

## Análise de Perícias Psicológicas de Trânsito: Um Olhar sobre os Construtos Cognitivos

Patrícia Emi de Souza<sup>1</sup>

Katya Luciane de Oliveira<sup>1</sup>

Fabián J. M. Rueda<sup>2</sup>

Amanda Lays Monteiro Inácio<sup>3</sup>

<sup>1</sup>Universidade Estadual de Londrina, Londrina, Paraná, Brasil

<sup>2</sup>Centro Universitário de Brasília, Brasília, Brasília, Distrito Federal, Brasil

<sup>3</sup>Universidade São Francisco, Campinas, São Paulo, Brasil

---

---

### Resumo

O objetivo da pesquisa foi analisar perícias psicológicas realizadas em cidades do Paraná do ano de 2019 no que tange aos aspectos cognitivos. Para tanto, foram consultados 1009 processos arquivados em clínicas credenciadas ao Departamento de Trânsito do Paraná (DETRAN-Pr). Os resultados, inerentes à caracterização das perícias, apontaram que os participantes com idade média de 27 anos, 44,4% possuindo ensino médio completo, 72,2% para a 1ª habilitação, 61% para a categoria A/B. Foram encontrados 12 tipos de instrumentos de Avaliação Psicológica padronizados. Os resultados apontam desempenho médio nos instrumentos e relação de dependência entre os principais construtos investigados. Considera-se que, além de habilidades cognitivas preservadas, a formação dos condutores desde o ensino básico é importante contribuinte para o trânsito seguro.

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

### Analysis of Traffic Psychological Expertise: A Look at Cognitive Constructs

#### Abstract

The objective of this research was to analyze psychological tests conducted in cities in the state of Paraná in the year 2019, focusing on cognitive aspects. For this purpose, we examined 1009 records from clinics accredited to the State Traffic Department of Paraná (DETRAN-Pr). The results, inherent to the characterization of the expertise, pointed out that the participants had an average age of 27 years, 44.4% had completed secondary education, 72.2% were first-time applicants, and 61% had the A/B category. Twelve types of standardized Psychological Assessment instruments were found. The results indicated that participants exhibited an average performance in these instruments, and there was a significant correlation between the main constructs investigated. These findings suggest that, in addition to maintaining cognitive skills, providing driver education starting from elementary school could significantly contribute to enhancing road safety.

*Keywords:* traffic psychology; psychological assessment; psychological expertise; cognitive constructs

### Análisis de la Experiencia Psicológica del Tráfico: Una Mirada a los Constructos Cognitivos

#### Resumen

El objetivo de la investigación fue analizar las pruebas psicológicas realizadas en ciudades de Paraná en el año 2019 sobre aspectos cognitivos. Para ello se consultaron 1009 expedientes archivados en clínicas acreditadas ante el Departamento de Tránsito de Paraná (DETRAN-Pr). Los resultados, inherentes a la caracterización de la especialización, apuntaron que los participantes tenían una edad media de 27 años, 44,4% tenían estudios secundarios completos, 72,2% para el 1º título, 61% para la categoría A/B. Se encontraron doce tipos de instrumentos de Evaluación Psicológica estandarizados. Los resultados muestran un desempeño promedio en los instrumentos y una relación de dependencia entre los principales constructos investigados. Se considera que, además de preservar las habilidades cognitivas, la formación de los conductores desde la escuela primaria en adelante es un importante contribuyente a la seguridad del tráfico.

*Palabras clave:* psicología del tráfico; evaluación psicológica; experiencia psicológica; construcciones cognitivas

---

---

## Introdução

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB) considera que o trânsito consiste no uso das vias por pessoas, animais ou veículos em circunstâncias diversas, tais como, estacionamento, carga e descarga, parada e circulação (Lei n. 9.503, 1997; Lei 14.071, 2020). A Psicologia do Trânsito (PT) insere-se nesse contexto interdisciplinar com o objetivo de compreender as relações desse conjunto, sobretudo os processos psicológicos que

envolvem os comportamentos do motorista, no intuito de se construir medidas de prevenção e promoção da mobilidade humana (Costa & Alchieri, 2016; Cruz et al., 2017; Silva, 2012; Ledesma et al., 2011). No Brasil, é importante ressaltar que a PT teve início antes mesmo de a Psicologia ser reconhecida como profissão, em 1962 (Cruz et al., 2017; Hoffmann & Cruz, 2003, Rueda & Guimarães, 2021). Contudo, a criação do Conselho Federal de Psicologia (CFP) e dos Conselhos Regionais de Psicologia (CRP), permitiram a expansão da PT “nas

questões éticas, técnicas e legais, além de ser um meio de representatividade no diálogo com o poder público” (Rueda & Guimarães, 2021, p. 3).

A partir da promulgação do Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503), em 1997, o Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) passou a ser o responsável pela regulamentação da avaliação psicológica (AP) realizado neste âmbito. É importante registrar que o CFP acompanhou todas as exigências ocasionadas pelas Resoluções do CONTRAN sendo a mais recente a de n. 01/2019 (CFP, 2019), que institui normas e procedimentos para a perícia psicológica no contexto do trânsito e a Resolução n. 06/2019, que traz orientações sobre a elaboração de documentos escritos produzidos pelo psicólogo no exercício profissional. A parceria entre o CFP e a Associação Brasileira de Psicologia do Trânsito (ABRAPSIT, 2015) foram fundamentais nos trabalhos realizados na Câmara Temática de Saúde e Meio Ambiente (CTSMA). Em 2018 essa união permitiu um diálogo mais direto perante o CONTRAN com a finalidade de elaboração de uma normativa única para a prática profissional na área da psicologia do trânsito (Rueda & Guimarães, 2021). Para Rueda e Guimarães (2021), além dessa conquista, a AP da área foi definida como perícia psicológica e que as resoluções do CFP fossem respeitadas pelo CONTRAN em regulamentações futuras. Entretanto, ainda que haja um movimento salutar da classe profissional para expandir os campos de atuação dentro do contexto trânsito, como a oferta de serviços de consultoria às empresas de transporte, por exemplo, a área da AP ainda se constitui numa seara de muito interesse científico.

No Brasil, o desenvolvimento da AP passou por fases importantes para o seu crescimento (Wechsler et al., 2019). Em 2003, após um período de descrédito e duras críticas, houve a criação da Comissão Consultiva em Avaliação Psicológica (CCAP) e o Sistema de Avaliação de Testes Psicológicos (SATEPSI) (Rueda & Guimarães, 2021).

