

### INSTRUÇÕES

1. Deixe sobre a carteira apenas seu documento de identidade.
2. A utilização de qualquer aparelho eletrônico de comunicação acarretará a anulação da sua prova. Se você estiver com calculadora ou agenda eletrônica, *bip*, *pager*, telefone celular, *walkman*, relógio com calculadora ou qualquer outro equipamento deste tipo, desligue-o.
3. Não é permitido consultar livros, dicionários, apontamentos, apostilas ou quaisquer outros materiais de estudo.
4. Confirme seu nome no Caderno de Prova e na Folha de Respostas Óptica. Em caso de divergência, chame o chefe de sala.
5. Este caderno de prova é composto por 40 (quarenta) questões objetivas e 04 (quatro) discursivas.
6. As questões objetivas são do tipo múltipla escolha com uma única resposta correta.
7. As folhas de rascunho da prova discursiva encontram-se nas páginas de 12 a 15.
8. A duração total da prova (objetiva e discursiva) é de **4 horas e meia**, incluindo o tempo destinado ao preenchimento da Folha de Resposta Óptica e da Folha Definitiva da Discursiva.
9. O candidato somente poderá retirar-se definitivamente do recinto de realização da prova, após **02 (duas) horas** do início da prova (**sem levar o caderno de provas**).
10. O candidato somente poderá levar consigo o caderno de prova, após **04 (quatro) horas** do início da prova.
11. Será terminantemente vedado ao candidato copiar seus assinalamentos feitos no cartão de respostas da prova objetiva.
12. Tenha o máximo cuidado no preenchimento e no manuseio da Folha de Respostas Óptica. A transcrição das marcações é de inteira responsabilidade do candidato e deverão ser tomados os seguintes cuidados:
  - utilize caneta ESFEROGRÁFICA azul ou preta para preencher os alvéolos. Marcações com caneta hidrográfica, tinteiro e outras poderão acarretar prejuízo para o candidato;
  - marque apenas uma resposta por questão; e
  - faça marcas fortes dentro do alvéolo, conforme modelo abaixo, tomando o devido cuidado para não ultrapassá-lo.

**Exemplo:**

Marque as respostas **assim:**



**Não** marque assim:



BOA PROVA

**1.** De acordo com Rozestraten (2004), “Avisos verbais e mesmo sinais simbólicos como as placas de trânsito somente são acessíveis para as pessoas que já possuem o código necessário para a sua interpretação” (p. 46). Isso ocorre em função de:

- A. Humanos serem propensos a erros, que é quando o sinal não está presente e o “observador” “detecta-o”.
- B. Limitações sensoriais humanas.
- C. A comparação entre os acertos e os alarmes falsos mostra a sensibilidade do observador ao estímulo.
- D. A aprendizagem cognitiva afetar a percepção.
- E. Haver limitações na sensibilidade sensorial, ocasionando mais falsos alarmes.

**2.** O Conselho Nacional de Trânsito publicou a Resolução nº 267, de 15 de fevereiro de 2008, que dispõe sobre o exame de aptidão física e mental, a avaliação psicológica e o credenciamento das entidades públicas e privadas. Considerando as mudanças decorrentes desta resolução, recentemente, o Conselho Federal de Psicologia (CFP) publicou a resolução CFP nº 007/2009, estabelecendo que os candidatos à carteira nacional de habilitação e condutores de veículos automotores, independente da atividade, deverão ser aferidos por meio de métodos e técnicas psicológicas quanto às seguintes características:

- A. Área percepto–reacional, motora e nível mental, área do equilíbrio psíquico e habilidades específicas.
- B. Dados de identificação pessoal, história familiar, dados sócio-culturais, dados profissionais, indicadores de saúde/doença, aspectos da conduta social, visão e valores associados ao trânsito.
- C. Tomada de informação, processamento de informação e tomada de decisão, comportamento e traços de personalidade.
- D. Área cognitiva (capacidade intelectual), área prática (memorização, de atenção difusa e estímulos visuais e auditivos, de coordenação viso-motora, de dissociação e coordenação de movimentos de membros inferiores e/ou superiores) e área do equilíbrio psíquico (traços de personalidade).
- E. Tomada de informação, processamento da informação e traços de personalidade (estabilidade emocional, hetero e auto-agressão, depressão e elação, traços de personalidade indicativos de quadros reconhecidamente patológicos, ajustamento pessoal-social e outros problemas correlatos que possam detectar contra-indicações para a segurança de trânsito no PMK).

