

Marlene Alves da Silva

Universidade São Francisco - USF

alvesmarlene2002@yahoo.com.br

PSICOLOGIA DO TRÂNSITO OU AVALIAÇÃO PSICOLÓGICA NO CONTEXTO DO TRÂNSITO

RESUMO

O interesse da psicologia do trânsito surgiu com o estudo de acidentes e tem como objeto de estudo o comportamento humano. O objetivo do presente estudo foi tentar traçar a trajetória da psicologia do trânsito no Brasil. Ao fazer esta apresentação serão descritas as leis que regem a avaliação psicológica no contexto do trânsito e evidenciar o quanto a psicologia do trânsito está atrelada a avaliação psicológica, com o intuito de modificar o comportamento do condutor e a redução de acidentes. Sugere enfoque interdisciplinar em pesquisas que contribuem para a segurança humana.

Palavras-Chave: psicologia; trânsito; avaliação psicológica.

ABSTRACT

The interest of traffic psychology emerged with the study of accidents and aims to study the human behavior. This study's purpose was try to trace the trajectory of traffic psychology in Brazil. In this presentation will be described the laws that governing the psychological evaluation in the context of traffic and to highlight how much the traffic psychology is linked to psychological evaluation in order to modify the driver behavior and reduce accidents. Suggests interdisciplinary focus in research that contribute to human security.

Keywords: psychological; traffic; psychological evaluation

Anhanguera Educacional Ltda.

Correspondência/Contato
Alameda Maria Tereza, 2000
Valinhos, São Paulo
CEP 13.278-181
rc.ipade@aesapar.com

Coordenação
Instituto de Pesquisas Aplicadas e
Desenvolvimento Educacional - IPADE

Informe Técnico
Recebido em: 4/7/2011
Avaliado em: 7/9/2011

Publicação: 18 de outubro de 2011

1. INTRODUÇÃO

A segurança no trânsito é um problema de ordem mundial, pois os dados epidemiológicos têm mostrado os índices de morbimortalidade devido aos acidentes de trânsito (WHO, 2009). Dessa forma, acidentes de trânsito continuam sendo o foco de preocupação, principalmente no Brasil que segundo Marin e Queiroz (2000), foi considerado um dos tráfegos mais perigosos do mundo. A estatística nacional deveria apresentar as informações reais, porém ainda é imprecisa e incompleta, dada a falta de padronização da coleta, tratamento e divulgação dos dados (Brasil, 2009; IPEA, 2007; Mello Jorge & Koizumi, 2007).

Alguns fatores que contribuem para a ocorrência dos acidentes de trânsito são, o volume de carros que trafegam em nosso país, as condições ambientais e físicas das vias e, principalmente, as falhas humanas, entre outros. Estudar acidentes de trânsito na tentativa de determinar o fator causal dos acidentes e assim inferir maneiras de evitá-los tem sido o foco nas mais diversas áreas de atuação e conhecimento como, a engenharia, a ergonomia, a medicina e a psicologia, dentre outros (Macedo, 2002; Rozestraten, 1988; Silva, 2009).

Nesse sentido, a contribuição da psicologia do trânsito, definida como o estudo do comportamento humano e dos fenômenos psicossociais subjacentes a ele, assim como da via e do ambiente, encontra-se na tentativa de amenizar a problemática de acidentes e risco no tráfego (Rozestraten, 1988). No Brasil, a atuação dos profissionais da área ainda concentra-se na avaliação psicológica dos aspirantes à obtenção da Carteira Nacional de Habilitação. Sabe-se que existem psicólogos atuando nas interfaces com outras ciências, como na educação para trânsito, na ergonomia automobilística, na engenharia do tráfego, entre outros (Méa & Ilha, 2003, Mollá, Soriano & Pla, 2002; Rozestraten, 1988).

