

Entrevista psicológica na avaliação pericial em Psicologia do Trânsito: uma análise crítica*

Psychological interview of expert assessments on Traffic Psychology: a critical analysis

*Maíra Coêlho Amorim***

*Hugo Ferrari Cardoso****

Resumo

Apesar da evolução da avaliação psicológica no contexto de trânsito, que passou a ser compreendida como um processo técnico-científico, no Brasil ainda é possível verificar o imperialismo dos testes psicológicos. A entrevista psicológica é tida, nesse contexto, em muitos casos, apenas como uma complementação para os testes psicológicos, sendo aplicada, muitas vezes, após os testes. De acordo com as resoluções do Conselho Federal de Psicologia (CFP), no processo de avaliação pericial no trânsito, a entrevista psicológica deve ser de caráter inicial e sua aplicação é obrigatória, no entanto, o que se verifica é a falta de aperfeiçoamento e reestruturação da mesma, o que daria a cientificidade necessária para ser uma importante variável de mensuração do indivíduo no processo de avaliação psicológica. Este artigo teve como objetivo analisar o roteiro de entrevista proposto pela Resolução CFP nº 007/2009 para a avaliação no trânsito. Como principais resultados, foram identificadas possíveis deficiências no roteiro de entrevista proposto pela resolução, tais como, uso de linguagem inadequada, tipo e quantidade de perguntas, dentre outras questões.

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

* Artigo elaborado a partir do trabalho de conclusão de curso da primeira autora e orientado pelo segundo autor no ano de 2013.

** Psicóloga do trânsito. Especialista em Psicologia do Trânsito pelo Instituto Nacional de Cursos (INCURSOS). E-mail: maira_coelho21@hotmail.com

*** Psicólogo, Mestre e Doutor em Psicologia pela Universidade São Francisco (USF). Docente do curso de graduação da Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho” (Unesp Bauru). E-mail: hfcardoso@gmail.com

Abstract

Despite the evolution of psychological assessment in the context of traffic, which came to be understood as a technical-scientific process in Brazil, it is still possible to verify the imperialism of psychological tests. The psychological interview is taken in this context, in many cases, only as a supplement to the psychological tests being applied, often after testing. According to the resolutions of the Federal Council of Psychology (CFP), the expert assessment of traffic procedure, the psychological interview should head the assessment and its implementation is mandatory. However, what we ascertain is the lack of improvement and restructuring thereof, which would be necessary for the scientific measurement of an important individual variable in the psychological evaluation process. This article aims to analyze the interview schedule proposed by the CFP Resolution No. 007/2009 for evaluation in traffic. As main results, there are possible shortcomings in the interview structure proposed by the resolution, such as the use of inappropriate language, type and amount of questions, among other issues.

Keywords: *Psychological assessment, psychological interview, Traffic Psychology*

INTRODUÇÃO

A psicologia aplicada ao trânsito no Brasil teve início na década de 1920, com as primeiras aplicações técnicas de exames psicológicos (Hoffmann & Cruz 2011a) quatro décadas antes da regulamentação da profissão de psicólogo no Brasil. Em 1941, com o Decreto-lei nº 2.994/1941 do Código Nacional de Trânsito (CNT), foram estabelecidas as primeiras bases da prática futura do psicólogo no contexto de trânsito, em que a obtenção da habilitação para condutor de veículos teria como condição, exames fisiológico ou médico e psicológico (Silva, 2012). Com a regulamentação da profissão do psicólogo em 1962, os psicólogos se inseriram efetivamente no processo de habilitação dos DETRANs (Departamento de Trânsito).

A consolidação da psicologia do trânsito no Brasil deu-se pela aprovação do Código Nacional de Trânsito em 1966 em substituição ao de 1941, ratificando a obrigatoriedade dos exames psicológicos para a obtenção da carteira de habilitação em todos os estados brasileiros (Hoffman & Cruz, 2011a) Na década de 1970, o professor Reinier Rozestraten, um dos

precursores da psicologia do trânsito no Brasil, começou a dar novos rumos a esta disciplina levando ao desenvolvimento da Psicologia do Trânsito enquanto subárea da psicologia (Hoffmann & Cruz, 2011a; Silva, 2012).

