere mais eficiência ao processo e maior segurança dos resultados, amparando a tomada de decisão do profissional e tornando o trabalho ético, o que contribui para o trânsito no país. É pela entrevista que há a possibilidade de uma amplitude da avaliação e uma maior fidedignidade nos dados obtidos pelo candidato ou condutor. Dessa forma, faz-se necessária a constante atualização e formação do psicólogo no que diz respeito à técnica e aos procedimentos de avaliação psicológica, para não reduzir a avaliação em testagem, a fim de não causar danos às pessoas avaliadas e nem para a sociedade.

Palavras-chave: Psicologia do trânsito; Avaliação psicológica; Entrevista psicológica.

Abstract

This article aims to verify the importance of the interview in the process of psychological assessment in the context of traffic. Therefore, a qualitative study was performed with a narrative literature review of articles found in the electronic databases BVS-Psi, Scielo and Google Scholar, and normative resolutions of the Federal Council of Psychology that addressed the theme of Traffic Psychology and Psychological Assessment. Traffic Psychology in Brazil emerged from the need to understand and assess the behavior of drivers in order to contribute to safer traffic. In this sense, psychological assessment became mandatory in the drivers license process and, as a historical consequence, it became the priority activity of traffic psychologists. There is, however, a confusion on the part of many people, including psychologists, between psychological assessment and psychological testing, as many professionals use only psychological tests in the assessment process. It was found that conducting the interview provides more efficiency to the process and greater security of results, supporting the professional's decision-making and making the work ethical, which contributes to transit in the country. It is through the interview that there is the possibility of a broader assessment and greater reliability in the data obtained of the candidate or driver. Thus, it is necessary to constantly update and train the psychologist with regard to the technique and procedures of psychological assessment, so as not to reduce the assessment in testing, so as not to cause harm to the people evaluated or to society.

Keywords: Traffic psychology; Psychological assessment; Psychological interview.

¹ Graduada pela Universidade do Estado de Minas Gerais, Brasil.

² Doutora pela Universidade Federal de Minas Gerais, Brasil.

Resumen

Este artículo tiene como objetivo verificar la importancia de la entrevista en el proceso de evaluación psicológica en el contexto del tránsito. Para esto, se realizó un estudio cualitativo con revisión narrativa de literatura de artículos encontrados en las bases de datos electrónicos BVS-PSI y Scielo, y de resoluciones normativas del Consejo Federal de Psicología que abordasen la temática pesquisada. La Psicología del Tránsito en Brasil surgió delante de la necesidad de comprender y evaluar el comportamiento de los conductores, a fin de contribuir para un tránsito más seguro. En este sentido, la evaluación psicológica pasó a ser obligatoria en el proceso de habilitación y, como consecuencia histórica, se convirtió la actividad prioritaria de los psicólogos del tránsito. Sin embargo, existe una confusión por parte de muchas personas, incluso psicólogos, entre evaluación psicológica y test psicológico, pues muchos profesionales utilizan solamente los testes psicológicos en el proceso de evaluación. Se constató que la realización de la entrevista brinda mayor eficiencia al proceso y mayor seguridad de los resultados, amparando la toma de decisiones del profesional y haciendo el trabajo ético, lo que contribuye para el tránsito en el país. Es por la entrevista que hay la posibilidad de una amplitud de evaluación y una mayor fiabilidad en los datos obtenidos por el candidato o conductor. Así, es necesario actualizar y capacitar constantemente al psicólogo en cuanto a la técnica y procedimientos de evaluación psicológicas, para no reducir la evaluación en test, a fin de no causar daños a las personas evaluadas y ni a la sociedad.

Palabras clave: Psicología del tránsito; Evaluación psicológica; Entrevista psicológica.

1. Introdução

Com o processo de urbanização das cidades e o surgimento dos veículos automotores no Brasil, no início do século passado, verificou-se também, o aparecimento de um grande problema social – os acidentes de trânsito. De acordo com a Organização Mundial da Saúde (OMS), a principal causa de morte entre jovens até 29 anos são os acidentes de trânsito, o que torna isso um problema de saúde pública (OMS, 2018).

Esse problema social abriu espaço para a atuação da Psicologia no trânsito, no sentido de promover mais segurança, uma vez que, seu conhecimento a respeito do comportamento humano poderia ser útil para ajudar a minimizar os acidentes de trânsito, levando em consideração seu compromisso social e científico. É nesse viés que nasce a Psicologia do Trânsito e é em razão disso também, que a obrigatoriedade da avaliação psicológica para a obtenção da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) foi instituída no país (Silva, 2012).

Tomando como base os conceitos de Rozestraten (1998), o Conselho Federal de Psicologia (CFP, 2000a, p.10) define Psicologia do Trânsito como uma área da Psicologia que investiga os comportamentos humanos e os fatores e processos internos e externos, conscientes e inconscientes, que provocam ou alteram esses comportamentos. Todavia, considerada uma herança histórica por Silva e Gunther (2009), a atividade prioritária do psicólogo do trânsito, até hoje, é a realização de avaliação psicológica. E de acordo com Silva e Alchieri (2008), essa avaliação é realizada no Brasil de forma compulsória e sem qualidade comprovada, o que compromete a sua eficácia na diminuição dos acidentes de trânsito.

Conforme o CFP (2011a, p. 43), “a maioria das pessoas (tanto leigos quanto profissionais) entende a avaliação psicológica como sinônimo de aplicação e uso indiscriminado de testes, nos mais variados campos de atuação profissional”. Ao resumir a avaliação psicológica em testagem, muitos psicólogos não reconhecem a importância e relevância de outros instrumentos nesse processo, como a entrevista, comprometendo assim, a qualidade do trabalho exercido, o que interfere na ocorrência de resultados seguros e adequados. Isso faz com que esse processo seja ineficaz, por exemplo, no contexto do trânsito no que diz respeito à redução dos acidentes de trânsito - um dos seus principais objetivos.