2. REVISÃO DE LITERATURA

Ao revisar a literatura verifica-se que a história da psicologia do trânsito confunde-se com a história da avaliação psicológica. Em 1910, começaram os estudos da psicologia na área do Trânsito por Hugo Münsterberg, quando este submeteu os motoristas dos bondes de Nova York a uma bateria de testes de habilidades e inteligência, tornando assim a avaliação psicológica um requisito para a condução veicular. Os métodos de seleção nessa área foram gradualmente aperfeiçoados por Tramm na Alemanha, Laly na França e Emílio Mira na Espanha, no período de 1922 e 1924 (Hoffman & Cruz, 2003; Silva, 2009).

A partir da década de 50, centros de estudos e pesquisas começaram a ser formados em países como Canadá, Holanda e Inglaterra. Os órgãos oficiais desses países investiram em estudos sobre fatores que influenciavam e estavam relacionados a acidentes de trânsito, características de personalidade do condutor de veículos e propostas de intervenção para minimizar a problemática do trânsito, dentre outros (Lamounier & Rueda, 2005; Rozestraten, 1983, 1988, 2000).

No Brasil, a história da psicologia aplicada ao trânsito, inicia-se na cidade de São Paulo em 1913, com o trabalho do engenheiro Roberto Mange, na seleção e orientação de funcionários da Estrada de Ferro Sorocabana. Além disso, a criação de várias instituições sob sua direção como o Laboratório de Psicotécnica, criado para atender aos funcionários da Empresa Estrada de Ferro Sorocabana, o Instituto de Organização Racional do Trabalho-IDORT, o centro Ferroviário de Ensino e Seleção Profissional-CFESP e o Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial-SENAI (Hoffman & Cruz, 2003; Silva, 2009; Spagnol, 1985).

Na década de 50, precisamente em 1951, iniciou no Rio de Janeiro, com a contratação de psicólogos pelo Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN- RJ), as primeiras avaliações por meio de provas de personalidade, de aptidão e de entrevistas cuja finalidade era estudar o comportamento dos condutores e as causas humanas envolvidas nas ocorrências de acidentes (Alchieri, Silva & Gomes, 2006; Hoffmann & Cruz, 2003; Silva, 2009; Spagnol, 1985). Apenas em 1953, essas avaliações passaram a ser consideradas obrigatórias para os candidatos à profissão de motorista (Alchieri & Stroehrer, 2002; Rodarte, 2003; Silva & Alchieri, 2008).

Desde então, foram observadas novas consolidações da psicologia do trânsito e de avaliação psicológica para condutores de veículos. Em 1962, ano da regulamentação da profissão de psicólogo no Brasil (Lei nº 4.119 de 27 de agosto de 1962), o Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) estendeu o exame psicotécnico para todos os candidatos interessados na Carteira Nacional de Habilitação (Hoffman & Cruz, 2003; Silva, 2009, 2011).

Após cria-se, por um lado, o Conselho Federal de Psicologia (CFP) e os Conselhos Regionais de Psicologia (Lei 5.766 de 1974) e a expansão rápida de cursos de psicologia, causando o desinteresse pela aprendizagem de instrumentos psicológicos, o descrédito e a banalização no uso dos instrumentos, a falta de docentes qualificados e de instrumentos nacionais e atualizados (Alchieri & Cruz, 2006; Hoffman & Cruz, 2003). Por outro lado, os centros pedagógicos de educação que adaptavam testes de inteligência e aptidão para serem usados na área e os Centros de pesquisa de Psicologia com a

elaboração de testes para medida psicológica que futuramente seriam utilizados na avaliação psicológica na área do trânsito (Alchieri & Cruz, 2006).

No final de 1981 o CFP criou uma comissão especial do exame psicológico para condutores com o propósito de obter dados e critérios em relação à avaliação psicológica e oferecer ao CONTRAN uma proposta de reformulação das normas vigentes à época. Período em que as ações interdisciplinares foram caracterizadas pelo aumento da sensibilidade da administração pública para avaliar o fator humano nos acidentes, publicações de documentos e a realização de eventos de instituições de ensino, de órgãos executivos de trânsito, de classe médica e psicológica, como por exemplo, em São Paulo (1993, 2002 e 2005), Fortaleza (1997 e 2009), Rio de Janeiro (1999), Bahia (2001, 2002, 2005 e 2007), Brasília (2005), Minas Gerais (2009), entre outros (ABRAMET, 2008; CFP, 2000a, 2000b, 2008; FENASDETRAN, 2008; Rozestraten, 1988; Spagnol, 1985).