Rozenstraten (2012) abre novos horizontes e diretrizes para a prática da psicologia do trânsito além dos exames psicológicos para a obtenção da carteira de habilitação. Coloca, também, como tarefa do psicólogo do trânsito estudos observacionais do comportamento diferencial no trânsito; pesquisa dos meios psicológicos de controle de comportamento dos participantes do trânsito; pesquisa, elaboração, aperfeiçoamento e aplicação de testes capazes de selecionar efetivamente motoristas mais aptos, bem como a validade de testes em uso e de novos testes em grupos de motoristas pluri-acidentados e não acidentados; colaborar na formação e na atuação de instrutores de autoescolas e de motoescolas; recuperação e reorientação de motoristas acidentados e infratores, entre outras. Para Hoffmann e Cruz (2011a), antes de Rozenstraten, havia o que poderia se chamar uma Psicotécnica Aplicada, após sua atuação e desenvolvimento científico, pode-se falar em Psicologia do Trânsito propriamente dita.

Apesar desse desenvolvimento da psicologia do trânsito, em 1997, com a promulgação do Código de Trânsito Brasileiro, que, para Silva (2010), apresenta uma visão mais ampla do trânsito, enfatizando a segurança, saúde e educação, houve polêmica e resultou no veto presidencial sobre a obrigatoriedade da avaliação psicológica para a obtenção da Carteira Nacional de Habilitação (CNH). O Veto possibilitou uma mobilização e articulação política dos psicólogos (Silva, 2012), além de intensificar os estudos e análises da circulação humana a partir dos seres humanos e não a partir do automóvel, do metrô ou do avião (Hoffmann & Cruz, 2011a).

De modo geral, segundo Rozenstraten (1981), a psicologia do trânsito no Brasil se restringia ao comportamento dos usuários das rodovias e das redes viárias urbanas. Hoffmann & Cruz (2011a) destacam que a grande maioria dos precursores da psicologia do trânsito se limita à natureza instrumental da avaliação da personalidade e das habilidades do condutor, não enfatizando a psicogênese do comportamento do condutor no trânsito. Para Silva (2012), a luta política contra o veto do CBT permitiu que os

psicólogos desenvolvessem novas práticas e se inserir em novos espaços de atuação na área de trânsito, levando em conta o potencial da área em planejamento urbano e educação.

Além dessas mudanças, com a reinserção da avaliação psicológica no processo de obtenção da habilitação, o Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) regulamentou este exame a partir de resoluções que contaram com a participação de psicólogos em sua elaboração relativas ao seu trabalho (Silva, 2012). Em 1998, foi publicada a Resolução nº 51, que dispõe sobre os exames de aptidão física e mental e os exames de avaliação psicológica. Neste mesmo ano, foram publicadas a Resolução nº 80, que altera os Anexos I e II da Resolução nº 51, bem como a Resolução nº 168/2004, a nº 267/2008 e a de nº 425/2011. Paralelo às resoluções do Conselho Nacional de Trânsito, o Conselho Federal de Psicologia publicou resoluções como as de nº 012/2000, nº 016/2002, nº 007/2009, alterada pela nº 009/2011, sobre temas que envolvem o processo de avaliação psicológica do condutor.

Conforme anexo II da Resolução nº 80/1998, o exame de avaliação psicológica deve aferir psicometricamente as seguintes áreas: área percepto-reacional, motora e nível mental; área do equilíbrio psíquico e habilidades específicas, utilizando como técnicas da avaliação a entrevista e bateria de testes. O Conselho Federal de Psicologia publicou a resolução nº 012/2000 que institui o Manual para Avaliação Psicológica de candidatos à Carteira Nacional de Habilitação e condutores de veículos automotivos, normatizando e qualificando os procedimentos desta avaliação psicológica.

Em 2008, o CONTRAN publica a Resolução nº 267 que revoga a resolução nº 80/1998. Com a prática do psicólogo normatizada pelo CFP (Conselho Federal de Psicologia) através da Resolução nº 012/2000, a avaliação psicológica, de acordo com a Resolução nº 267/2008, passou a aferir seis processos psíquicos: a tomada de informações, processamento de informação, tomada de decisão, comportamento, autoavaliação do comportamento e traços de personalidade. As técnicas e instrumentos utilizados seriam entrevistas diretas e individuais, testes psicológicos, dinâmicas de grupo, escuta e intervenções verbais. Outro aspecto desta resolução é a

especificação de um roteiro de entrevista no Anexo XIV constando nove itens a serem observados e registrados, já na Resolução n° 425/2011, que revoga a Resolução n° 267/2008, são apenas seis itens no roteiro de entrevista.