Em 2021, a aprovação da ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI nº 3481) sobre a Resolução do CFP 02/2003 (CFP, 2003), que versa sobre a aquisição de instrumentos restritos para os psicólogos, ocasionou impactos significativos sobre a AP, tanto na produção do conhecimento como também a práxis do profissional. A ADI também permitiu que materiais privativos de uso dos psicólogos fossem abertos à compra, mas não ao uso, pela população geral (Noronha, et al., 2021). Outra questão importante a ser registrada foi ocorrência da pandemia do novo coronavírus COVID-19 - *Severe*

*Acute Respiratory Syndrome Coronavirus 2- SARS-CoV-2*. A nova conjuntura trouxe a necessidade de atividades remotas que antes não eram previstas para a AP e, dessa forma, o CFP e os grupos científicos precisaram repensar o que seria possível na nova realidade profissional (Marasca et al, 2020; Muniz et al., 2021). Nesse contexto, a rotina das perícias foi impactada, pois houve a necessidade de ajustar os procedimentos sanitários (uso de máscara, restrição de números de usuários ao serviço por dia, limpeza/esterilização do material, dentre outros cuidados indicados pelas normas sanitárias vigentes). Outro fator impactante foi a instauração do Novo Código de Trânsito (lei 14.071) que trouxe mudanças para a AP no trânsito desde a iminência do veto presidencial para a atividade que poderia ocorrer a partir da sanção da Lei, essas mudanças podem ser observadas de forma debruçada nos estudos de Rueda e Guimarães (2021). Isso traz o questionamento à toda a sociedade sobre a segurança para o trânsito.

Nessa perspectiva, no Novo Código de Trânsito é possível perceber que o ato de dirigir exige uma gama de recursos pessoais no que concerne à capacidade cognitiva e emocional, no intuito de efetuar tomada de decisões de maneira rápida e precisa. É preciso dispor de capacidade atencional, memória, raciocínio a fim de manter um controle adequado sobre o comportamento, bem como conhecer o funcionamento psíquico (traços de personalidade) (Balbinot et al., 2011; CFP, 2019). Para complementar a capacidade cognitiva (eficiência intelectual que permite ler e interpretar a realidade, sendo capaz de tomar decisões e responder civilmente pelas ações consequenciais) é importante uma formação sobre regras técnicas dos automóveis, legislação sobre o trânsito e condutas defensivas. O trânsito seguro exige mais do que a aquisição de habilidades motoras, exigindo como explanado anteriormente uma ampla gama de habilidades cognitiva, motora e psíquica (Balbinot et al., 2011).

O primeiro Código Nacional de Trânsito estabelecido pelo Decreto Lei nº 2.994 de 28 de janeiro de 1941 já determinava a exigência de exames médico e psicológico com o objetivo de estabelecer o “perfil psicofisiológico profissional mínimo, compatível com o exercício da atividade” (Rueda & Guimarães, 2021, p.2). A Resolução do CONTRAN 425, de 27 de novembro de 2012, que substituiu as anteriores e continua em vigor, trouxe como exigências do perfil do motorista características a capacidade satisfatória na tomada de informação, capacidade de processamento de informação, a inteligência como uma capacidade de analisar

e resolver problemas; julgamento crítico e tomada de decisão entre outras. Nessa direção, o CFP emitiu a Resolução 01/2019 que em seu texto orienta quais as características do perfil psicológico de motorista, apresentando os seguintes critérios: quanto aos aspectos cognitivos - atenção concentrada, atenção dividida e atenção alternada; memória visual e inteligência; quanto ao juízo crítico/comportamento; quanto aos traços de personalidade.

Com vistas a elucidar os construtos constantes da avaliação pelos critérios da Resolução 01/2019 CFP, pode-se dizer que segundo Rueda (2009), a atenção concentrada se refere a capacidade em que o indivíduo apresenta em apresentar apenas uma fonte de informação, diante de vários distratores em um tempo pré-determinado. No caso da atenção dividida tange a capacidade da pessoa em procurar estímulos diferentes simultaneamente, por fim, a atenção alternada se refere quando a pessoa precisa focar sua atenção ora em um estímulo e ora em outra, também durante um tempo pré-determinado.

A memória, nesse contexto, diz respeito a capacidade que envolve vários processos neuronais e resultam na aquisição, armazenamento e recuperação de informações (Izquierdo, 2018). Já no caso inteligência, para Campos, Zaia e Primi (2019), implica em uma ampla gama de habilidades cognitivas que estariam associadas à capacidade de adaptabilidade e sobrevivência humana.

No que tange ao juízo crítico, este abarca reações/decisões adequadas às situações no trânsito, tempo de reação, assim como a capacidade para perceber quando as ações no trânsito correspondem ou não a decisões ou comportamentos adequados, considerando o coletivo que o trânsito apresenta, assim como o histórico do candidato com relação a sinistros de trânsito e opiniões sobre cidadania e mobilidade humana e urbana (ver Resolução, 01/2019 – CFP).

Por fim, os traços de personalidade se referem ao funcionamento psíquico da pessoa, tendo a especificidade de comportamentos que marcam aquele indivíduo, variando em um continuum entre os saudáveis e o patológico (Carvalho, 2019). No caso do trânsito são avaliados níveis de impulsividade, agressividade e ansiedade adequados, ou seja, nem exacerbados nem diminuídos (ver Resolução, 01/2019 – CFP).

Observa-se que na legislação de trânsito quanto nas orientações do CFP, podem ser percebidos a evolução do perfil do motorista e dos critérios para a avaliação psicológica deste (ao considerar os documentos do CONTRAN, 2021 e a Resolução mais

recente do CFP a 01/2019), atualmente entendida como perícia psicológica (Rueda & Guimarães, 2021). Na Resolução do CFP 01/2019, as nomenclaturas dos construtos atencionais estão atualizadas com a literatura da área. A definição da modalidade da memória a ser investigada, antes em vários subtipos, com a legislação vigente, passa a ser somente para a avaliação da memória visual. O construto da inteligência também foi ganhando outras nomenclaturas e definições, sendo atualizadas de acordo com a literatura científica, mas permanece como um fator fundamental para as normas. Também na Resolução 01/2019 os aspectos da personalidade, como a compreensão dos traços de agressividade, ansiedade, impulsividade, bem como relacionamento interpessoal, ganharam destaque e ficaram mais bem elucidados no texto, assim como questões sobre cidadania e trânsito.