Levando em consideração essa confusão, questiona-se então a importância da realização da entrevista no processo de avaliação psicológica no contexto do trânsito - pergunta que norteia o trabalho. Sendo assim, são objetivos desse artigo reforçar o que é uma avaliação psicológica, mais precisamente no contexto do trânsito, e exprimir a importância da entrevista psicológica como um instrumento desse processo, para que fique claro que avaliação psicológica não se trata apenas de testagem e, principalmente, se reconheça as riquíssimas contribuições desse instrumento estudado. Isso contribui para que os

psicólogos do trânsito no contexto da avaliação psicológica realizem seu trabalho de maneira adequada e com mais qualidade, aumentando assim, a sua eficácia na problemática dos acidentes de trânsito.

Dessa forma, inicialmente é necessário abordar os aspectos históricos da Psicologia do Trânsito no Brasil, para que se tenha uma compreensão mais ampla desse contexto, marcado pela relação intrincada entre as legislações e regulamentações e a atuação do psicólogo no trânsito. Essa compreensão é indispensável para entender os impactos desse contexto no processo de avaliação psicológica de motoristas e seus desdobramentos. Assim, conseqüente a essa contextualização, adentra-se ao campo da avaliação psicológica nesse cenário, para então discutir a questão da entrevista nesse processo.

2. Metodologia

Trata-se de um estudo qualitativo com revisão narrativa de literatura. De acordo com Cordeiro et al (2008), esse tipo de pesquisa apresenta uma temática mais ampla e não exige um protocolo rígido para sua produção, assim como não precisa estabelecer uma metodologia rigorosa e replicável na reprodução dos dados e respostas quantitativas, conforme explicado por Vosgerau e Romanowsk (2014). Desse modo, o método em questão visa buscar nas fontes bibliográficas, uma forma de responder à pergunta da pesquisa, sob um ponto de vista teórico ou contextual, com o objetivo de atualizar os leitores acerca da área estudada. Para tanto, não necessita ficar preso na metodologia para a busca de referências e nem nos critérios recorridos na análise e seleção dos trabalhos consultados (Elias et al, 2012).

A fim de verificar a necessidade e a importância da entrevista no processo de avaliação psicológica de candidatos à CNH e de motoristas foram buscados artigos nas bases de dados eletrônicos BVS-Psi, SciELO e Google Scholar que abordassem a temática Psicologia do Trânsito, Avaliação Psicológica e Avaliação Psicológica no contexto do trânsito. Também foram consultadas resoluções do Conselho Nacional de Trânsito e do Conselho Federal de Psicologia que dispusessem sobre a Avaliação Psicológica no contexto do trânsito. Observou-se que há poucos trabalhos atuais sobre essa temática, o que revela certa carência de estudos nessa área, evidenciando a necessidade de mais discussões, pesquisas e publicações sobre o assunto.

Logo após a coleta dos artigos, fez-se a leitura dos resumos para seleção do material que seria lido integralmente, cujo recorte estava relacionado com a presente pesquisa. A respeito das resoluções, foi feita uma cronologia com o fito de ordenar, filtrar e tornar coerente o histórico do contexto estudado, de forma a convergir com os objetivos do trabalho.

3. Resultados e Discussão

3.1 História da Psicologia do Trânsito

A história da Psicologia do Trânsito, no Brasil, tem início anterior à própria regulamentação da profissão de psicólogo no país, que aconteceu em 1962, com a promulgação da Lei nº 4.119 (1962) pelo presidente João Goulart. A Psicologia foi inserida no trânsito brasileiro principalmente por meio de políticas de segurança e prevenção que eram retratadas em leis que tinham como finalidade, a identificação e a restrição de pessoas que, do ponto de vista psicológico, durante o processo de aquisição da CNH, apresentavam predisposição a se envolver em acidentes de trânsito (Silva & Gunther, 2009; Silva, 2012). Isso, porque com o desenvolvimento automobilístico e do transporte rodoviário no início do século XX, surgiram também os acidentes de trânsito, se fazendo necessária a criação de intervenções nesse viés de prevenir esses acidentes. Nesse sentido, as atividades da Psicologia nesse contexto foram direcionadas aos motoristas, no estudo e avaliação do seu comportamento.

Em âmbito nacional, o Decreto-lei nº 8.324 (1910), promulgado em 1910, traz consigo, pela primeira vez, uma política voltada para o tema da segurança no trânsito no Brasil. Nesse documento, constavam as medidas de segurança que deveriam ser tomadas pelos motoristas na época, chamados de “motorneiros”, bem como as fiscalizações e penalidades. Mas, a legislação brasileira mais antiga sobre o comportamento humano no trânsito é da Prefeitura de São Paulo, datada do ano de

1903, que estabelecia a necessidade de um documento de habilitação para o condutor, que deveria provar conhecer o veículo, saber manobrá-lo e possuir alguns requisitos psicológicos e físicos necessários (Crepop, 2018).

Contudo, foi na década de 40 que a atuação do psicólogo no contexto do trânsito começou a se tornar possível no país. Inicialmente, com a instituição do primeiro Código Nacional de Trânsito, através do Decreto-Lei nº 2.994 de 1941, determinou-se o exame fisiológico/médico e psicológico periódico para verificar as condições mínimas físicas e psicológicas dos motoristas, com a finalidade de prevenir que pessoas inaptas, ou seja, que não apresentassem essas condições mínimas tivesse acesso ao volante, visando assim, aumentar a segurança no trânsito. Porém, alguns meses depois, esse decreto foi alterado pelo Decreto-Lei nº 3.651 de 1941, que passou a preconizar a realização do exame psicológico somente em situações específicas, como em motoristas que sofreram acidentes, suspendendo o exame no processo de obtenção da CNH e isso fez perder o seu caráter preventivo proposto anteriormente (Silva, 2012).

Todavia, considera-se como marco legal inicial da Psicologia do Trânsito no Brasil, a promulgação do Decreto-lei nº 9.545 em 1946. Tal decreto tornou obrigatório o exame psicotécnico para a aquisição da CNH e exprimia a necessidade de selecionar testes que pudessem ser utilizados no exame psíquico, mas sem caráter eliminatório até que se estabelecesse um perfil psicofisiológico do motorista. Todavia, tal decreto só entrou em vigor no ano de 1951 (Silva, 2012).