**3.** De acordo com Gonçalves (2003), em um capítulo publicado em Bock (2003), Macêdo (2006) e Macêdo e Bonfim (2003) a relação entre psicologia e políticas públicas é fundamental no que concerne à consideração da dimensão subjetiva e das peculiaridades dos indivíduos, grupos e coletivos envolvidos. No tocante às contribuições da Psicologia do Trânsito às Políticas Públicas de Trânsito, com base nesses autores, pode-se afirmar que:

A. Políticas públicas referem-se aos direitos individuais em uma sociedade desigual.

B. A inserção do psicólogo nas políticas públicas de trânsito e circulação humana pode acontecer mediante o trabalho do profissional nas gestões públicas, por meio da intersectorialidade e considerando as relações afetivas com a cidade e seus espaços.

C. Considerar a pluralidade nas políticas públicas de trânsito dificulta a implementação das mesmas, uma vez que só a padronização das diretrizes atende às necessidades do coletivo.

D. Não é possível a participação efetiva da Psicologia do Trânsito nas políticas públicas deste setor, uma vez que ela não dispõe de repertório pragmático e técnico suficiente para as propostas e metas da Política Nacional de Trânsito.

E. As políticas públicas de trânsito contemplam todas as dimensões necessárias a atualidade, uma vez que apontam diretrizes específicas voltadas para a sinalização, fiscalização e educação.

**4.** De acordo com Rozestraten (2004), a primeira fase da psicogênese do comportamento é a tomada de informação, sobre a qual podemos afirmar que:

I. A atenção pode ser considerada um direcionamento da percepção.

II. A detecção é a simples estimulação de um dos órgãos dos sentidos.

III. Nessa fase reconhece-se a figura e não o sentido.

Está correto apenas o que se afirma em:

- A. I, apenas.
- B. I e II, apenas.
- C. I e III, apenas.
- D. II e III, apenas.
- E. I, II e III.

**5.** Guzzo e Pasquali (2001) apresentam discussão crítica sobre os documentos psicológicos enquanto expressão da competência profissional, uma vez que as conclusões ali apresentadas podem contribuir para o planejamento de intervenções de qualidade ou, por outro lado, contribuir para uma intervenção sem resultados efetivos e óbvios. O Manual de Elaboração de Documentos Escritos, produzido pelo CFP, estabelece 4 tipos de documentos, a saber: o laudo ou relatório psicológico, o parecer, a declaração e o atestado. Leia as sentenças e escolha uma alternativa que se relaciona corretamente com os conceitos apresentados no manual do CFP.

I - Não é documento decorrente da avaliação Psicológica, embora, muitas vezes, apareça desta forma.

II - É atribuição do psicólogo a emissão deste documento, desde que se circunscreva às suas atribuições profissionais e com fundamento no diagnóstico psicológico produzido, a fim de subsidiar a solicitação de afastamento e/ou dispensa do solicitante.

III - É um documento que visa informar a ocorrência de fatos ou situações objetivas relacionados ao atendimento psicológico, não devendo ser feito o registro de sintomas, situações ou estados psicológicos.

IV - Documento psicológico fundamentado e resumido cuja finalidade é apresentar resposta esclarecedora, através de uma avaliação especializada, de uma "questão-problema", procurando dirimir dúvidas que estão interferindo na decisão.

- A. Atestado, laudo psicológico, parecer, declaração.
- B. Parecer, declaração, atestado, laudo psicológico.
- C. Declaração, atestado, parecer, atestado.
- D. Declaração e parecer, atestado, declaração, parecer.
- E. Laudo e atestado, parecer, declaração, parecer.

**6.** Em "O estado da Juventude: Drogas, prisões e acidentes", a Fundação Getúlio Vargas (2007) publicou resultados de um estudo sobre os acidentes de trânsito no Brasil. Este documento pode orientar os psicólogos no desenvolvimento de diversas atividades de prevenção de acidentes e educação de trânsito. Os resultados desse estudo evidenciam que:

- A. O dito popular "mulher no volante, perigo constante" é verdadeiro.
- B. O novo Código de Trânsito Brasileiro não teve nenhum efeito na redução das mortes no trânsito.
- C. Os homens são mais sensíveis a leis de trânsito mais rígidas do que as mulheres.
- D. O perfil da vítima de acidente de trânsito é um jovem casado e de renda baixa.
- E. É possível sugerir políticas diferenciadas por idade, sexo e classe social.