Face ao exposto, os problemas de pesquisa versam sobre: Como ocorre a perícia de trânsito e qual a caracterização dos candidatos, com ênfase nos construtos cognitivos, visando buscar possíveis diferenças de grupo e relações entre os construtos? O principal objetivo foi analisar perícias psicológicas de trânsito realizadas em cidades do Paraná no ano de 2019 no que tange aos construtos cognitivos por se tratarem de características fundamentais do perfil do motorista, buscando possíveis diferenças de grupo (homens e mulheres) e relações entre os construtos. Dessa forma, os resultados podem contribuir com conhecimento para um trânsito mais seguro.

## Método

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

### Fonte

Fizeram parte do estudo 1009 protocolos de avaliação psicológica de candidatos à CNH de primeira habilitação e motoristas (renovação, alteração de categoria) do período de janeiro a dezembro de 2019. Esses documentos estavam arquivados em clínicas situadas no norte do Paraná devidamente credenciadas ao DETRAN - PR. As consultas foram em partes do processo, quais sejam, os registros de entrevistas para averiguação de informações sociodemográficas e, para os aspectos cognitivos, os dados decorreram dos testes padronizados aplicados no que tange a atenção, em 3 subtipos, atenção concentrada, atenção dividida e atenção alternada; memória e raciocínio lógico

ou inteligência. Foram encontrados 13 instrumentos padronizados que seguem apresentados na sequência.

#### *Instrumentos*

*Bateria Psicológica de Atenção – BPA.* A BPA (Rueda, 2013) tem como objetivo mensurar a capacidade geral da atenção, assim como realizar uma avaliação individualizada de tipos de atenção específicos, quais sejam, Atenção Concentrada (AC), Atenção Dividida (AD) e Atenção Alternada (AA). Pode ser utilizada em população dos 06 aos 82 anos ou mais, em contextos variados, com aplicação individual e coletiva.

*Teste de Atenção Concentrada - TEACO-FF.* O TEACO-FF (Rueda & Sisto, 2009) tem o objetivo de avaliar a atenção concentrada. Pode ser aplicado em população dos 18 anos até os 61 anos, na modalidade individual e coletiva, em diferentes contextos.

Testes de atenção dividida e alternada - TEADI E TEALT: O TEADI (Rueda & Sisto, 2010) tem o objetivo de avaliar a atenção dividida. Ambos podem ser aplicados em população de 18 aos 72 anos, na modalidade individual e coletiva, em diferentes contextos.

*Teste de Atenção Concentrada – AC.* O AC (Cambraia, 2009) é um teste que objetiva avaliar a capacidade de atenção concentrada em diversos contextos. Pode ser aplicado em população dos 17 anos até os 64 anos, na modalidade individual e coletiva, em diferentes contextos.

*Bateria de Funções Mentais para Motorista: Testes de Atenção - BFM-1.* Os instrumentos avaliam 3 subtipos de atenção específicos para área de trânsito: Atenção Difusa, por meio do TADIM e TADIM-2; Atenção Concentrada, por meio do TACOM-A e TACOM-B e Atenção Discriminativa, por meio do TADIS-1 e TADIS-2 (Tonglet, 2007).

*Teste de Memória Visual para o Trânsito - MVT:* O Teste de Memória Visual para o Trânsito (Rabelo, 2013) é um instrumento de memória visual de placas de trânsito. A aplicação pode ser individual ou coletiva. É indicado para o contexto específico de trânsito, para população de 16 a 67 anos.

*Teste de Memória de Reconhecimento - TEM-R:* O teste TEM-R (Rueda et al., 2013) oferece uma avaliação referente à memória de reconhecimento. A aplicação é individual. Os estudos normativos foram feitos com sujeitos entre 17 e 53 anos. Pode ser utilizado em contextos diversos.

*Teste Pictórico de Memória - TEPIC-M.* O TEPIC-M (Rueda & Sisto, 2007) tem o objetivo de avaliar aspectos da memória visual em curto período de tempo. A população-alvo é de 17 aos 97 anos. Pode ser utilizada de forma individual e coletiva.

*Teste de Memória Visual de Rostos - MVR.* O instrumento MVR (Seisdedos, 2011) tem o objetivo de avaliar características da memória. Pode ser aplicado na modalidade individual e coletiva, em pessoas com idade de 18 a 80 anos, em variados contextos.

*Bateria de Funções Mentais para Motoristas.* Teste de Raciocínio Lógico - BFM-3: É um teste de raciocínio lógico para motoristas (Tonglet, 2010). Pode ser aplicado na modalidade individual e coletiva, com idade mínima de 18 anos e população adulta.

*Teste Não Verbal de Inteligência Geral: Subteste raciocínio matricial - BETA III.* O instrumento (Kellogg & Morton, 2011) tem como objetivo avaliar a inteligência geral. Pode ser aplicado na modalidade individual e coletiva, dos 14 aos 83 anos, a partir do ensino fundamental, em diversos contextos.

*Teste Conciso de Raciocínio – TCR.* O instrumento (Sisto, 2012) foi desenvolvido para avaliar a inteligência geral, mais especificamente o fator *g*. Pode ser aplicado de forma individual ou coletiva, em diversos contextos. A população atendida pelo instrumento pode variar de 17 aos 83 anos.

*Teste Não Verbal de Inteligência- R1.* O instrumento (Alves & Oliveira, 2003) tem o objetivo de avaliar o construto da inteligência geral. Pode ser aplicado de forma coletiva e individual, em diversos. Consta nas normas que seu público-alvo fica entre os 18 até 67 anos.

Cabe lembrar que a amostra utilizada para o estudo respondeu os instrumentos que constavam aprovados naquele período pelo CFP. Atualmente, por exemplo, há o TEM-R2 e o TEPIC-M2.

#### *Procedimento*

Após aprovação do Comitê de Ética em Pesquisa (CAAE 35601020.6.000.5231), foram realizadas coletas de informações das fontes de 3 clínicas de cidades diferentes do norte paranaense. Os processos foram consultados no local e as informações registradas em planilhas do Excel.

#### *Análise de Dados*

Após organizadas e submetidas à análise estatística com o uso do software IBM SPSS (*Statistical Package for the Social Sciences*) for Windows versão 21.0. Para atingir aos objetivos propostos os dados foram submetidos à análise estatística descritiva para se obterem as médias, desvio-padrão e pontuações máxima e mínima dos testes estudados. Prosseguiu-se com as análises inferenciais. Por fim, foi realizada a análise de Regressão Linear Simples pelo método *enter* para se verificarem as

possíveis relações de dependência entre os construtos investigados. Para essa última análise, foram usados os protocolos dos respondentes que haviam respondido a mesma bateria de atenção, o mesmo teste de memória e de raciocínio lógico/inteligência. Todos os aspectos éticos seguiram a Resolução 510/2016 do Conselho Nacional de Saúde e seus complementares. Os dados dos participantes da pesquisa foram tratados de forma confidencial e somente as informações dos perfis foram divulgadas no que tange aos objetivos da pesquisa.