Sendo assim, a década de 50 foi um período de reflexões quanto aos impactos e importância da seleção psicotécnica de motoristas, bem como da configuração do seu perfil psicofisiológico que se fazia necessário, mas que por sua vez, permanece inexistente até os dias atuais. Algumas críticas contra o exame psicotécnico também começaram a ser tecidas, como em relação aos danos que os motoristas considerados inaptos sofriam ao serem afastados desse meio sem receber aposentadoria e aos altos custos do exame. Outros problemas era o tempo despendido para a reavaliação do candidato considerado inapto (quatro meses) e as imprecisões dos critérios para considerar um candidato apto ou inapto e para diferenciar as avaliações de acordo com a categoria de veículo pretendida conforme aponta Silva e Gunther (2009).

Quando a Psicologia foi reconhecida como profissão no país em 1962 e regulamentada em 1964, a Psicologia do Trânsito consolidou-se então como uma das primeiras áreas de atuação do psicólogo. Em 1966, com a instituição do segundo Código Nacional de Trânsito pela Lei nº 5.108 (1966), os Departamentos de Trânsito (DETRANs) foram criados e com a aprovação do Regulamento do Código Nacional de Trânsito pelo Decreto nº 62.127 em 1968, eles passaram a ser implantados em cada estado do país nos anos seguintes, sendo obrigatórios os serviços psicotécnicos em sua estrutura, ou seja, tornaram-se responsáveis pelo processo de habilitação de motoristas. Foi dessa forma que os psicólogos, agora já reconhecidos como profissionais, se inseriram de maneira efetiva no processo de habilitação com o exame psicotécnico, trabalhando em sua realização dentro dos DETRANs (Silva, 2012).

Na década de 70, a Psicologia, como um todo, recebeu riquíssimas contribuições com os estudos do professor Reinier Rozestraten, que aos poucos começou a se deparar com as influências do comportamento humano no trânsito no que diz respeito à segurança e passou a estudá-lo. Suas publicações, como o livro Psicologia do Trânsito: Conceitos e Processos Básicos ajudaram a estruturar a Psicologia do Trânsito nos anos de 1980, além dele também ter criado o primeiro grupo de pesquisa em Psicologia do Trânsito no ano de 1983. A partir desse grupo criado pelo professor Rozestraten, congressos brasileiros de Psicologia do Trânsito foram organizados e conseqüentemente, muitas outras contribuições foram possíveis, como a criação de uma revista específica acerca dessa temática, cursos de especialização, publicação de trabalhos, dentre outras, e isso colaborou para o aprimoramento da psicotécnica que era aplicada nos motoristas (Silva, 2012).

Nesse sentido, a década de 80 ferveceu em discussões e questionamentos quanto ao papel da Psicologia no contexto do trânsito frente as suas problemáticas, como os graves problemas de segurança e isso favoreceu o desenvolvimento de novas práticas. Diálogos entre o Conselho Federal de Psicologia (CFP) e o Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) - órgão máximo normativo e consultivo que coordena os demais órgãos do sistema nacional do trânsito, sendo responsável por

estabelecer as regulamentações para as leis de trânsito e diretrizes políticas, criado pelo Decreto-Lei nº 3.651/41 (1941) - foram iniciados. O CFP (1986) questionava-se se a prática do psicólogo na área do trânsito, expressada predominantemente na seleção de motoristas com a aplicação dos exames psicológicos, contribuía como poderia contribuir na minimização dos problemas de segurança ou se havia mais alternativas de atuação. Dessa forma, a Psicologia do Trânsito começou a ganhar voz e participação ativa na elaboração de políticas públicas de trânsito.

Apesar disso, a década de 90 foi marcada pela luta política da Psicologia, através do CFP e dos Conselhos Regionais (CRPs), para derrubar o veto presidencial à obrigatoriedade do exame psicológico no processo de habilitação no novo e atual Código de Trânsito Brasileiro (CTB) instituído pela Lei nº 9.503, em 1997. Tal mobilização dos psicólogos contou com a ajuda de outros profissionais e instituições na argumentação da importância do exame psicológico na avaliação de motoristas, conseguindo, assim, a suplantação do veto. Por conseguinte, a Lei nº 9.602 (1998) inclui novamente a obrigatoriedade da Avaliação Psicológica, antes disso denominada exame psicotécnico, no processo de habilitação. Com esse movimento de reinserção da avaliação psicológica como obrigatória, o CONTRAN começou a regulamentar o exame por meio de resoluções e a incidir, dessa maneira, no trabalho do psicólogo do trânsito.

A Resolução CONTRAN nº 51/1998 (1998), foi a primeira a estabelecer normas sobre os exames de aptidão física e mental e de avaliação psicológica. Dentre essas normas, constava a exigência de se concluir um curso de capacitação para psicólogo perito examinador com carga horária de 120 horas como critério para ser credenciado ao DETRAN. Nesse mesmo ano, a Resolução CONTRAN nº 80/1998 (1998) foi promulgada alterando a anterior com novos parâmetros técnicos. Nessa nova resolução, foram denominadas as áreas a serem avaliadas pelo exame psicológico, a exigência de experiência mínima de um ano com avaliação psicológica para o psicólogo ser credenciado como perito examinador e a reavaliação de candidatos considerados inaptos que solicitassem revisão do exame por meio de uma junta especial de saúde composta por três psicólogos.

Assim sendo, a Psicologia do Trânsito foi então impulsionada a partir de 1997 com a aprovação do novo CTB e suas consequências descritas acima, culminaram no I Fórum Nacional de Psicologia do Trânsito em 1999. Tal evento foi muito importante, pois fomentou o debate acerca da atuação do psicólogo na área do trânsito elencando as suas competências e isso permitiu ampliar sua perspectiva atuante para outras atividades profissionais e interdisciplinares como no planejamento urbano e na educação, e articulando Psicologia e políticas públicas de trânsito e transporte (CFP, 2000a). Mas, além disso, esse fórum se desdobrou em outros eventos e ações que repercutiram na elaboração de diretrizes e normativas para qualificar a prática da avaliação psicológica no processo de habilitação, como a publicação do Manual para Avaliação Psicológica de Candidatos à Carteira Nacional de Habilitação e condutores de veículos automotores, em 2000 (Resolução CFP nº 012/2000, 2000b), correspondendo às exigências do novo CTB e das resoluções conexas do CONTRAN. Outra ação importante foi a proposta de se considerar obrigatória a especialização em Psicologia do Trânsito por parte do psicólogo atuante nessa área.