A promulgação do Código de Trânsito Brasileiro, publicado em 1997, que apresenta uma visão mais ampliada do trânsito, enfatizando a segurança, saúde e educação, causou polêmicas e resultou no veto presidencial do inciso II do artigo 147 sobre a obrigatoriedade da avaliação psicológica para a obtenção da CNH, cujo argumento foi que os exames psicotécnicos não permitiam uma avaliação objetiva e sim, ficava a mercê do juízo subjetivo do profissional avaliador (Brasil, 1997). Devido aos questionamentos, algumas iniciativas foram tomadas por pesquisadores da área no intuito de promover a avaliação psicológica e conferir a devida importância, como por exemplo, o Instituto Brasileiro de Avaliação Psicológica (IBAP, 1998), cujo objetivo é a pesquisa científica sobre a instrumentação psicológica (Noronha, Primi & Alchieri, 2004).

Ainda, como resultado desse movimento, em 1998, foi publicado pelo Conselho Nacional de Trânsito, a Resolução nº80, posteriormente a Resolução 168/2004, e mais recentemente, em 2008, a Resolução 267. Nesse sentido, o CFP editou algumas resoluções como as de número 12 de 2000, logo após, a de número 25 e 30 de 2001 e ainda, a 07 de 2009, alterada pela Resolução 09 de 2011; relatório de pesquisa em 2006, nota técnica 01/2011, entre outras publicações sobre temas que envolvem o processo de avaliação do condutor (CFP, 2001a, 2001b; CONTRAN, 1998, 2004, 2008a, 2008b).

Já a Resolução do CONTRAN nº168/2004, estabelece as normas e procedimentos para a realização dos exames e outras providências para o condutor. No segundo artigo da referida resolução determina a realização da avaliação psicológica (CONTRAN, 2004). Deve-se ainda mencionar que a Resolução nº 80/98, revogada em 2008 pela Resolução 267 do CONTRAN, na qual são definidos os processos psíquicos necessários para aferição na avaliação psicológica por meio de métodos e técnicas psicológicas. São cinco os processos,

a saber, tomada de informação, processamento de informação, tomada de decisão, comportamento e auto-avaliação do comportamento e traços de personalidade (CONTRAN, 2008a).

A Resolução ressalta, ainda, que todos os documentos utilizados na avaliação psicológica precisam atender as diretrizes do Manual de Elaboração de Documentos Escritos instituído pelo CFP. A esse respeito, a Resolução de número 12, de 20 de dezembro de 2000, do CFP, instituiu um Manual para avaliação psicológica de candidatos à CNH de condutores de veículos automotores. Nessa Resolução, informa-se que a avaliação psicológica é uma função privativa do psicólogo e que, a avaliação em psicologia, refere-se à coleta e interpretação de informações psicológicas, resultantes de um conjunto de procedimentos confiáveis que permitam ao profissional psicólogo avaliar o comportamento. Ainda nesse manual, há a definição do perfil do candidato à CNH e do condutor de veículos automotores, ou seja, o perfil profissiográfico dos dois tipos de condutores, aquele condutor que utiliza o automóvel para locomoção, como facilitador de sua vida, e o outro que sobrevive como condutor, exercendo atividade remunerada. Entretanto, a própria resolução mostra a impossibilidade de estabelecer perfil diferenciado para condutores amadores e profissionais (CFP, 2000b).