## Resultados

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

Quanto à categoria de habilitação de condutor para a qual o sujeito estava pleiteando sua CNH, observa-se que a categoria citada de maneira mais incidente foi a categoria A/B (61%), em que é autorizado ao condutor a direção de veículo de duas ou três rodas, assim como automóveis que não excedam 3.500 kg e sua lotação não seja maior que 8 lugares. Por outro lado, a de menor incidência foi a categoria A (1,2%) em que a permissão é para condução de veículo de duas ou três rodas somente. Foi averiguada a frequência de citações dos motivos dos processos, ou seja, a modalidade de CNH escolhida pelo candidato. Observa-se que a realização da AP para a Primeira Habilitação confere a maioria dos processos realizados (72,2%). Em segundo lugar de interesse para a realização de processo para CNH é verificado ao candidato que pleiteia a renovação de condutor com o EAR. Em oposição, a busca pela

Reabilitação de Condutor (quando o condutor perde sua habilitação em razão de ter ferido dispositivos da Lei) é a demanda com menor frequência averiguada (0,2%). Para compreender os resultados objetivos nos testes analisados, recorreu-se à estatística descritiva. Os dados relativos aos testes de atenção podem ser vistos na Tabela 1.

As pontuações apresentadas nos testes de atenção concentrada são correspondentes a pontuações alcançadas, sem os erros ou omissões. Uma informação complementar é que no teste BPA-AC 14 candidatos conseguiram atingir o máximo da pontuação esperada para esse instrumento. Essa ocorrência não foi observada nos demais instrumentos. A amostra de referência apresentada na BPA-AC, considerando a faixa etária geral do manual do teste, é de  $M = 82,90$ , portanto menor do que foi encontrado na amostra dos candidatos à CNH, que foi de  $M = 83,91$ . A amostra de referência para o TEACO-FF apresenta  $M = 105,51$ , segundo a faixa etária geral (da amostra normativa) enquanto a média observada na amostra de candidatos foi de  $M = 109,26$ . Para o teste AC, amostra de referência aponta  $M = 84,01$  e os candidatos alcançaram  $M = 72$ . No teste TACOM-A a média de pontuação apresentada, segundo a escolaridade geral, é de  $M = 75$ , para o grupo de candidatos foi de  $M = 81,37$ . Para o teste TACOM-B, a média apresentada, segundo a escolaridade geral, é de  $M = 81$ , enquanto a média dos candidatos alcançou  $M = 81,04$ . Vale lembrar que alguns testes, como o caso do TACOM-A e B somente consta amostra por escolaridade, mas para os testes que apresentam normas por faixa etária a correção foi pela faixa etária, conforme foi constatado nos protocolos utilizados para a presente pesquisa.

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

Tabela 1.  
*Resultados Obtidos pela Amostra nos Testes de Atenção*

Testes	Pontuações mínimas e máximas	<i>M</i>	<i>DP</i>
BPA-AC	0	83,91	19,03
	120		
TEACO	0	109,26	28,06
	170		
AC	05	72,00	39,66
	133		
TACOM A	36	81,37	18,82
	110		
TACOM B	53	81,04	23,00
	101		
BPA- AD	-41	74,98	23,40
	120		
TEADI	-62	107,31	33,93
	179		
TADIS 1	20	67,83	16,50
	86		
TADIS 2	27	54,20	19,66
	75		
BPA-AA	0	88,08	22,33
	120		
TEALT	18	91,89	9,53
	128		
TADIM	26	37,05	6,37
	50		
TADIM 2	25	39,67	13,05
	50		

Fonte: Elaborado pelos autores (2021).

alcançaram pontuações máximas. Houve o registro de pontuações negativas, ou seja, ao menos um candidato que realizou a BPA-AD e um que realizou o TEADI cometeu mais erros e emissões do que acertos resultando nesse tipo de pontuação. Os resultados obtidos nos instrumentos que avaliam a atenção alternada correspondem às pontuações brutas sem erros ou omissões. A média de referência para o teste BPA-AA segundo a faixa etária geral, é de  $M = 82,78$ , enquanto, para o grupo de candidatos, a média atingiu  $M = 88,08$ . Para o teste TEALT, a média apresentada, segundo a faixa etária geral, é de  $M = 92,52$ . Para o grupo de candidatos, a média para tal instrumento é de  $M = 91,89$ . Para o teste TADIM, a média com referência a escolaridade geral é de  $M = 35$  e para o grupo de candidatos

é de  $M = 39,67$ . Para o teste TADIM-2, a média de referência segundo a escolaridade geral é de  $M = 38$ , enquanto para o grupo de candidatos é de  $M = 39,67$ . Uma informação complementar é que 38 candidatos atingiram pontuações máximas no teste BPA-AA, 4 atingiram pontuação máxima no teste TEALT, 3 atingiram pontuação máxima no TADIM e 1 candidato atingiu a pontuação máxima no TADIM-2.

Para avaliação dos resultados nos testes de memória e raciocínio lógico os dados podem ser vistos na Tabela 2. A referida tabela apresenta os dados inerentes aos seguintes instrumentos acerca dos construtos analisados.

Os resultados nos testes de memória correspondem a pontuações brutas obtidas menos os erros e

Tabela 2.  
*Resultados Obtidos pela Amostra nos Testes de Memória e Raciocínio Lógico*

Testes	Pontuações mínimas e máximas	<i>M</i>	<i>Dp</i>
TEPIC-M	5	16,20	3,77
	28		
MVR	-4	6,90	6,04
	26		
MVT	3	15,55	5,41
	34		
TEM-R	3	21,46	6,63
	37		
TRAP	1	25,61	6,04
	36		
BETA-III	1	15,07	4,52
	31		
TCR	2	7,98	2,50
	13		
R1	13	24,08	5,22
	34		

Fonte: Elaborado pelos autores (2021).

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

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

Para verificar possíveis diferenças na pontuação dos participantes em relação ao sexo nos instrumentos analisados, os dados podem ser vistos na Tabela 3. A citada tabela apresenta apenas os dados daqueles instrumentos nos quais se observaram diferença significativa.