Considerando-se as duas últimas décadas do século XXI, novas resoluções do CONTRAN e do CFP, foram promulgadas ao longo dos anos, como as Resoluções CONTRAN nº 267/2008 e nº 425/2012 e as Resoluções CFP nº 007/2009, 009/2011 e 001/2019 que serão abordadas posteriormente. Essas e todas as demais foram publicadas no intuito de regulamentar o processo de habilitação e estabelecer normas e procedimentos que orientassem e qualificassem o trabalho do psicólogo do trânsito. Vários eventos, como congressos, seminários e debates, também foram organizados pelo CFP, às vezes em parceria com outras instituições criadas nesse período, para promover importantes discussões acerca da temática Psicologia e trânsito.

Sendo assim, conforme Silva (2012) aponta

No século XXI, a Psicologia do trânsito conseguiu consolidar a sua participação no processo de habilitação, superando movimentos contrários à sua obrigatoriedade, e simultaneamente, vem buscando ampliar o foco das suas intervenções além do motorista, envolvendo-se com políticas públicas, embora ainda a passos lentos. (p.188)

Dessa maneira, esse breve histórico da Psicologia do Trânsito no Brasil nos permite perceber como o trabalho do psicólogo nesse contexto foi implicado e é pautado por leis e resoluções cuja finalidade é a de organizar o trânsito brasileiro deixando-o mais seguro, como também, conseguir isso através de uma atuação qualificada do psicólogo. Mas, se faz importante destacar que os acontecimentos aqui mencionados não esgotam toda a dinâmica histórica da Psicologia do Trânsito. Além disso, mostram que o psicólogo do trânsito precisa estar atento aos aspectos históricos, sociais, culturais, políticos e econômicos do seu campo de atuação para compreendê-lo como um todo e configurar a sua atuação.

3.2 Avaliação Psicológica no contexto do trânsito

Como visto, desde a criação dos DETRANs e com o advento do CTB em 1998, o psicólogo se inseriu no processo de habilitação realizando a avaliação psicológica pericial de motoristas, antes conhecida como exame psicotécnico e exigida a partir de 1953 no Brasil, mas reconhecida como tal somente com a Resolução CONTRAN nº 80/1998 (1998). Superado o veto presidencial em 1997 sobre a obrigatoriedade da avaliação psicológica, atualmente, ela segue sendo um procedimento obrigatório para quem quer obter a carteira de motorista e pra quem quer exercer ou já exerce atividade remunerada dirigindo e está renovando a sua carteira ou mudando de categoria.

É possível perceber que a história da avaliação psicológica está atrelada à história da Psicologia do Trânsito no Brasil. Com a busca de um trânsito mais seguro, a avaliação psicológica de motoristas passou a ser estudada por especialistas no século passado. Buscava-se mensurar a personalidade e a atenção dos motoristas, embora, como já relatado, não existisse nenhum perfil definido que determinasse a aptidão ou inaptidão para dirigir. Desse modo, a obrigatoriedade da avaliação psicológica sempre foi questionada, e argumentava-se que os exames psicotécnicos não garantiam uma avaliação objetiva, sendo dependentes do juízo subjetivo do avaliador (Lei nº 9.503/1997, 1997). Tal argumento resultou no veto presidencial de 1997, contudo, é válido ressaltar que tal acontecimento foi muito importante, pois permitiu mobilizar mais estudos que conferissem a devida importância da avaliação psicológica e a participação dos psicólogos em políticas públicas. Nesse sentido, tanto o CONTRAN como o CFP, começaram a publicar as resoluções voltadas para essa temática, visando nortear o trabalho do psicólogo, normatizando e qualificando os procedimentos de avaliação psicológica no contexto do trânsito. Assim sendo, as resoluções posteriores ao CTB de 1998 abordam e ditam sobre o processo de avaliação psicológica pericial atualmente.

É importante entender a avaliação psicológica como um processo e ressaltar essa compreensão permite que se torne claro que testagem psicológica não é sinônimo de avaliação psicológica. De acordo com Maffini e Cassel (2020, p.3), “quando se enunciado o conceito de avaliação psicológica, a falta de conhecimento sobre a área acaba por associar este processo a apenas ao uso de testes psicológicos”. A Resolução CFP 007/2009 (2009) contribui para essa diferenciação quando conceitua a avaliação psicológica como

o 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. Os resultados das avaliações devem considerar e analisar os condicionantes históricos e sociais e seus efeitos no psiquismo, com a finalidade de servirem como instrumentos para atuar não somente sobre o indivíduo, mas na modificação desses condicionantes que operam desde a formulação da demanda até a conclusão do processo de avaliação psicológica. (Resolução CFP 007/2009, 2009, p.3)

No contexto do trânsito, o objetivo da avaliação psicológica é investigar as características psicológicas dos motoristas e futuros motoristas, para avaliar se são minimamente adequadas para a direção de veículos automotores visando à prevenção de acidentes. Ademais, possui caráter pericial e obrigatoriamente deve ser realizada por psicólogo qualificado no assunto. Nesse sentido, a testagem psicológica pode ser ou não, um dos instrumentos utilizados para obter essas informações. Contudo,

sabe-se que os testes são indispensáveis, pois são capazes de medir objetivamente as características psicológicas dos condutores e desse modo, amparar as interpretações e conclusões do psicólogo (Crepop, 2018). Partindo desse princípio, o que não se pode tolerar de acordo com o CREPOP (2018, p.114) é a “descaracterização do processo de avaliação psicológica, sob qualquer justificativa (por exemplo, de dar maior celeridade à atividade), reduzindo-a a testagem, o que infelizmente ainda é muito comum na prática”. Faz-se necessário enfatizar que, ao cometer essa incompreensão, os psicólogos cometem também uma falta ética. Vale lembrar também, que os psicólogos precisam selecionar os testes mais adequados cuja validade e precisão sejam garantidas.