Para Pasquali (2006), a história da avaliação psicológica foi reduzida aos testes psicológicos, perdendo seu caráter multifacetado, embora sejam técnicas mais típicas e precisas para fazer a avaliação. Ainda que a avaliação psicológica para a os condutores automotivos tenha uma ênfase nos testes psicológicos, Hoffmann e Cruz (2011a) referem-se a uma etapa vivida pela Psicologia do trânsito que produziu uma crítica reflexiva sobre os rótulos de “psicometristas” e “testólogos” sobre a desacreditada imagem dos psicólogos e suas atividades nos DETRANs. A compreensão da avaliação psicológica como um processo técnico-científico utilizando métodos, técnicas e instrumentos psicológicos (resolução n° 007/09), diminui o imperialismo dos testes psicológicos, considerando a relevância da entrevista psicológica, a observação e outras possíveis técnicas psicológicas. Nesse sentido, o presente artigo versará acerca da análise da técnica de entrevista psicológica utilizada na área da Psicologia do Trânsito, mais especificamente no âmbito das clínicas de avaliação pericial.

DESENVOLVIMENTO

Entrevista Psicológica

A entrevista é considerada uma modalidade de interação entre duas pessoas, uma conversação dirigida a um propósito definido que, na clínica, é uma técnica fundamental não só para o diagnóstico como para a intervenção terapêutica (Fraser e Gondim, 2004). No método clínico, a entrevista psicológica é uma técnica de investigação científica fundamental (Oliveira, 2005), entretanto, em avaliação psicológica, seja psicodiagnóstico ou avaliação pericial, é um instrumento que complementa os dados obtidos pelos testes e outros procedimentos (Araújo, 2007; Resolução CFP n° 007/2007).

Para Araújo (2007), a prática da avaliação psicológica é influenciada por duas tradições psicológicas: o positivismo, que defende o conhecimento objetivo através da neutralidade científica e da experimentação, e o humanismo, que defende que não é possível uma total separação entre o sujeito e o objeto de estudo, não podendo ser negada a participação da sua subjetividade, já que o sujeito está implicado com o seu objeto de estudo. O CFP, na Resolução nº 012/2000, enfatiza que a entrevista psicológica está sujeita a interpretações subjetivas, sendo necessário sistematizar indicadores objetivos de avaliação correspondentes ao perfil examinado.

Para Mattos (2005) a visão positivista exige a prática da objetivação, entretanto, enfatiza que a concepção pragmática e dialogal da linguagem, produzida na entrevista, torna possível essa objetivação já que a linguagem é um fenômeno social (fatos, atos de fala, algo identificável e ocorrente entre as pessoas) e o seu significado só surge dessa relação. Como técnica de pesquisa, a entrevista é utilizada como forma direta de coleta de dados recolhendo informações pormenorizadas conforme os objetivos da pesquisa e a estruturação dos seus quesitos (Hoffmann & Cruz, 2011b).

No contexto de avaliação psicológica para a obtenção de habilitação, a resolução nº 007/09 do CFP estabelece que a entrevista psicológica deva ter um propósito definido de avaliação, promovendo subsídios técnicos, completando os dados obtidos pelos demais instrumentos utilizados. Outro objetivo é a verificação das condições físicas e psíquicas e identificação de situações que possam interferir negativamente na avaliação psicológica. Na perspectiva clínica, a entrevista diagnóstica, mais identificada com a teoria psicanalítica ou fenomenológica, adota procedimentos menos estruturados de investigação da personalidade (Araújo, 2007).