Pode ser observado que os homens apresentam média superior na maioria dos testes de atenção utilizados, com exceção do teste BPA-AA, em que a mulheres apresentaram desempenho superior. No teste de memória, as mulheres apresentaram desempenho superior. Para o construto de raciocínio lógico, o desempenho dos homens também foi superior.

Recorreu-se à correlação de Pearson para analisar possíveis relações entre os construtos analisados. Isto é, relação entre atenção, memória e raciocínio lógico. Para tanto, selecionou-se um grupo de respondentes ( $n = 530$ ) que tinham efetivado a resposta nos testes TRAP, TEPIC-M e BPA em sua medida de atenção geral. Dessa forma, os dados evidenciaram que houve relação significativa entre TRAP e TEPIC ( $r = 0,420$ ,  $p = 001$ ), TRAP e BPA geral ( $r = 0,483$ ,  $p = 0,001$ ) e TEPIC e BPA geral ( $r = 0,490$ ,  $p = 0,001$ ). Esses dados indicam que de fato houve relação entre inteligência e memória, inteligência e atenção e memória e atenção. Esses dados são consonantes com o que indica a Resolução 01/2019 CFP, nas qual regula essas habilidades

como necessárias aos candidatos e motoristas. Também se recorreu à análise de regressão linear simples pelo método *enter* para verificar a previsão da pontuação entre as variáveis, para aquelas que de fato tiveram alguma relação de dependência. A Tabela 4 traz os resultados da regressão do TRAP e BPA geral e TRAP e TEPIC.

Esses dados indicam alguma relação de dependência entre as variáveis. Ao que parece na amostra pesquisada, o raciocínio lógico (avaliado por meio do TRAP) prediz em 23% a atenção (avaliada por meio do BPA geral) e o raciocínio lógico (avaliado por meio do TRAP) prediz em 17% a memória (avaliada pelo TEPIC-M).

### Discussão

Inicialmente para atender ao objetivo do estudo, qual seja, analisar perícias psicológicas de trânsito realizadas em cidades do Paraná no de 2019 no que tange aos constructos cognitivos por se tratar de características fundamentais do perfil do motorista, buscando possíveis diferenças de grupo (homens e mulheres) ou relações entre os constructos. Cabe resgatar que foram analisados 1009 documentos provenientes de 3 clínicas localizadas em diferentes cidades do Estado do Paraná.

Nota-se que a AP na perícia do trânsito tem grande responsabilidade para um trânsito seguro. Numa publicação recente, realizada após um robusto levantamento de dados sobre e a perícia psicológica no contexto do trânsito, Rueda e Guimarães (2021) apontam o quão é fundamental a realização da perícia psicológica para se verificar se o candidato apresenta os requisitos mínimos para uma direção segura, ou seja, é preciso avaliar os condutores ou candidatos à habilitação as suas características psicológicas, habilidades, personalidade, comportamento, atitudes e condições emocionais e psicológicas, com vistas a uma condução segura (Rueda & Guimarães, 2021). Nesse cenário do estudo, não se pretendeu ter os presentes dados oriundos da pesquisa como algo definitivo, mas sim como um dado técnico que certamente funcionará como referência para outras pesquisas com o mesmo foco.

Um dado que chama atenção é a média de idade dos participantes da presente pesquisa. A idade média dos candidatos investigado foi de 27 anos ( $DP = 10,8$ ), com a maioria de candidatos do sexo masculino (lembrando que a idade mínima brasileira é de 18 anos). A literatura indica que no Brasil há de fato uma predominância de motoristas do sexo masculino, porque, historicamente muitas profissões que envolvem a liderança, competição

Tabela 3.

*Diferença por Sexo nos Testes BPA-AA, BPAAD, TEADI e TACOM A*

Teste	<i>t</i>	<i>p</i>	<i>d</i> <i>Cohen</i>	<i>M</i>	
				Sexo Masculino	Sexo Feminino
BPAAA	2,134	0,033	0,16	86,31	89,37
BPAAD	3,228	0,001	0,06	77,02	72,19
TEADI	3,369	0,019	0,20	112,16	102,01
TACOM A	2,801	0,010	1,07	90,07	72,00
TEPIC	-2,031	0,043	0,07	15,98	16,56
BETA-III	2,459	0,014	0,22	15,58	14,58

Fonte: Elaborado pelos autores (2021).

Tabela 4.

*Regressão Linear TRAP com BPA Geral e TRAP com TEPIC*

Variáveis independentes	<i>R</i>	<i>R</i> <sup>2</sup> <i>ajustado</i>	<i>F</i>	<i>Beta Z</i>	<i>t</i>	<i>p</i>
TRAP	0,483	0,234	160,154	0,483	14,571	0,000
TRAP	0,420	0,176	112,351	0,420	14,771	0,000

Fonte: Elaborado pelos autores (2021).

e energia combativa, são atributos relacionados aos homens até bem pouco tempo, portanto predominantemente masculinos (conforme, Praça & Souza-Leite, 2017; Vellozo, 2010). A direção de automóveis está fortemente ligada à cultura masculinizada (Gomes, 2018). Contudo, também se nota que houve um percentual significativo de mulheres na amostra (42%). Em pesquisa de mestrado publicada por Vellozo em 2010, intitulada “Mulheres ao volante: uma análise de gênero, saúde e trabalho em mulheres motoristas de ônibus na cidade do Rio de Janeiro”, a autora levanta discussões sobre essa questão, trazendo as mudanças vistas no mundo do trabalho, com a inserção das mulheres na profissão de motoristas de transporte de passageiros. Ela relata que ainda existem estigmas sobre esse lugar antes ocupado somente pelos homens e há escassez de trabalhos no contexto brasileiro sobre o tema.

Também merece destaque a escolaridade dos participantes. A maior parte (44,4%) da amostra possuía o ensino médio completo, sendo que a menor escolaridade foi de ensino fundamental incompleto (6,7%). Esse dado leva a uma discussão que, ao que parece, de forma hipotética as pessoas tiveram acesso à educação básica nas últimas décadas em nosso país o que, possivelmente favoreceu que inclusive pessoas aspirantes à CNH também tenham maior escolaridade. Entretanto, quando se observa o censo paranense (2022) observa-se que embora tenha um número de matrículas no ensino fundamental de 1.348.296, no ensino médio essa taxa cai para 378.660 matrículas. Os dados oriundos da presente pesquisa pode ser que esse dado seja uma realidade circunscrita a essas 3 cidades, ou que de fato represente (em uma pequena escala, pensando em um território estadual de 199.307,922 KM<sup>2</sup>, essas cidades representam 2.769,347 KM<sup>2</sup>) a realidade do estado paranaense, para isso teria que realizar novos estudos com outras cidades paranaenses.