A Resolução CONTRAN nº 80/1998 (1998) ao dispor sobre os exames de aptidão física e mental e os exames de avaliação psicológica de motoristas, dentre suas disposições, determinava as seguintes áreas a serem avaliadas pelo psicólogo: área percepto-racional, motora e nível mental, área de equilíbrio psíquico e habilidades específicas. Cada área englobando características particulares, como atenção, tomada de decisão, ansiedade, raciocínio, tempo de reação, dentre outras, devendo ser utilizados, portanto, instrumentos específicos para avaliar cada uma, como testes, entrevista e observação.

Após a publicação dessa resolução supracitada, para atender as suas exigências e deixá-las mais claras dando respaldo ao trabalho do psicólogo, foi publicada a Resolução CFP nº 012/2000 (2000b), que instituiu o Manual para Avaliação Psicológica de candidatos à Carteira Nacional de Habilitação e condutores de veículos automotores. Esse manual, dentre outras disposições, além de trazer conceitos, descreveu os procedimentos da avaliação psicológica e os seus instrumentos, apontando os testes psicológicos e as entrevistas como os instrumentos mais conhecidos e destacando que “a fim de ampliar, organizar e sistematizar as observações colhidas pelos testes psicológicos, a avaliação psicológica tem, como uma de suas principais ferramentas, a entrevista” (Resolução CFP nº 012/2000, 2000b, p.5). É importante ressaltar também que nesse manual já constava a entrevista psicológica como obrigatória.

A Resolução CONTRAN nº 267/2008 (2008), ao também dispor sobre os exames de aptidão física e mental e os exames de avaliação psicológica, além de dispor sobre o credenciamento das entidades públicas e privadas, revogou a Resolução CONTRAN nº 80 (1998). Na Resolução CONTRAN nº 267/2008 (2008), são determinados os seguintes processos psíquicos que deverão ser aferidos na avaliação psicológica: tomada de informação, processamento de informação, tomada de decisão, comportamento, auto avaliação do comportamento e traços de personalidade. Os seguintes instrumentos e técnicas a serem utilizados na avaliação psicológica também foram determinados: entrevistas diretas e individuais, testes psicológicos válidos, dinâmica de grupo, escuta e intervenções verbais. Essa resolução trouxe em anexo o roteiro da entrevista psicológica identificando os dados que deveriam ser observados e registrados, no que podemos destacar mais uma vez a relevância da entrevista no processo de avaliação.

Em 2009, ao publicar a Resolução CFP nº 007/2009 (2009), o CFP revogou a Resolução CFP nº 012/2000 (2000b) e instituiu novas normas e procedimentos para a avaliação psicológica no contexto do trânsito para acompanhar a Resolução CONTRAN nº 267/2008 (2008). Essa resolução do CFP definiu e sistematizou de forma objetiva as habilidades mínimas necessárias que os motoristas devem apresentar e que serão avaliadas, conforme foram determinadas na resolução mencionada no parágrafo anterior e por sua vez, apresentou em anexo um modelo de entrevista psicológica correspondendo ao roteiro anexado à resolução supracitada, sendo o seu uso de caráter opcional. Além disso, tratou do conceito de avaliação psicológica, dos seus instrumentos, das condições da aplicação dos testes psicológicos, da mensuração e avaliação dos testes e do resultado da avaliação psicológica. É importante mencionar que essa resolução também trazia outro anexo com um texto sobre referências de percentis, mas que foi alterado pela Resolução CFP nº 009/2011 (2011b), com um texto redigido enfaticamente sobre as conclusões da avaliação psicológica no contexto do trânsito, que devem ser cientificamente guiadas, ou seja, os métodos utilizados devem apresentar validade de critério para esse contexto, destacando também o caráter processual da avaliação psicológica.

Atualmente, temos em vigor a respeito do processo de avaliação psicológica no contexto do trânsito, a Resolução CONTRAN nº 425/2012 (2012) que revogou a Resolução CONTRAN nº 267/2008 (2008) ao alterar outras disposições, mas que está passando por revisão diante as alterações que foram feitas e constam na atual Resolução CFP nº 01/2019 (2019), que institui normas e procedimentos para a perícia psicológica no contexto do trânsito e revogou a Resolução CFP nº 007/2009 (2009) e a Resolução CFP 009/2011 (2011b). Essa resolução muda a nomenclatura da avaliação psicológica nesse contexto para perícia psicológica, determinando que deva ser realizada por psicólogo especializado no assunto e define as habilidades mínimas do candidato à CNH e do condutor a serem avaliadas quanto aos aspectos cognitivos, quanto ao juízo crítico/comportamento e quanto aos traços de personalidade.

Assim, considerando a complexidade que envolve a avaliação psicológica no contexto do trânsito, haja vista também a quantidade de habilidades mínimas que precisam ser investigadas, para garantir uma avaliação psicológica ética e de qualidade, apenas um único instrumento não torna isso possível. É necessário, portanto, além dos testes psicológicos, a utilização de outros instrumentos, como a realização de entrevista, observação do comportamento e outras possíveis técnicas. Os resultados dos testes devem ser adicionados aos demais dados levantados através dos outros instrumentos, métodos e técnicas utilizados. Nesta lógica, as resoluções estarão sendo seguidas na íntegra, conferindo maior qualidade técnica ao processo avaliativo.

Outra coisa a se ter em mente é que o uso indevido dos instrumentos pode se desdobrar em rotulações estigmatizantes indesejáveis para pessoas, grupos e para sociedade levando em consideração os impactos que os resultados das avaliações psicológicas têm. Por isso, é importante enfatizar que

para se tornar uma avaliação psicológica válida é preciso observar os princípios éticos, técnicos, coerência teórica e metodológica, bem como a responsabilidade social com as informações que o psicólogo constrói ou que irá construir sobre os sujeitos que atende/atenderá, as quais poderão subsidiar tomadas de decisões sobre a vida dessas pessoas. (CFP, 2011a, p.19)

Nesse contexto, psicólogos peritos não capacitados podem ser um problema. Dessa forma, conforme Dolens, Tomé e Formiga (2020) apontam, a avaliação no contexto do trânsito exige profissionais que sejam críticos em sua atuação e capacitados para ir além do que é recomendado. Além disso, ainda de acordo com esses autores, a finalidade da avaliação psicológica “é beneficiar as pessoas ou os grupos que passam por esse processo, contudo quando feito de forma inadequada e não tendo os devidos conhecimentos pode trazer danos ao avaliado, podendo apresentar dados não condizentes e causar prejuízo ao indivíduo” (Dolens, Tomé & Formiga, 2020, p.5).