**7.** De acordo com Schmidt (1966, apud ROZESTRATEN, 1988), a detecção de movimento em profundidade é a capacidade visual mais usada no trânsito. Isso ocorre em função de:

- A. A percepção de profundidade é importante para localizar objetos.
- B. A percepção do tamanho independe da percepção da distância.
- C. A percepção de movimento envolve apenas deixas internas.
- D. A percepção de movimento envolve apenas deixas externas.
- E. O reconhecimento dos objetos se baseia no movimento.

**8.** Segundo Monteiro e Günther (2006), raiva na direção pode ser uma variável mediadora, entre agressividade e comportamentos inadequados de motoristas, potencializando as reações agressivas. Mas, de acordo com esses autores, todo comportamento de direção agressiva relaciona-se com a raiva na direção?

- A. Sim, pois a raiva é uma condição necessária e suficiente para a ocorrência de comportamentos agressivos.
- B. Não, pois a raiva relaciona-se à agressão, sinaliza-a, mas não necessariamente a determina.
- C. Sim, pois no trânsito, muitos comportamentos inadequados e até mesmo violentos, são associados à raiva na direção.
- D. Não, pois alguns comportamentos de direção agressiva dependem unicamente do ambiente físico da via.
- E. Sim, pois a raiva é bastante associada às respostas comportamentais agressivas.

**9.** Os psicólogos peritos examinadores de trânsito realizam frequentemente avaliação psicológica no exercício do seu trabalho. Para o adequado exercício desta atividade profissional é essencial conhecer os requisitos mínimos que os instrumentos devem possuir, a fim de que possam ser utilizados corretamente. Pasquali (2001) trata da definição de conceitos associados aos parâmetros psicométricos, assim como a padronização dos testes psicológicos. Relacione os itens correspondentes.

- I. Validade
- II. Precisão
- III. Padronização
- IV. Normatização

( ) Ao se medirem comportamentos (itens), que são a representação do traço latente, está-se medindo o próprio traço latente.

( ) Refere-se a quanto os escores de um sujeito se mantêm idênticos em ocasiões diferentes.

( ) Necessária existência de uniformidade em todos os procedimentos no uso de um teste. Tem como preocupação garantir que a coleta dos dados sobre os sujeitos seja de boa qualidade.

( ) Diz respeito a padrões de como se deve interpretar um escore que um sujeito recebeu num teste.

A sequência correta das respostas, da primeira à última sentença, é:

- A. I, II, III, IV.
- B. II, I, IV, III
- C. II, I, III, IV
- D. III, IV, I, II
- E. IV, III, I, II

**10.** Macêdo (2005), no estudo realizado com motoristas da cidade de São Paulo, identificou algumas variáveis e fatores que, correlacionados, são capazes de prever o envolvimento de motoristas em acidentes de trânsito. São eles:

- A. Tempo de exposição no trânsito.
- B. Lapsos e erros e habilidade de dirigir.
- C. Erros, violações, habilidade e direção segura e irritabilidade do motorista no trânsito.
- D. Idade e tipo de veículo dirigido.
- E. Tempo de habilitação.

**11.** De acordo com Rozestraten (2004), a segunda fase da psicogênese do comportamento é a do processamento de informações, sobre a qual podemos afirmar que:

I. O julgamento da situação é baseado apenas na aprendizagem perceptiva.

II. A memória possibilita a utilização das aprendizagens cognitiva e perceptiva.

III. A motivação afeta a seleção do sinal.

Está correto apenas o que se afirma em:

- A. III, apenas.
- B. I e II, apenas.
- C. I e III, apenas.
- D. II e III, apenas.
- E. I, II e III.

**12.** Sobre a dimensão ética (ETHOS) do trabalho do Psicólogo do Trânsito e o uso dos testes psicológicos, considerando Macêdo e Vasconcelos (2004), pode-se afirmar que:

A. Deve-se seguir as recomendações aos usos dos testes, mas é preciso uma certa flexibilidade, uma vez que existem inúmeras dificuldades e matérias inerentes ao trabalho do Psicólogo do Trânsito na avaliação dos candidatos à CNH.

B. Dadas as circunstâncias de acesso aos testes psicológicos considerados válidos pelo CFP, o cotidiano do trabalho do Psicólogo do Trânsito aliado à experiência do(a) profissional devem ser os norteadores das escolhas dos instrumentos da avaliação psicológica dos candidatos à obtenção da CNH.