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

Ao se debruçar sobre os resultados também possível observar que a categoria mais procurada pelos candidatos foi a categoria A/B (61%). Talvez uma hipótese seja porque é a primeira possibilidade à CNH, não podendo obter outras categorias sem passar por essas. Sobre os motivos do processo para a realização da AP, observa-se que a Primeira Habilitação consiste a maioria dos processos analisados no presente estudo (72,2%). A legislação (Lei 14.071) permite que esse critério da idade (candidatos que ao completarem 18 anos podem se submeter ao processo) certamente seja algo comum a maior parte da população desse grupo (pelo menos aquela que consegue arcar com custos e também reúne as condições necessárias psicológicas). Quanto à categoria, existe a possibilidade de serem as categorias A e B as máximas que o candidato pode obter na primeira habilitação, sendo que outras categorias - C, D e E - requerem que ao menos o condutor tenha vencido o período de carência da habilitação chamada provisória ou temporária, conforme disposto no parágrafo 2º do art. 148 do CTB.

Os dados trazidos nas Tabelas 1 e 2 trazem considerações acerca das médias das pontuações obtidas nos testes empregados para a AP no trânsito e que foram usados nas perícias analisadas. Ao que parece as médias oriundas nas referidas tabelas são aquelas que vão ao encontro das médias dos manuais dos testes, vigentes no período que foram realizadas as correções. Cabe lembrar a necessidade de avanço em futuros estudos a esse respeito, pois na presente pesquisa se ateve apenas a análise de processos aprovados, dessa forma, idealmente seria relevante também analisar os processos que geraram reprovações para uma melhor análise do contexto.

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

Quanto ao desempenho por sexo observados na Tabela 3, os homens supostamente apresentam média

um pouco maior na maioria dos testes de atenção utilizados, ligeiramente superior em raciocínio lógico e as mulheres, por sua vez, apresentaram média superior em relação à memória visual de curto prazo, contudo não houve diferença estatisticamente significativa. De uma forma geral, as médias para os construtos avaliados permaneceram muito próximos em relação a esta variável corroborando dados da literatura em que o sexo não aponta diferença significativas de desempenho em testes de atenção ao menos (Rueda, 2013).

Em contrapartida, há algumas considerações sobre a direção de veículos que perpassam as questões apenas de sexo, falta ainda avançarmos nas discussões de gênero, quando se é observada a classe de comportamentos desejados à assegurar um trânsito seguro. Talvez haja diferenças de gênero ao invés de sexo sobre a direção de veículos permitam elucidar muitas questões, sobre essa possibilidade há de se desenvolver pesquisas sistemáticas, por essa via há muito ainda no que se avançar para que possamos debruçar sobre as distinções respeitando o gênero da pessoa condutora. Outras variáveis, como as culturais por exemplo, certamente deveriam ser consideradas para que de fato se estabeleçam critérios mais elaborados que marquem as diferenças nas habilidades de condutores homens e mulheres. (Perfeito & Hoffmann, 2003; Almeida et al., 2005; Lorentz, 2008; Carvalho, 2018; Gomes, 2018; Stanojević et al., 2018).

Recorreu-se à correlação de *Pearson* para analisar as relações entre atenção, memória e raciocínio lógico. Os dados evidenciaram que houve relação significativa entre TRAP e TEPIC, TRAP e BPA geral e TEPIC e BPA geral. Esses resultados são coerentes haja vista que essas habilidades cognitivas estão associadas e são necessárias a uma boa direção (Aparecida et al., 2018; Nakano & Sampaio, 2016). Cabe acrescentar que os dados revelaram que esses resultados dos testes apresentam associação entre si e, portanto, cabe sentido o modo como os documentos normativos e as exigências legais estão organizadas ao se realizar avaliação dessas habilidades. O trânsito é considerado um ambiente complexo e exige que as decisões sejam tomadas rapidamente, atendendo uma demanda de variados tipos de estímulos, inclusive os do próprio organismo do condutor (Balbinot et al., 2011). Para tanto os aspectos cognitivos devem estar preservados, ou seja, como a legislação considera, que haja habilidades mínimas para que o condutor seja considerado apto a uma direção segura (CONTRAN, 425/12; CFP 01/2019).

A Tabela 4 traz os resultados da relação de dependência entre as variáveis analisadas dos três

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

### Considerações Finais

O trânsito é um contexto tão complexo e dinâmico que demanda que muitos olhares se debruçassem sobre ele. Todavia, é preciso escolher um começo. Assim, pesquisas sobre as cognições requeridas para o comportamento de dirigir também merecem a atenção do saber científico. Dessa maneira, mais estudos sobre essas habilidades são tão necessários considerando que, antes de um acidente de trânsito vem uma decisão do participante, seja em qual papel este ocupa no trânsito - pedestre, condutor ou passageiro. Entretanto, manter a integridade cognitiva não é o bastante. Para tanto, é preciso pensar na formação do condutor, seja ela a formal, como é o caso do Centro de Formação de Condutores, quanto aquela que começa bem mais cedo, quando se ensina a criança como pode agir nesta ou naquela situação, o que é preciso considerar para que todos tenham os direitos humanos. Dessa forma, ressalta-se a necessidade de que as autoridades (re)pensem que 'educação para o trânsito e mobilidade urbana' deveria ser um conteúdo formal da grade escolar.

### Referências

Almeida, N. D. V. D., Lima, A. K. B. D., Albuquerque, C. M., & Antunes, L. (2005). As relações de gênero e as percepções dos/das motoristas no