Então, é preciso deixar claro que para realizar avaliação psicológica, o psicólogo deve seguir as resoluções em vigor que instituem normas e procedimentos para a avaliação psicológica no contexto do trânsito. É importante ressaltar também, de acordo com o CFP (2011a, p.109), que a mera aplicação de teste faz de um psicólogo apenas um psicotécnico e não um perito que, por sua vez juntará todas as informações colhidas de todos os instrumentais utilizados na avaliação, para então interpretá-las.

3.3 A importância da entrevista na avaliação psicológica no contexto do trânsito

Partindo das considerações anteriores, no tocante a entrevista, a Resolução CFP nº 001/2019 (2019) explicita o seu caráter obrigatório e individual na perícia psicológica realizada no contexto do trânsito. Define-a, ainda, como uma conversação que possui um propósito definido, cuja função é a de promover subsídios técnicos sobre a conduta, comportamentos, conceitos, valores e opiniões do candidato à CNH. Sendo assim, o psicólogo precisa estar atento ao que ele

precisa examinar para que sistematize a entrevista de modo a alcançar seus objetivos, devendo também, registrar suas observações do comportamento do candidato, a fim de colher material que enriquecerá a análise dos resultados posteriormente.

A Resolução CONTRAN nº 425/2012 (2012) ao propor um roteiro para a entrevista psicológica elenca os seguintes dados para serem observados e registrados: identificação pessoal, motivo da avaliação psicológica, histórico escolar e profissional, histórico familiar, indicadores de saúde e doença, aspectos da conduta social. Desse modo, é por meio da entrevista, a partir de todos os dados colhidos, como o grau de escolaridade do candidato, por exemplo, que se torna possível identificar e escolher os testes e demais instrumentais mais adequados para continuar a avaliação psicológica. Isso invoca resultados mais confiáveis e auxilia o psicólogo na tomada de decisão.

Nesse sentido, a entrevista psicológica tem caráter inicial e também se torna necessária por servir como uma triagem e permitir a verificação das condições físicas e emocionais do candidato no dia do exame, a fim de garantir que tais condições não interferirão no resultado dos testes que serão aplicados. Caso haja qualquer condição física anormal ou alteração emocional significativa no dia da avaliação, como queixas de indisposição por ter dormido mal na noite anterior, dores de cabeça, falta de alimento, ou o indivíduo ter brigado com o cônjuge no dia anterior e se apresentar ansioso e irritado ou ter saído de casa para a avaliação, preocupado com o filho que está doente, é necessário considerar a suspensão da avaliação naquele dia (CFP, 2011a).

Amorim e Cardoso (2015) tecem uma crítica ao roteiro da entrevista psicológica proposto anteriormente pela resolução do Contran, alegando que nele não consta um espaço voltado para investigar mais criteriosamente fenômenos psíquicos do candidato. Tais autores defendem que “uma especificação maior dos problemas psicológicos no roteiro de entrevista, com perguntas mais claras e precisas, permitiria uma melhor investigação de possíveis traços psicopatológicos do candidato” (p.10). Todavia, é importante considerar que tal roteiro é apenas um modelo, sendo o seu uso opcional e nesse sentido, levando em consideração também o caráter semi-estruturado desta entrevista, fica aberto então ao psicólogo avaliador fazer as modificações que julgar necessárias, tendo sempre em vista os objetivos da avaliação.

Araújo (2019), em sua pesquisa com motoristas, observa que para eles, como contido em suas falas, somente a aplicação de testes não é suficiente, pois faz com que o procedimento crie a sensação de que qualquer pessoa passaria, sendo necessário, portanto, de maior rigor na realização do processo e na escolha dos instrumentos. De acordo com o CFP (2011a) um exame clínico completo, o que envolve a realização de entrevista, observação ou dinâmica de grupo, é fundamental para a compreensão dos testes psicológicos, pois deve considerar o contexto apresentado pelo indivíduo avaliado. Desse modo, ressalta que, quando uma avaliação psicológica fica exclusivamente dependente dos testes psicológicos torna-se um procedimento não ético, pois

o resultado do teste psicológico pode indicar uma condição funcional, não considerando os aspectos emocionais do examinando e as condições técnicas apresentadas por ele no momento da aplicação. De qualquer forma, desconsidera as potencialidades do indivíduo, que podem estar ofuscadas pelos fatores emocionais. (CFP, 2011a, p.35)

Além disso, a entrevista psicológica também se faz importante, pois possibilita avaliar alguns aspectos comportamentais do candidato/condutor, como as suas reações e decisões no trânsito através da criação de situações hipotéticas, verificando assim, se são adequados. É possível também, obter informações do seu histórico de motorista quanto ao envolvimento em acidentes, bem como obter suas opiniões acerca de conceitos relevantes sobre o trânsito, como cidadania, mobilidade humana e urbana (Resolução nº 001/2019, 2019). Esses aspectos permitem identificar se o candidato assume/assumiria atitudes seguras no trânsito.

Tavares (2002), ao discorrer acerca das técnicas de entrevista e salientar sua natureza adaptável afirma que a entrevista clínica comparada aos outros instrumentos de avaliação, tem um lugar de destaque inigualável, pois viabiliza ao profissional

acesso amplo e profundo ao outro, a seu modo de se estruturar e de se relacionar, mais do que qualquer outro método de coleta de informações. Por exemplo, a entrevista é a técnica de avaliação que pode mais facilmente se adaptar às variações individuais e de contexto, para atender às necessidades colocadas por uma grande diversidade de situações clínicas e para tornar explícitas particularidades que escapam a outros procedimentos. Por meio dela, pode-se testar limites, confrontar, contrapor e buscar esclarecimentos, exemplos e contextos para as respostas do sujeito. (p. 75)

Ademais, a entrevista psicológica ao nos permitir ter acesso ao histórico de vida do sujeito, bem como à sua maneira de pensar e suas emoções, quando feita de maneira acolhedora, também pode ajudar a minimizar os efeitos provocados pelo processo de testagem e da avaliação, como um todo. A entrevista amplia nossa percepção acerca daquela pessoa nos possibilitando enxergá-la além dos seus resultados obtidos nos testes e isso poderá influenciar o impacto desses resultados na vida do sujeito, pois teve assim, sua subjetividade respeitada. Como também nos permite compreender e ter em mente o possível comportamento daquela pessoa frente aos desdobramentos do processo, dos seus resultados e das intervenções.