C. Numa Avaliação Psicológica em que o profissional opta pelo uso de Testes Psicológicos, tais instrumentos precisam atender, no mínimo, aos critérios de condições de uso, caso contrário os resultados poderiam não refletir a situação dos sujeitos em avaliação.

D. A escolha adequada dos instrumentos de avaliação psicológica, por si só, garante a maior credibilidade na prestação dos serviços do(a) psicólogo(a) à população.

E. O cotidiano do trabalho do Psicólogo do Trânsito constitui-se como o único parâmetro adequado capaz de adaptar as escolhas dos testes psicológicos compatíveis com a avaliação psicológica do candidato à CNH.

**13.** A literatura científica tem evidenciado que em parcela dos acidentes de trânsito o uso de drogas está presente. Considerando a Política Nacional de Redução da Morbimortalidade por Acidentes e Violências e as reflexões de Minayo e Deslandes (1998) que discutem as relações existentes entre drogas e violência, é correto afirmar:

I - Fatores como peso corporal, tipo de metabolismo, processos neuroendócrinos e neuroanatômicos não

produzem diferenças individuais no uso de drogas e mudança de comportamento.

II - Os especialistas concordam que drogas e álcool freqüentemente têm papel importante nas atividades violentas, sendo fácil determinar precisamente alguns aspectos, dentre eles, o nexo causal entre essas substâncias e atos violentos, assim como as influências do meio nesses comportamentos.

III - Pouco se sabe das contribuições do envolvimento com álcool ou drogas na vitimização, pois a maior parte das pesquisas enfatiza o agressor e não o papel da vítima que, em alguns casos, provocou primeiro o agressor.

IV - Trata-se de uma falácia a idéia de que substâncias ilegais e pobreza são responsáveis por eventos violentos, pois a violência é considerada um fenômeno complexo e polissêmico.

V - As ações visando a prevenção do uso de substâncias e a violência precisam incluir, dentre outros aspectos, as comunidades e suas instituições, os diversos setores públicos, as empresas e os meios de comunicação de massa, como também o grupo etário, gênero, características individuais, situação social, tipo de comunidade e participação em grupos específicos.

- A. Apenas IV e V são afirmações corretas.
- B. Apenas I, III e V são afirmações corretas.
- C. Apenas II, III e IV são afirmações corretas.
- D. Apenas III, IV e V são afirmações corretas.
- E. Todas as afirmações são corretas

**14.** De acordo com Rozestraten (2004), "Automatismos são comportamentos aprendidos através de muitas repetições" (p. 55). Sobre automatismo, considerando o supracitado autor, é possível afirmar que:

I. É um comportamento que passa da tomada de informação para a ação.

II. É o mesmo que reflexos.

III. Facilita o enfrentamento de situações imprevistas.

Está correto apenas o que se afirma em:

- A. II, apenas.
- B. I e II, apenas.
- C. I e III, apenas.
- D. II e III, apenas.
- E. I, II e III.

**15.** O psicólogo, ao produzir um documento conciso, minucioso e abrangente, que busca relatar, analisar e integrar os dados colhidos no processo de avaliação psicológica tendo como objetivo apresentar diagnóstico e/ou prognóstico, para subsidiar ações, decisões ou encaminhamentos, elabora um documento definido, pela resolução CFP nº 007/2003, como:

- A. Parecer.
- B. Laudo psicológico.
- C. Estudo de caso.
- D. Psicodiagnóstico.
- E. Atestado.

**16.** Proceder ao estudo no campo dos processos psicológicos, psicossociais e psicofísicos relacionados aos problemas de trânsito é uma tarefa do psicólogo especialista em psicologia do trânsito. Conhecer, portanto, minimamente como fazer uma pesquisa é essencial. De acordo com Campos (2003), a respeito dos métodos e técnicas de pesquisa em psicologia, são corretas as seguintes proposições:

I – A pesquisa descritiva busca conhecer e interpretar a realidade sem nela interferir e descreve o que nela ocorre, e a pesquisa experimental, por sua vez, manipula deliberadamente algum aspecto da realidade, a partir de condições anteriormente definidas, buscando estabelecer relações de causa e efeito.

II - Pesquisa de campo utiliza a realidade social como local de coleta de dados, indo diretamente aos locais onde o fenômeno acontece. O objetivo é obter informações e/ou conhecimentos sobre um problema investigado ou uma hipótese que deseja comprovar.