- âmbito do sistema de trânsito. *Psicologia: ciência e profissão*, 25, 172-185. <https://doi.org/10.1590/S1414-98932005000200002>
- Associação Brasileira de Psicologia de Tráfego. (n.d.). *A Abrapsit*. Recuperado de <https://www.abrapsit.org.br/aabrapsit>
- Balbinot, A. B., Zaro, M. A., & Timm, M. I. (2011). Funções psicológicas e cognitivas presentes no ato de dirigir e sua importância para os motoristas no trânsito. *Ciências & Cognição*, 16(2), 13-29. Recuperado de <http://www.cienciasecognicao.org/revista/index.php/cec/article/viewFile/446/493>
- Battiston, M., Sleiter, J. E., Klein, C., & Kuhnen, A. (2019). Contribuições da teoria das affordances para a compreensão do comportamento dos motoristas. *Ciências & Cognição*, 24(1), 117-132. Recuperado de [http://www.cienciasecognicao.org/revista/index.php/cec/article/download/1524/pdf\\_128](http://www.cienciasecognicao.org/revista/index.php/cec/article/download/1524/pdf_128)
- Cambraia, S. V. (2009). *AC: Teste de Atenção Concentrada*. São Paulo: Vetor.
- Campos, C. R., Zaia, P., & Primi, R. (2019). Avaliação psicológica da inteligência. In M. N. Baptista et al. (Eds), *Compêndio de Avaliação Psicológica* (pp. 349-363). Petropolis: Vozes.
- Carvalho, L. F. (2019). Avaliação dos transtornos mentais no Brasil: panorama geral e ferramentas disponíveis. In M. N. Baptista et al. (Eds), *Compêndio de Avaliação Psicológica* (pp. 569-579). Petropolis: Vozes.
- Carvalho, N. A. D. (2018). *O diferencial por gênero nos acidentes de trânsito no Brasil em 2017* [Bachelor's thesis, Universidade Federal do Rio Grande do Norte].
- Conselho Federal de Psicologia. (2019). *Resolução n. 01, de 07 de fevereiro de 2019*. Institui normas e procedimentos para a perícia psicológica no contexto do trânsito e revoga as Resoluções CFP nº 007/2009 e 009/2011. Recuperado de <https://atosoficiais.com.br/cfp/resolucao-do-exercicio-profissional-n-1-2019-institui-normas-e-procedimentos-para-a-pericia-psicologica-no-contexto-do-transito-e-revoga-as-resolucoes-cfp-no-007-2009-e-009-2011?origin=instituicao&q=01/2019>
- Conselho Federal de Psicologia. (2019). *Resolução n. 06, de 29 de março de 2019*. Institui regras para a elaboração de documentos escritos produzidos pela(o) psicóloga(o) no exercício profissional e revoga a Resolução CFP nº 15/1996, a Resolução CFP nº 07/2003 e a Resolução CFP nº 04/2019. Recuperado de <https://atosoficiais.com.br/cfp/resolucao-do-exercicio-profissional-n-6-2019-institui-regras-para-a-elaboracao-de-documentos-escritos-produzidos-pela-o-psicologa-o-no-exercicio-profissional-e-revoga-a-resolucao-cfp-no-15-1996-a-resolucao-cfp-no-07-2003-e-a-resolucao-cfp-no-04-2019?origin=instituicao&q=06/2019>
- Conselho Nacional de Trânsito. (2012). *Resolução n. 425, de 27 de novembro de 2012*. Dispõe sobre o exame de aptidão física e mental, a avaliação psicológica e o credenciamento das entidades públicas e privadas de que tratam o art. 147, I e §§ 1º a 4º e o art. 148 do Código de Trânsito Brasileiro. Recuperado de <http://site.cfp.org.br/wp-content/uploads/2013/09/Resolu%C3%A7%C3%A3o-425-do-CONTRAN.pdf>
- Costa, L. R., & Alchieri, J. C. (2016). Aspectos Históricos da Avaliação Psicológica no Brasil. In Conselho Federal de Psicologia. *Psicologia do Tráfego: Características e contextos no Mercosul* (pp. 8-24). Brasília: CFP. Recuperado de [https://site.cfp.org.br/wp-content/uploads/2016/08/CFP\\_Livro\\_PsicologiaTrafego\\_web12set16-2.pdf](https://site.cfp.org.br/wp-content/uploads/2016/08/CFP_Livro_PsicologiaTrafego_web12set16-2.pdf)
- Cruz, R. M., Silva, R. de O., & Wit, P. A. J. M. (2017). Psicologia do Trânsito: uma perspectiva história e conceitual. In R. M. Cruz, P. A. J. M. Wit, & C. Z. de Souza (Orgs.), *Manual de Psicologia do Trânsito* (15-58). São Paulo: NilaPress.
- Decreto-Lei nº 2.994, de 28 de janeiro de 1941. (1941). *Código Nacional de Trânsito*. Recuperado de <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decllei/1940-1949/decreto-lei-2994-28-janeiro-1941-412976-publicacaooriginal-1-pe.html>
- Fernandes, F. E. C. V., de Melo, R. A., Araújo, F. D. S. A., Borges, F. K. B., de Holanda, O. Q., & de Lacerda Campos, M. E. A. (2019). Acidentes por motocicleta e fatores associados à condição de habilitação dos condutores. *Arquivos de Ciências da Saúde*, 26(2), 130-135. doi: 10.17696/2318-3691.26.2.2019.1500
- Gomes, C. R. (2018). *A cultura masculinizada do automóvel e a formação do motorista brasileiro* [Anais do XX Encontro Internacional da Rede Feminista Norte