Na literatura, existem três tipos de entrevista: estruturada, semi-estruturada e não estruturada. Apesar de terem outras nomenclaturas, Mazani (2004) considera essa terminologia mais adequada. Ainda na literatura, é possível observar que o tipo de entrevista é determinado pela área de atuação, a estruturada tende a ser utilizada em pesquisas científicas quantitativas, apesar de alguns autores, segundo Mazani (2004) considerarem que mesmo um roteiro de entrevista, muitos problemas e fenômenos

das relações que permeiam as organizações escapam ao pesquisador quando expressos em números; a semi-estruturada em pesquisas científicas qualitativas e psicodiagnósticos; e a não estruturada em entrevistas clínicas.

A entrevista proposta pela Resolução CFP nº 007/2009 é a semi-estruturada, composta por um roteiro de entrevista com itens de informações básicas e perguntas baseadas no contexto da avaliação psicológica no trânsito. Com base nesta resolução, a Resolução CONTRAN nº 425/2011 propõe como roteiro de entrevista itens com informações básicas acerca da identificação pessoal; motivação da avaliação; histórico escolar e profissional; histórico familiar; indicadores de saúde/doença e aspectos da conduta social. No entanto, na Resolução CFP nº 007/2009, no Anexo I, consta como sugestão de roteiro para entrevista, perguntas específicas para cada indicador acima citado.

A Resolução CONTRAN 425/2011, Art. 5º, determina que sejam avaliados os seguintes processos psíquicos: tomada de informações, processamento de informações, tomada de decisão, comportamento, autoavaliação do comportamento e traços de personalidade. Em Anexo XIII constam as especificidades a serem aferidas em cada processo psíquico: tomada de informações, aferem-se as capacidades de atenção (difusa, concentrada e distribuída), detecção, discriminação e identificação; processamento de informação, a orientação espacial e avaliação de distância, conhecimento cognitivo, identificação significativa, inteligência, memória e julgamento ou juízo crítico; tomada de decisão, a capacidade para escolher o comportamento seguro dentre as várias possibilidades no ambiente do trânsito; comportamento, a adequação dos comportamentos às situações do trânsito e se suas ações correspondem ao que pretendia fazer; traços de personalidade, equilíbrio dos aspectos emocionais, socialização e ausência de traços psicopatológicos não controlados.

Diante do objetivo proposto na avaliação psicológica do candidato à obtenção da CNH pela Resolução CONTRAN nº 425/2011, o roteiro de entrevista sugerido pela Resolução CFP nº 007/2009 verifica-se uma ênfase na avaliação das condições físicas e psíquicas de avaliação do candidato e coleta de informações referentes ao contexto do trânsito, como opiniões acerca do mesmo, não contemplando assim, a avaliação dos processos

psíquicos por meio da entrevista. Para Araújo (2007) com o modelo psicométrico tornou-se menos importante detectar e classificar os distúrbios psicopatológicos; o destaque passou a ser a identificação das diferenças individuais e orientações específicas.

Em Anexo XIII – Avaliação Psicológica, da Resolução CONTRAN nº 425, o candidato deverá ser capaz de apresentar: Item 5.3. Ausência de traços psicopatológicos não controlados que podem gerar, com grande probabilidade, comportamentos prejudiciais à segurança de trânsito para si e ou para os outros. Esses traços psicopatológicos como alterações do juízo, dos conceitos, da consciência, do raciocínio, da memória, da atenção dentre outros fenômenos psíquicos não são especificados e investigados de forma mais criteriosa no roteiro de entrevista da resolução CFP nº 007/2009; existem apenas duas questões abertas nas quais podem ser abordadas estas alterações: *Apresenta algum problema psicológico?* e *Você já realizou algum tratamento médico e/ou psicológico?*

Considerando que a perícia psicológica no contexto do trânsito busca indícios para contraindicar ou não o candidato a função motorista, faz-se necessária a investigação de psicopatologias. Apesar da Resolução CFP nº 007/2009 conceituar os testes psicológicos como uma medida objetiva e padronizada de uma amostra do comportamento do sujeito e considerar a entrevista psicológica como instrumento complementar aos dados obtidos pelos testes, os processos psíquicos podem ser aferidos por meio da entrevista.

O psicodiagnóstico ao adotar uma perspectiva clínica, mais identificada com a teoria psicanalítica ou fenomenológica, traz uma nova visão para a avaliação psicológica integrando dados levantados nos testes e na história clínica, para obter uma compreensão global da personalidade (Araújo, 2007). A abordagem fenomenológica permite estudar os fenômenos psíquicos em si, enquanto acontecimentos significativos, o que fundamenta a psicopatologia, além da epistemologia dialética que se apresenta como o resultado de uma descrição empírica real (Paim, 1993).