Logo, deve-se considerar para o perfil psicológico, o nível intelectual, visto como a capacidade de analisar, sintetizar e de estabelecer julgamento diante de situações problemáticas, sendo esse realizado somente para os condutores de categorias C, D, E, categorias consideradas profissionais, em que o condutor exerce atividade remunerada. Ainda, no processo avaliativo, aferir o nível de atenção, nível psicomotor e a personalidade. Observa-se que apesar de propor uma definição do perfil do condutor, existem várias lacunas que podem ser preenchidas com pesquisas empíricas e estudos dos profissionais que atuam em clínicas especializadas para a avaliação psicológica de condutores a fim de adequar esse perfil a realidade. Além da definição do perfil profissiográfico, a Resolução cita os instrumentos psicológicos, como questionários, entrevistas, observações de situações, técnicas de dinâmica de grupo e testes psicológicos, entre outros (CFP, 2000b).

Essa resolução foi revogada pela Resolução 07/2009, que trata do conceito de avaliação psicológica, as habilidades mínimas do candidato à Carteira Nacional de Habilitação, dos instrumentos de avaliação psicológica, sua aplicação, mensuração, ponderação e resultado. Vale ressaltar, que a resolução trata da avaliação psicológica no trânsito, e como tal, deve ter conclusões pautadas em base científica reconhecida e ser um processo conclusivo.

A resolução conceitua avaliação psicológica como o processo técnico-científico de coleta de dados, por meio de estratégias psicológicas como método, técnicas e instrumento, estudos e interpretação dessas informações a respeito dos fenômenos psicológicos. Esses dados devem ser resultantes da relação do indivíduo com a sociedade e devem ser considerados e analisados o contexto histórico e social e seus efeitos no psiquismo. A finalidade desse resultado serve para atuar não somente sobre a pessoa, mas na modificação desses condicionantes que operam desde a formulação da questão até a conclusão do processo de avaliação psicológica (CFP, 2009).

Ademais, esclarece as determinações da Resolução nº 267 do CONTRAN, citada acima, em relação aos processos que devem ser aferidos, a saber, tomada de informação, processamento da informação e tomada de decisão, comportamento e traços de personalidade. Na tomada de informação, aferir a atenção em seus diferentes tipos, como, atenção difusa / vigilância / atenção sustentada; atenção concentrada; atenção distribuída/dividida; atenção alternada, conforme definidas pela literatura e pelos manuais de instrumentos padronizados. Ainda, a detecção, discriminação e identificação, estes aspectos fazem parte e são recursos utilizados quando se responde a um instrumento para avaliar a atenção. Porém, eles também devem ser aferidos por meio da entrevista, criando situações hipotéticas vivenciadas no ambiente do trânsito com a finalidade de identificar a capacidade de perceber e interpretar sinais específicos do ambiente/contexto do trânsito (CFP, 2009).

Já no processamento de informação e tomada de decisão, avalia-se a inteligência, definida como a capacidade de resolver problemas novos, relacionar ideias, induzir conceitos e compreender implicações, assim como a habilidade adquirida de uma determinada cultura por meio da experiência e aprendizagem. A memória, vista como a capacidade de registrar, reter e evocar estímulos em um curto período de tempo (memória em curto prazo) e capacidade de recuperar uma quantidade de informação armazenada na forma de estruturas permanentes de conhecimento (memória de longo prazo).

Outra capacidade a ser aferida, a orientação espacial, concebida como a identificação significativa, julgamento ou juízo crítico e tomada de decisão, estes aspectos devem ser avaliados por meio de entrevista, com o objetivo de obter informações a respeito da capacidade do indivíduo situar-se no tempo e espaço; de sua escala de valores para perceber e avaliar a realidade para, dessa forma, identificar quais os julgamentos que levam a atitudes seguras no trânsito (CFP, 2009).