4. Conclusão

A partir do exposto nesse artigo, a relevância da entrevista no processo de avaliação psicológica se faz notável. Inicialmente, ao compreendermos que avaliação psicológica não é testagem, mas trata-se de um processo mais complexo, evidenciamos a entrevista como um dos mais importantes instrumentos desse processo, pois, confere ao psicólogo a possibilidade de escolher adequadamente os demais instrumentos. Assim, aumenta-se a eficiência e a segurança dos resultados, além de proporcionar diversas outras contribuições valiosas, tanto para a tomada de decisão do profissional quanto para os efeitos desse processo na vida do sujeito avaliado.

O trabalho do psicólogo do trânsito quando realizado de maneira ética e conferido de rigor científico, muito contribui para o trânsito no país, visto que os altos índices de morte em decorrência de acidentes é um problema de saúde pública. Portanto, os psicólogos precisam estar muito atentos quanto à sua postura, suas atitudes e intervenções no processo de avaliação psicológica, pois, sua atuação refletirá na maneira como esse processo é enxergado, visto pela sociedade e garantirá ou não a sua credibilidade. Sendo assim, é necessário desenvolver competências e habilidades para uma prática mais qualificada, segura e ética, diminuindo, desse modo, no contexto do trânsito - uma vez que se trata do objeto desse estudo - os riscos e consequências de uma aprovação inadequada.

Nessa perspectiva, esse estudo contribui tanto para os psicólogos que atuam em Psicologia do Trânsito quanto para os estudantes de graduação que desejam ingressar nesse campo futuramente ou que estão fazendo estágio nas clínicas credenciadas pelo DETRAN. Isso porque o reconhecimento da importância da entrevista no processo de avaliação psicológica de candidatos e condutores é passo fundamental para o exercício seguro, ético e de qualidade da profissão nesse contexto específico. Além disso, fomenta reflexões acerca do processo de avaliação psicológica realizado por muitos profissionais, tecendo assim, um olhar mais crítico, o que é essencial para nortear a conduta do psicólogo.

À vista disso, é necessária a constante atualização e formação do psicólogo no que diz respeito à técnica e aos procedimentos de avaliação psicológica, para não reduzir a avaliação em testagem, a fim de não causar danos às pessoas avaliadas e nem para a sociedade. Logo, as contribuições desse artigo pautam questões sociais e científicas.

Ademais, verifica-se que os cursos de especialização em Psicologia do Trânsito, conforme exigido pelo CONTRAN e pelo CFP para a atuação profissional nessa área necessitam oferecer conhecimento adequado para que os profissionais interessados se qualifiquem e comecem a realizar um trabalho mais qualificado e eficiente.