Para Mazini (2004) uma boa entrevista começa com a formulação de perguntas básicas que devem atingir o objetivo de pesquisa considerando

importante a estrutura do roteiro (se perguntas ou itens), a quantidade de perguntas nos roteiros, análise da adequação das perguntas e a sequência adequada das perguntas no roteiro.

Outro aspecto relevante, no roteiro de entrevista da resolução CFP 007/2009, refere-se ao item V. outras informações, são 13 (treze) perguntas sobre a avaliação e opinião do candidato sobre o trânsito. Manzini (2004), ao analisar roteiros para entrevista semiestruturada, elaborados por pesquisadores de mestrado e doutorado verificou a dificuldade de apreender a função da entrevista, como coleta de informações, principalmente para que ela serviria em uma pesquisa. Partindo do pressuposto de que a avaliação psicológica para a obtenção da CNH tem como objetivo aferir processos psíquicos, considerando-o apto ou não para a condução de veículo automotor, fica a questão de qual seria a relevância das perguntas do item V da resolução CFP 007/2009 para alcançar este objetivo.

Análise do roteiro de entrevista (Resolução CFP007/2009)

Ao fazer considerações sobre elaboração de um roteiro de entrevista semiestruturada, Manzini (2003 e 2004) ressalta a necessidade de planejar questões que atinjam os objetivos pretendidos pela pesquisa; à adequação da sequência das perguntas e da linguagem utilizada; e a quantidade de questões.

Com base na Resolução CFP nº 007/2009 a entrevista psicológica teria dois objetivos: avaliar as condições físicas e psíquicas do candidato, verificando se problemas situacionais poderiam alterar seu comportamento e se algum fator físico poderia interferir em seu desempenho na testagem; e, promover subsídios técnicos acerca da conduta, comportamento, conceitos, valores e opiniões do candidato. O roteiro de entrevista sugerido por esta resolução é composto por 5 itens: I- Identificação Pessoal, II- Dados da Saúde, III- Histórico como motorista (quando aplicável), IV- Situação Familiar e V- Outras informações.

Analisando o item II. Dados da saúde, verifica-se que o mesmo contempla o objetivo de avaliar as condições físicas do candidato, levantando dados sobre cansaço, problemas de saúde, uso de medicação, dentre

outros. No entanto, ao colocar alternativas como *sim*, *não* e *às vezes*, não permite verificar a condição do momento da avaliação, sendo esta um dos objetivos da entrevista. Manzini (2003) afirma que uma boa maneira de perguntar é ser direto e simples, não utilizando palavras e frases não específicas ou vagas, além de cuidados com a linguagem utilizada. Perguntas como *Você sente fadiga/cansaço?* () *sim* () *não* () *às vezes* e *Você toma medicamentos?* () *sim* () *não* () *às vezes* teriam uma melhor redação como: *No momento você sente fadiga/cansaço?* e *Você está tomando medicamentos? Se sim, tem tido algum efeito colateral?*, permitindo assim, uma avaliação da sua condição para a testagem.

Além destes aspectos da maneira de perguntar, considerando que o objetivo da avaliação psicológica proposto pela Resolução CFP nº 425/2011 é aferir processos psíquicos, no item I- Identificação pessoal, dados como salário do candidato e informações de ocupação, grau de instrução, estado civil e idade das pessoas que residem com o candidato, propostos pelo roteiro de entrevista da Resolução 007/2009 não contemplariam o objetivo da avaliação psicológica do candidato à obtenção da CNH, como também, não teriam relevância neste contexto. Aspecto verificado também, no item V- Outras informações contendo perguntas, em sua maioria, sobre a opinião do candidato em relação ao contexto do trânsito como: *O que você mais gosta no trânsito? Por que?* ou *O que para você significa o acidente de trânsito?*

Outra confusão comum verificada por Manzini (2003), em roteiros de entrevista, é a de fazer uma única pergunta para investigar um conceito muito amplo; afirma ainda que investigar um conceito pode ser uma tarefa difícil se o roteiro não estiver claro e preciso. A pergunta *Apresenta algum problema psicológico? (Irritabilidade excessiva, ansiedade, agressividade, depressão, insônia, dificuldades de memória, atenção, outros?)* torna-se muito ampla e de certa forma engloba vários conceitos em uma única pergunta. 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.