No tocante ao comportamento, descrito como conjunto de reações de um sistema dinâmico em face das interações propiciadas pelo meio. No caso do ambiente do trânsito,

por meio da entrevista e situações hipotéticas deverão ser aferidos comportamentos adequados às situações no trânsito. Avalia-se o tempo de reação, coordenação viso e áudio-motora, assim como a capacidade para perceber quando as ações no trânsito correspondem ou não a comportamentos adequados, sejam eles individuais ou coletivos e por fim os traços de personalidade em que verifica o equilíbrio entre os diversos aspectos de personalidade, em especial os relacionados a controle emocional, ansiedade, impulsividade e agressividade. Esses aspectos avaliados devem ser compatíveis com as exigências para condutores que exerçam atividade remunerada ou não (CFP, 2009).

Nessa mesma resolução, em seu anexo II, posteriormente alterado pela Resolução de nº09/11, determina que os instrumentos psicológicos utilizados para na área, devem apresentar evidências de validade para o contexto do trânsito. Ainda, refere-se que os estudos científicos mais importantes são os de validade de critério que procura mostrar que um determinado construto está associado a um evento importante que se pretenda prevenir ou reforçar. Ainda, recomenda que o psicólogo/perito utilize as normas específicas ou gerais para a interpretação dos resultados (CFP, 2011).

Após a promulgação da Resolução de nº09/2011, o CFP editou uma nota técnica que define atenção e determina a necessidade de aferir três tipos de atenção. A mesma é conceituada como “fenômeno pelo qual o ser humano processa uma quantidade limitada de informações das várias informações disponíveis”. Acrescentando que a atenção refere-se à capacidade e esforço exercido para focalizar e selecionar um estímulo para ser processado, permitindo que a pessoa utilize seus recursos cognitivos para emitir respostas rápidas e adequadas mediante estímulos que julge importantes.

Diante do exposto, fica o questionamento, se por um lado, a não existência de um perfil profissiográfico do condutor, instrumentos psicológicos, atualmente disponíveis para uso e que são utilizados na área, sem apresentarem evidências de validade relacionada a variáveis externas incluídas à área e as tabelas normativas sem abrangência nacional. Por outro lado, se os psicólogos/peritos estão devidamente especializados para a realização da avaliação psicológica.

Nesse sentido, Noronha e Freitas (2005) entendem ser imprescindível que a avaliação psicológica seja repensada e melhor discutida nos âmbitos nacional e internacional. De acordo com as autoras, a American Psychological Association (APA) estabeleceu alguns princípios éticos norteadores da formação e atuação dos psicólogos, como os que se referem à competência do profissional, que deve se manter em constante atualização científica e prática, além do princípio de responsabilidade científica e

profissional, o qual determina que o profissional deva procurar técnicas específicas para atender determinados tipos de clientela.

3. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Conclui-se que não está nem teoricamente, nem praticamente claro a forma como deve ser medido a habilidade de dirigir. Porém, teoricamente falando, parece ser os estudos sobre as causas dos acidentes de trânsito um dos critérios para verificar o desempenho de conduzir um veículo de forma segura. Entende-se que as investigações interdisciplinares são relevantes para as possíveis explicações do comportamento humano no trânsito.