Referências

- Amorim, M. C., & Cardoso, H. F. (2015). Entrevista psicológica na avaliação pericial em Psicologia do Trânsito: uma análise crítica. *Psicologia Revista*, 24(1), 107-120. <<https://revistas.pucsp.br/psicorevista/article/view/24231>>.
- Araújo, E. C. C. de. (2019). Avaliação Psicológica no contexto do trânsito sob a ótica dos motoristas. *Base de dados de TCCs do Unipê*. <https://bdtec.unipe.edu.br/wp-content/uploads/2019/08/TCC-ELISABETH-CRISTINA.pdf>
- Conselho Federal de Psicologia. (1986). Psicologia do trânsito. *Psicologia: Ciência e Profissão*, 6(2), 18.
- Conselho Federal de Psicologia. (2000a). Caderno de psicologia do trânsito e compromisso social. Brasília, DF. <<https://goo.gl/5LH84f>>.
- Conselho Federal de Psicologia. (2011a). Ano da avaliação psicológica: textos geradores. Brasília. <<https://goo.gl/Rov8qT>>.
- Conselho Federal de Psicologia. (2018). Centro de Referências Técnicas Em Psicologia e Políticas Públicas – CREPOP. *Referências Técnicas para atuação de psicólogos(as) em políticas públicas de mobilidade humana e trânsito*. Conselho Federal de Psicologia. Brasília.
- Cordeiro, A. M., Oliveira, G. M. de, Renteria, J. M., & Guimarães, C. A. (2007). Revisão sistemática: uma revisão narrativa. *Revista do Colégio Brasileiro de Cirurgiões*. 34(6), 428-431. <<https://doi.org/10.1590/S0100-69912007000600012>>.
- Dolens, L. dos R. C., Tomé, A. M., & Formiga, N. S. (2020). A importância da avaliação psicológica e suas contribuições no contexto do trânsito. *Psicologia.pt*. <https://www.psicologia.pt/artigos/textos/A1399.pdf>
- Decreto-lei nº 8.324, de 27 de outubro de 1910. (1910). Aprova o regulamento para o serviço subvencionado de transportes por automóveis. *Diário Oficial*, Rio de Janeiro. <<https://goo.gl/fg6LWq>>
- Decreto-Lei nº 2.994, de 28 de janeiro de 1941. (1941). Código Nacional de Trânsito. *Diário Oficial*, Rio de Janeiro. <https://goo.gl/PJefy8>
- Decreto-lei n. 3.651, de 11 de setembro de 1941. (1941). Dá nova redação ao Código Nacional de Trânsito. *Diário Oficial*. <<https://goo.gl/DpUJ8z>>.
- Decreto-lei n. 9.545, de 05 de agosto de 1946. (1946). Dispõe sobre a habilitação e exercício da atividade de condutor de veículos automotores. *Diário Oficial*, Rio de Janeiro. <<https://goo.gl/hPNy8J>>.
- Decreto nº 62.127, de 16 de janeiro de 1968. (1968). Instituiu o Regulamento do Código Nacional de Trânsito. *Diário Oficial*, Brasília, DF. <<https://goo.gl/z1TRhx>>.
- Dolens, L. dos R. C., Tomé, A. M., & Formiga, N. S. (2020). A importância da avaliação psicológica e suas contribuições no contexto do trânsito. *Psicologia.pt*. <https://www.psicologia.pt/artigos/textos/A1399.pdf>
- Elias, C. de S. R., Silva, L. A. da, Martins, M. T. de S. L., Ramos, N. A. P., Souza, M. das G. G. de, & Hipólito, R. L. (2012). Quando chega o fim? uma revisão narrativa sobre terminalidade do período escolar para alunos deficientes mentais. *SMAD. Revista eletrônica saúde mental álcool e drogas*, 8(1), 48-53. http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1806-69762012000100008&lng=pt&tlng=pt.
- 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. *Diário Oficial*, Brasília, DF. <<https://goo.gl/PxxPJA>>.
- Lei nº 5.108, de 21 de setembro de 1966. (1966). Institui o Código Nacional de Trânsito. *Diário Oficial*, Brasília, DF. <<https://goo.gl/o5zUVV>>.
- Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. (1997). Institui o Código de Trânsito Brasileiro. *Diário Oficial*, Brasília, DF. <<https://goo.gl/oC93fx>>.
- Lei nº 9.602, de 21 de janeiro de 1998. (1998). Dispõe sobre legislação de trânsito e dá outras providências. *Diário Oficial da União*, Brasília. <<https://goo.gl/kSNfyo>>.
- Maffini, G. & Cassel, PA (2020). O processo de avaliação psicológica: estudo de caso. *Research, Society and Development*, 9 (5), e15952575. <https://doi.org/10.33448/rsd-v9i5.2575>
- Organização Mundial da Saúde. (2018). Relatório mundial de saúde sobre o Estado da Segurança Viária 2018. Brasília, DF: Ministério da Saúde, OMS. https://www.paho.org/bra/index.php?option=com_content&view=article&id=5818:relatorio-da-oms-destaca-progressos-insuficientes-para-enfrentar-falta-de-seguranca-nas-vias-do-mundo&Itemid=839.
- Resolução nº 51, de 21 de maio de 1998 do Conselho Nacional de Trânsito. (1998). Dispõe sobre os exames de aptidão física e mental e os exames de avaliação psicológica a que se refere o inciso I, do art. 147 do Código de Trânsito Brasileiro e os §§ 3º e 4º do art. 2º da Lei 9.602/98. *Diário Oficial*, Brasília, DF. <<https://goo.gl/P5NY5n>>.
- Resolução nº 80, de 19 de novembro de 1998 do Conselho Nacional de Trânsito. (1998). Altera os Anexos I e II da Res. no 51/98-CONTRAN, que dispõe sobre os exames de aptidão física e mental e os exames de avaliação psicológica. *Diário Oficial*, Brasília, DF. <<https://goo.gl/NZZ5tc>>.
- Resolução nº 012, de 20 de dezembro de 2000 do Conselho Federal de Psicologia. (2000b). Institui o Manual para Avaliação Psicológica de candidatos à Carteira Nacional de Habilitação e condutores de veículos automotores. *Diário Oficial*, Brasília, DF. <<https://goo.gl/58i1Ey>>.
- Resolução nº 267, de 15 de fevereiro de 2008 do Conselho Nacional de Trânsito. (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. *Diário Oficial*, Brasília, DF. <<https://goo.gl/b7rhge>>.

Resolução nº 07, de 29 de julho de 2009 do Conselho Federal de Psicologia. (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. Diário Oficial, Brasília, DF. <<https://goo.gl/GMSFDw>>.

Resolução nº 09, de 19 de maio de 2011 do Conselho Federal de Psicologia. (2011b). Altera a Resolução CFP nº 007/2009, publicada no DOU, Seção 1, do dia 31 de julho de 2009. Diário Oficial, Brasília, DF. https://site.cfp.org.br/wpcontent/uploads/2011/05/resolucao2011_009.pdf.

Resolução nº 425, de 27 de novembro de 2012 do Conselho Nacional de Trânsito. (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. Diário Oficial, Brasília, DF. <<https://goo.gl/87ibhJ>>.

Resolução nº 01, de 07 de fevereiro de 2019 do Conselho Federal de Psicologia. (2019). Institui normas e procedimentos para a perícia psicológica no contexto do trânsito e revoga as Resoluções CFP nº 007/2009 e 009/2011. Brasília. https://www.in.gov.br/materia/asset_publisher/Kujrw0TZC2Mb/content/id/62976927/do1-2019-02-12-resolucao-n-1-de-7-de-fevereiro-de-2019-62976886.

Rozestraten, R. J. A. (1988) *Psicologia do trânsito: Conceitos e processos básicos*. EPU.

Silva, F. H. V. de C. & Alchieri, J. C. (2008). Revisão das pesquisas brasileiras em avaliação psicológica de habilidades e inteligência de condutores. *Estud. psicol. (Natal)*, 13(1), 57-64. <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1413-294X2008000100007&lng=en&nrm=iso>..

Silva, F. H. V. de C. & Gunther, H. (2009) Psicologia do trânsito no Brasil: de onde veio e para onde caminha? *Temas psicologia*, 17(1),163-175. <http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1413-389X2009000100014&lng=pt&nrm=iso>.

Silva, F. H. V. de C. (2012). A Psicologia do trânsito e os 50 anos de profissão no Brasil. *Psicol. cienc. prof.* Brasília, 32, 176-193. <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1414-98932012000500013&lng=en&nrm=iso>.

Tavares, M. (2002). A entrevista clínica. In: *J. A. Cunha, Psicodiagnóstico - V* (5a ed.), Artmed.

Vosgerau, D. S. A. R. & Romanowski, J. P. (2014) Estudos de revisão: implicações conceituais e metodológicas. *Revista de Diálogo Educacional*, (14)41, 165-189. <https://periodicos.pucpr.br/index.php/dialogoeducacional/article/view/2317>.