O roteiro de entrevista possibilita uma orientação da coleta de dados no campo da pesquisa. Inicialmente com perguntas de fácil resposta e pouco embaraçosas, incluindo gradualmente questões mais difíceis que exigem

maior elaboração mental ajudando na obtenção das respostas (Manzini, 1991). No entanto, o uso excessivo de perguntas com exigência de maior elaboração mental traz uma desvantagem à entrevista: a demora da sua realização. No roteiro de entrevista da Resolução nº 007/2009 nos itens de identificação pessoal e dados de saúde predominam perguntas de fácil resposta; já os itens de histórico como motorista, situação familiar e outras informações são compostos por quase 20 questões nas quais os candidatos expõem suas opiniões.

Durante a entrevista, entrevistador e entrevistado incorporam papéis e passam a reagir em função dos papéis assumidos (Manzini, 1991). Um dos problemas da utilização da entrevista é a influência do entrevistador nas respostas do entrevistado que pode ocorrer inconscientemente, por parte do entrevistador, ao aprovar ou desaprovar ideias e opiniões dos entrevistados (Bugada, 1974). Um fator relevante na perícia psicológica no trânsito é que o candidato tem o objetivo de adquirir a CNH e o psicólogo o objetivo de investigar, considerando-o apto ou não à função motorista, neste contexto pode estar implícito um papel de aprovação ou não das respostas do candidato. Em perguntas como: *Que nota você se daria como motorista, de 0 a 10? Por que?* ou *Fale sobre um ponto forte e um ponto fraco que você tem como motorista*, o candidato tenderia a dar uma resposta que consideraria adequada para a aprovação do psicólogo.

Essa análise permite observar o que Manzini (2003) chama de deslizos metodológicos no que se refere à elaboração de roteiros de entrevistas semiestruturadas presentes em grande parte dos roteiros das pesquisas de campo e que também estão presentes no roteiro entrevista proposto pela Resolução nº 007/2009.

CONCLUSÃO

Cada vez mais a entrevista vem sendo reconhecida cientificamente como método de investigação social por continuar se aperfeiçoando e se reestruturando. No contexto de avaliação psicológica a entrevista é considerada como um complemento dos testes psicológicos. Historicamente a avaliação psicológica foi reduzida aos testes psicológicos. Ainda que a

compreensão da avaliação psicológica como um processo técnico-científico utilizando métodos, técnicas e instrumentos psicológicos tenha diminuído o imperialismo dos testes psicológicos, considerando a entrevista psicológica, este instrumento teria menos relevância. Entendendo os testes psicológicos como uma medida objetiva e padronizada de uma amostra do comportamento do sujeito, a entrevista teria menos importância e credibilidade por ser um instrumento que predominaria a subjetividade.

De fato, uma das desvantagens da entrevista é estar sujeita a interpretações do examinador. No entanto, o planejamento e a sistematização de indicadores objetivos de avaliação de acordo com o objetivo pretendido permitiriam uma maior objetivação e uma padronização dos dados coletados a partir da entrevista.

Num processo de coleta de dados face a face como a entrevista, o resultado da interpretação desses dados dependerá da forma como os dados foram coletados. Além da dificuldade de se estruturar um roteiro de entrevista com os critérios básicos, a falta de preparo por parte do entrevistador compromete a coleta de dados (Manzini, 2004)

Ao analisar o roteiro de entrevista sugerido pela Resolução CFP nº 007/2009, considerando que o objetivo da avaliação psicológica segundo a Resolução CONTRAN nº 425/2011, é aferir os processos psicológicos: tomada de informações, processamento de informações, tomada de decisão, comportamento auto avaliação do comportamento e traços de personalidade, verificando também ausência de traços psicopatológicos não controlados, é possível verificar falhas metodológicas no que se refere a elaboração do roteiro.

A falta de precisão e clareza de algumas perguntas, questões com conceitos muito amplos e que fogem ao objetivo da avaliação, além da quantidade elevada de questões, fazem da entrevista psicológica no contexto do trânsito um instrumento inadequado que não contempla o objetivo da avaliação psicológica.