REFERÊNCIAS

- Alchieri, J. C. & Cruz, J. C. (2006). *Avaliação Psicológica: Conceitos, Métodos e Instrumentos*. 1ª reimpressão, São Paulo: Casa do Psicólogo.
- Alchieri, J. C., Silva, F. H. V. C., & Gomes, J. M. N. C. (2006). Estágio curricular como desenvolvimento e atualização da psicologia de trânsito no Brasil. *Psicologia: Pesquisa e Trânsito*, 2 (1), p.53-59.
- Alchieri, J. C., & Stroehrer, F. (2002). Avaliação psicológica no trânsito: O estado da arte sessenta anos depois. Em R. M. Cruz, J. C. Alchieri & J. J. Sardá (Orgs.), *Avaliação e medidas em psicologia: Produção do conhecimento e da intervenção profissional*. p.155-170. São Paulo, Casa do Psicólogo.
- American Educational Research Association, American Psychological Association & National Measurement Council of Educational - AERA, APA & NMCE (1999). *Standards for Educational and Psychological Testing*. Washington, DC: American Psychological Association.
- Associação Brasileira de Medicina de Tráfego – ABRAMET. Disponível em <http://www.abramet.com.br>. Acesso em 03/05/2011.
- Brasil (1941). Decreto-Lei nº 2.994, de 28 de janeiro de 1941. Código Nacional de Trânsito.
- Brasil (1966). Lei nº 5.108, de 21 de setembro de 1966. Institui o Código Nacional de Trânsito.
- Brasil (1997). Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro.
- Brasil (2009). Ministério da Saúde. Estatística. Disponível em <http://www.saude.gov.br>. Acesso em 03/05/2011.
- Conselho Federal de Psicologia (2000). I Fórum Nacional de Avaliação Psicológica – Propostas Encaminhadas Para os Conselhos Federal e Regionais de Psicologia. Brasília.
- Conselho Federal de Psicologia – CFP (2000a). Caderno de Psicologia do Trânsito e Compromisso Social – CPTC.
- Conselho Federal de Psicologia - CFP (2000b). Resolução nº. 012/2000. Disponível em <http://www.pol.org.br/resolucoes>. Acesso em 03/05/2011.
- Conselho Federal de Psicologia - CFP (2001a). Resolução nº. 25/2001. Disponível em <http://www.pol.org.br/resolucoes>. Acesso em 03/05/2011.
- Conselho Federal de Psicologia - CFP (2001b). Resolução nº. 30/2001. Disponível em <http://www.pol.org.br/resolucoes>. Acesso em 03/05/2011.
- Conselho Federal de Psicologia – CFP (2002). Resolução CFP nº016/2002 dispõe acerca do trabalho do Psicólogo na avaliação psicológica de candidatos à Carteira Nacional de Habilitação e

condutores de veículos automotores. Disponível em <http://www.pol.org.br/resoluções>. Acesso em 23/05/2008.

Conselho Federal de Psicologia – CFP (2003). Resolução CFP nº002/2003 que define e regulamenta o uso, a elaboração e a comercialização de testes psicológicos. Disponível em <http://www.pol.org.br/resoluções>. Acesso em 23/05/2008.

Conselho Federal de Psicologia – CFP (2009). Resolução CFP nº007/2009 revoga a Resolução CFP nº012/2000, publicada no DOU do dia 22 de dezembro de 2000, Seção I, e institui normas e procedimentos para a avaliação psicológica no contexto do trânsito. Disponível em <http://www.pol.org.br/resoluções>. Acesso em 03/05/2011.

Conselho Federal de Psicologia – CFP (2011). Resolução CFP nº009/2011 altera a Resolução CFP nº007/2009, publicada no DOU, Seção 1, do dia 31 de julho de 2009. Disponível em <http://www.pol.org.br/resoluções>. Acesso em 03/05/2011.

CONTRAN (1998). Resolução nº. 80: Altera os Anexos I e II da Resolução no 51/98-

CONTRAN, que dispõe sobre os exames de aptidão física e mental e os exames de avaliação psicológica.

CONTRAN (2004). Resolução nº. 168: Estabelece normas e procedimentos para a formação de condutores de veículos automotores e elétricos, a realização dos exames, a expedição de documentos de habilitação, os cursos de formação, especializados, de reciclagem e dá outras providências.

CONTRAN (2008a). Resolução nº. 267: Exame de aptidão física e mental, a avaliação psicológica e o credenciamento das entidades públicas e privadas.

CONTRAN (2008b). Resolução nº. 285: alterar e complementar o anexo II da Resolução nº. 168, de 14 de dezembro de 2004 do CONTRAN, que trata dos cursos para habilitação de condutores de veículos automotora e dá outras providências.

Hoffman, M. H. (2005). Comportamento do condutor e fenômenos psicológicos. *Psicologia: Pesquisa & Trânsito*, 1(1) 17-24.