- e Nordeste de Estudos e Pesquisa sobre Mulher e Relações de Gênero (REDOR)]. Salvador, BA.
- Hoffmann, M. H., & Cruz, R. M. (2003). Síntese Histórico da Psicologia do Trânsito no Brasil. In M. H. Hoffmann, R. M. Cruz, J. C. Alchieri (Orgs.), *Comportamento Humano no Trânsito* (17-29). São Paulo: Casa do Psicólogo.
- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE (2022). Censo Cidades. Recuperado de <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pr/panorama>
- Izquierdo, I. (2018). Memória-3. Porto Alegre: Artmed.
- Kellogg, C. E., & Morton, N. W. (2011). BETA III: *Teste Não Verbal de Inteligência Geral: subtestes raciocínio matricial e códigos*. São Paulo: Casa do Psicólogo.
- Ledesma, R. D., Poó, F. M., & Montes, S. A. (2011). Psicología del tránsito: logros y desafíos de la investigación. *Psiciencia: Revista Latinoamericana de Ciencia Psicológica*, 3(2), 108-119. doi: 10.5872/psiciencia/3.2.72
- Lei n. 14.071, de 23 de outubro de 2020. (2020). *Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para modificar a composição do Conselho Nacional de Trânsito e ampliar o prazo de validade das habilitações; e dá outras providências*. Recuperado de [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2019-2022/2020/Lei/L14071.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2019-2022/2020/Lei/L14071.htm)
- Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997. (1997). *Institui o Código de Trânsito Brasileiro*. Recuperado de [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l9503.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9503.htm)
- Lorentz, M. (2008). “*Só podia ser mulher*”: as relações de gênero no trânsito.
- Marasca, A. R., Yates, D. B., Schneider, A. M. D. A., Feijó, L. P., & Bandeira, D. R. (2020). Avaliação psicológica online: Considerações a partir da pandemia do novo coronavírus (COVID-19) para a prática e o ensino no contexto a distância. *Estudos de Psicologia (Campinas)*, 37.
- Nakano, T. D. C., & Sampaio, M. H. D. L. (2016). Desempenho em inteligência, atenção concentrada e personalidade de diferentes grupos de motoristas. *Psico-USF*, 21, 147-161. <https://doi.org/10.1590/1413-82712016210113>
- Noronha, A. P. P., Resende, A. C., Oliveira, K. L. D., Muniz, M., & Reppold, C. T. (2021). Os Impactos da Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 3481 na Psicologia e na Sociedade. *Psicologia: Ciência e Profissão*, 41. <https://doi.org/10.1590/1982-3703003252730>
- Perfeito, J., & Hoffmann, M. H. (2003). Marketing Social e a Circulação Social. In M. H. Hoffmann, R. M. Cruz, & J. C. Alchieri (Orgs.), *Comportamento Humano no Trânsito* (77-101). São Paulo: Casa do Psicólogo.
- Praça, M. A. M., & Souza-Leite, C. R. V. D. (2017). A relação profissão e gênero, a sociedade e sua cultura. *Plures Humanidades*, 18(1).
- Rabelo, I. S. (2013). *MVT: Teste de Memória Visual para o Trânsito*. São Paulo: Casa do Psicólogo.
- Rueda, F. J. M. (2013). *BPA: Bateria Psicológica de Atenção*. São Paulo: Vetor.
- Rueda, F. J. M. (2010). *Teste de Atenção Dividida (TEADI) e Teste de Atenção Alternada (TEALTI)*. São Paulo: Casa do Psicólogo.
- Rueda, F. J. M., Raad, A. J., & Monteiro, R. de M. (2013). *TEM-R: Teste de Memória de Reconhecimento*. São Paulo: Casa do Psicólogo.
- Rueda, F. J. M., & Sisto, F. F. (2009). *TEACO-FF: Teste de Atenção Concentrada*. São Paulo: Casa do Psicólogo.
- Rueda, F. J. M., & Sisto, F. F. (2007). *TEPIC-M: Teste Pictórico de Memória*. São Paulo: Vetor.
- Rueda, F. J., & Guimarães, J. D. B. (2021). Psicologia do Trânsito: Conquistas Históricas, ADI 3481 e Perspectivas para a Área. *Psicologia: Ciência e Profissão*, 41.
- Seisdedos, N. (2011). *Teste de Memória Visual de Rostos – MVR* [Adaptação de I. F. de A. de S. Leme, M. de O. Rossetti, S. V. Pacanaro e I. S. Rabelo]. São Paulo: Casa do Psicólogo.
- Silva, F. H. V. C. (2012). A Psicologia do trânsito e os 50 anos de profissão no Brasil. *Psicologia: Ciência e Profissão*, 32(spe), 176-193. <https://doi.org/10.1590/S1414-98932012000500013>
- Sisto, F. F. (2012). *TCR: Teste Conciso de Raciocínio*. São Paulo: Pearson.
- Stanojević, P., Lajunen, T., Jovanović, D., Sârbescu, P., & Kostadinov, S. (2018). The driver behaviour questionnaire in south-east europe countries: Bulgaria, romania and serbia. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 53, 24-33. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2017.12.011>

- Sternberg, R. J. (2000). *Psicologia Cognitiva*. Porto Alegre: Artmed.
- Tonglet, C. (2007). *BFM-1: Bateria de Funções Mentais para Motorista: Testes de Atenção*. São Paulo: Vetor.
- Tonglet, C. (2010). *TRAP: BFM-3: Bateria de Funções Mentais para Motoristas: Teste de Raciocínio Lógico*. São Paulo: Vetor.
- Vellozo, D. P. M. (2010). *Mulheres ao volante: uma análise de gênero, saúde e trabalho em mulheres motoristas de ônibus na cidade do Rio de Janeiro* [Doctoral dissertation].
- Wechsler, S. M., Hutz, C. S., & Primi, R. (2019). O desenvolvimento da avaliação psicológica no Brasil: Avanços históricos e desafios. *Avaliação Psicológica [Internet]* 18(2), 121-128. <https://doi.org/10.15689/ap.2019.1802.15466.02>

Recebido em: 22/11/2021  
Reformulado em: 22/04/2023  
Aprovado em: 16/06/2023

Sobre os autores:

**Patrícia Emi de Souza** é Psicóloga. Mestranda em Psicologia pela Universidade Estadual de Londrina, especialista em Neuropsicologia, Psicologia do Trânsito e Terapia Cognitivo Comportamental. Psicóloga clínica. Docente no Grupo Rhema Educação. Psicóloga perita em Trânsito junto ao DETRAN PR.

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-1251-9929>

*E-mail:* patriciaemi@hotmail.com

**Katya Luciane de Oliveira** é Psicóloga. Mestre e Doutora em Psicologia. Pós-doutorado em Avaliação Psicológica pelo Programa de Pós-graduação Stricto Sensu da Universidade São Francisco. Professora Associada do Departamento de Psicologia e Psicanálise/PPSIC, do Programa de Pós-Graduação Stricto Sensu em Psicologia e do Programa de Mestrado e Doutorado em Educação da Universidade Estadual de Londrina.

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-2030-500X>

*E-mail:* katyael@gmail.com

**Fabián J. M. Rueda** é Psicólogo. Mestre e doutor em Psicologia pelo Programa de Pós-Graduação Stricto Sensu em Psicologia da Universidade São Francisco. Bolsista Produtividade 1C do CNPq. Docente do Programa de Pós-Graduação Stricto Sensu em Psicologia do Centro Universitário de Brasília (UniCEUB), Brasília – DF. Brasil.

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-5173-0802>

*E-mail:* marinfabian@yahoo.com.br

**Amanda Lays Monteiro Inácio** é Psicóloga. Mestre pelo Programa de Mestrado e Doutorado em Educação da Universidade Estadual de Londrina. Doutora em Psicologia pelo Programa de Pós-graduação Stricto Sensu em Psicologia da Universidade São Francisco-SP. Professora Assistente do Departamento de Psicologia Clínica da Universidade Estadual Paulista (Unesp), Faculdade de Ciências e Letras, Assis.

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-1892-6242>

*E-mail:* amandalmonteiro@gmail.com

Contato com os autores:

Rua Luiz Natal Bonin, 796  
Londrina-PR, Brasil  
CEP: 86047240