REFERÊNCIAS

- Araújo, M. F. (2007) Estratégias de diagnóstico e avaliação psicológica. *Psicologia: Teoria e Prática*, 9(2):126-141.
- Conselho Federal de Psicologia – CFP (2000) Resolução CFP nº 012/2000 *Institui o Manual para Avaliação Psicológica de candidatos à Carteira Nacional de Habilitação e condutores de veículos automotores*. Disponível em: <http://site.cfp.org.br/legislacao/resolucoes-do-cfp/>. Acesso em: 28/10/2013
- Conselho Federal de Psicologia – CFP (2009). *Resolução CFP nº 007/2009 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*. Disponível em: <http://site.cfp.org.br/legislacao/resolucoes-do-cfp/>. Acesso em: 28/10/2013
- CONTRAN (1998). *Resolução nº 80: Altera os Anexos I e II da Resolução 51/98 – CONTRAN, que dispões sobre os exames de aptidão física e mental e os exames de avaliação psicológica*. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/resolucoes.htm>. Acesso em: 10/11/2013
- 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*. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/resolucoes.htm>. Acesso em: 10/11/2013
- CONTRAN (2008). *Resolução nº 267: Exame de aptidão física e mental, a avaliação psicológica e credenciamento das entidades públicas e privadas*. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/resolucoes.htm>. Acesso em: 10/11/2013
- CONTRAN (2012). *Resolução nº 425: Dispõe sobre o exame de aptidão física e mental, avaliação psicológica e o credenciamento das entidades públicas e privadas*. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/resolucoes.htm>. Acesso em: 10/11/2013

- Fraser, M. T. D. & Gondim, S. M. G. (2007) Da fala do outro ao texto negociado: Discussões sobre a entrevista na pesquisa qualitativa. *Paidéia*, 14(28), 139–152.
- Hoffmann, M. H. & Cruz, R. M. (2011a) Síntese histórica da psicologia do trânsito no Brasil. Em Hoffmann, M. H. (Org.) *Comportamento humano no trânsito* (pp. 17-25). 3. Ed. São Paulo: Casa do Psicólogo.
- Hoffmann, M. H. & Cruz, R. M. (2011b) Metodologia da pesquisa do trânsito. Em Hoffmann, M. H. (Org.) *Comportamento humano no trânsito*. (pp. 117-127). 3. Ed. São Paulo: Casa do Psicólogo.
- Manzini, E.J. (2004) *Entrevista semi-estruturada: análise de objetivos e de roteiros*. In: Seminário Internacional sobre pesquisa e estudos qualitativos, 2, Bauru. Disponível em: http://www.marilia.unesp.br/Home/Instituicao/Docentes/EduardoManzini/Manzini_2004_entrevista_semi-estruturada.pdf. Acesso em: 24/08/2013
- Mattos. P. L. C. L. (2005) A entrevista não-estruturada como forma de conversação: razões e sugestões para sua análise. *Revista de Administração Pública*, 39(4), 823-847.
- Oliveira, M. F. (2005). *Entrevista psicológica – o caminho para aceder ao outro*. Portal dos psicólogos. Disponível em <http://www.psicologia.pt/artigos/textos/TLO031.PDF>. Acesso em 04/07/2013
- Paim, I. (1993). *Curso de Psicopatologia*. 11. Ed. Ver. E ampl. São Paulo: EPU.
- Pasquali, L. (2011). *Técnicas de Exame Psicológico – TEP Manual : Volume I: Fundamentos das Técnicas Psicológicas*. São Paulo: Casa do Psicólogo.
- Rozenstraten, R., J. A. (2012). *Psicologia de Trânsito: conceitos e processos básicos*. São Paulo: E.P.U.: Editora da Universidade de São Paulo.
- Silva, M. A. (2010) Psicologia do trânsito ou avaliação psicológica no trânsito. *Encontro: Revista de Psicologia*, 13 (19), 199-208.
- Silva, F. H. V. (2012). A Psicologia do Trânsito e os 50 anos de Profissão no Brasil. *Psicologia: Ciência e Profissão*, 32 (num. Esp.), 176–193.