Hoffmann, M. H., & Cruz, R. M. (2003). Síntese histórica do trânsito no Brasil. Em Hoffmann, M. H., Cruz, R. M. & Alchieri J. C. (orgs.). *Comportamento Humano no Trânsito*. São Paulo, Casa do Psicólogo.

IPEA (2007). Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Disponível em <http://ipea.org.br>. Obtido em 03 de maio de 2011.

Lamounier, R. & Rueda, F. J. M. (2005). Avaliação Psicológica no contexto do trânsito. *Psicologia: Pesquisa & Trânsito*, 1(1), 25-32

Macedo, G. M. (2002). Estudo preliminar sobre comportamento do motorista no trânsito. Apresentação no Seminário Nacional sobre Comportamento Humano no Trânsito. Florianópolis, SC.

Marín, L. & Queiroz, M. S. (2000). A atualidade dos acidentes de trânsito na era da velocidade: uma visão geral. *Caderno de Saúde Pública*, 16 (1), 7-21.

Méa C. P. D., & Ilha V. D. (2003). Percepção de psicólogos do trânsito sobre a avaliação de condutores. Em Hoffmann, M. H., Cruz, R. M. & Alchieri J. C. (orgs.). *Comportamento Humano no Trânsito*. São Paulo, Casa do Psicólogo.

Mello Jorge, M. H. P. & Koizumi, M. S. (2007). Acidentes de Trânsito no Brasil: um atlas de sua distribuição. São Paulo: ABRAMET

Mollá, C. C, Soriano, J. C. P. & Pla, F. A. (2002). Um siglo de selección de conductores en España. *Univ. Psychol. Bogotá*, 1(1), 19-30.

Noronha, A. P. P. & Freitas, (2005). Testes psicológicos, usos e conhecimento. *PSICO*, 36 (1), 21-28.

Noronha, A. P. P., Primi, R., & Alchieri, J. C. (2004). Parâmetros psicométricos: uma análise de testes psicológicos comercializados no Brasil. *Psicologia: Ciência e Profissão*, 24 (40), p.88-99.

- Rodarte, T. O. (2003). A Avaliação psicológica de motoristas e suas particularidades - Algumas reflexões. Em Passos, A. P. C. P. e Câmara, G. C. V. (orgs.). PMK articulações entre o ensino, a pesquisa e o exercício profissional. p.129-136. São Paulo, Vetor editora.
- Rozestraten, R. J. A. (1983). Psicologia do Trânsito: Sua definição e área de atuação. *Psicologia & Trânsito*, 1(1), p.06-19.
- Rozestraten, R. J. A. (1988). *Psicologia do Trânsito: Conceitos e Processos Básicos*. São Paulo, EPU.
- Rozestraten, R. J. A. (2000). Novos caminhos para a Psicologia do Trânsito. *Psicologia: Ciência e Profissão*, 20(4), 80-85.
- Silva, M. A. (2009). *Teste Conciso de Raciocínio e Exame Teórico-técnico sobre o trânsito: Evidência de validade*. Dissertação de Mestrado, Universidade São Francisco, Itatiba – São Paulo.
- Silva, M. A. (2011). Teste Conciso de Raciocínio e Trânsito: Estudos psicométricos. Não publicado.
- Silva F. H. V. C., & Alchieri J. C. (2008). Revisão das pesquisas brasileiras em avaliação psicológica de habilidades e inteligência de condutores. *Estudos em Psicologia*, 13 (1) p.57-64.
- Spagnol, J. M. (1985). A Psicologia de Trânsito no Brasil: Desenvolvimento e Perspectivas. *Psicologia & Trânsito*, 2 (2), p.07-10.
- World Health Organization (2009). Disponível em [http:// www.who.int/classifications](http://www.who.int/classifications). Acesso em 03/05/2011.

Marlene Alves da Silva

Psicóloga. Mestre e doutoranda em Psicologia com ênfase em Avaliação Psicológica pela Universidade São Francisco. Bolsista CAPES. Diretora da Clínica de avaliação psicológica Fênix Ltda.