III - A pesquisa documental utiliza documentos como fonte primária de dados. Por meio deles, o pesquisador entra em contato direto com tudo o que foi dito, escrito ou filmado sobre determinado assunto. As fontes de dados podem ser: imprensa escrita, meios audiovisuais, diários, documentos públicos e/ou particulares e publicações especializadas.

- A. Todas as afirmações são corretas.
- B. Somente a afirmação I é correta.
- C. Somente a afirmação II é correta.
- D. Somente as afirmações I e III são corretas.
- E. Somente as afirmações I e II são corretas.

**17.** Segundo Sennet (1997) vivemos hoje um sério problema contemporâneo: “[...] da privação sensorial a que aparentemente estamos condenados pelos projetos arquitetônicos dos mais modernos edifícios; a passividade, a monotonia e o cerceamento tátil que aflige o ambiente humano.” Segundo ele, a experiência da velocidade alterou a nossa relação com o espaço que se tornou “[...] um lugar de passagem, medido pela facilidade com que dirigimos através dele ou nos afastamos dele.” Este autor compreende a relação entre trânsito e circulação, mediada pela velocidade e pela nossa relação com o espaço. Assim, para ele:

- A. As regras de locomoção são necessárias para a relação harmônica entre as pessoas e o espaço.
- B. Quanto melhor sinalizadas as vias, menos atento(a)s o(a)s motoristas estão em relação às pessoas e às construções para seguir com o seu movimento.

C. O planejamento das cidades e das vias públicas pelos urbanistas busca, de modo geral, integrar o fluxo de tráfego à circulação humana e seus hábitos de deslocamento cotidianos, proporcionando aumento da qualidade de vida das cidades.

D. Tecnologias, sociedade de consumo, planejamento urbano e qualidade de vida são elementos que juntos e combinados despertam a percepção sensorial das pessoas, proporcionando aumento do contato e melhoria das relações sociais e da circulação urbana.

E. O espaço urbano e as vias, para o(a) motorista, possuem grande importância e despertam sua atenção ao volante.

**18.** Autores como Justo (2000), Macêdo e Bonfim (2003), Macêdo (2006), Macêdo e Carvalho (2009) e Sant’Anna (2001) discutem a relação entre subjetividade, movimento e trânsito por um viés interdisciplinar que inclui desde andarilhos/itinerantes até usuários de transportes aéreos, tangenciados pela questão dos afetos e vínculos. Para esses autores, mobilidade não é um conceito, mas um atributo dos deslocamentos. Com base nisso, analise as afirmações abaixo, identificando-as aos seus respectivos autores conforme indicação numérica ao final, e marque a alternativa com a sequência correta.

A. A condição de itinerância no mundo contemporâneo é estudada, tomando o fenômeno da “movimentação humana” para designar a transposição de espaço-tempo que incide sobre o sujeito.

B. O tempo e deslocamento constantes provocam fragmentação dos sujeitos e, conseqüentemente, o seu adoecimento. As implicações imediatas à subjetividade humana apontam para o sujeito móvel, para cotidianos espacializados (situações em trânsito) e para interações impessoais.

C. A relação entre mobilidade e subjetividade é estabelecida quando nomeia de subjetividades em trânsito, os processos de percepção de realidade móveis que desafiam os sujeitos a elaborar sentidos sobre suas experiências e fazer escolhas rápidas, tanto quanto a vivência contemporânea de velocidade.

D. A relação entre corpo, movimento e velocidade é identificada, acrescentando à última a abstração e a relatividade, que formam o tripé de inúmeras experiências humanas posteriores ao advento do automóvel e do avião, funcionando como condição de sucesso, poder e riqueza.

E. A relação entre cidade, afetividade e trânsito é discutida de forma integrada.

- I. Macêdo e Carvalho (2009)
- II. Justo (2000)
- III. Macêdo e Bonfim (2003)
- IV. Sant’Anna (2001)

Marque a alternativa com a sequência correta:

- A. A – III; B – II; C – I; D – IV; E – III.
- B. A – II; B – IV; C – II; D – IV; E – III.
- C. A – III; B – II; C – IV; D – IV; E – II.
- D. A – IV; B – II; C – I; D – II; E – III.
- E. A – II; B – II; C – I; D – IV; E – III.

**19.** De acordo com Rozestraten (1988), sobre visibilidade do estímulo pode-se afirmar que:

I. Pesquisas sobre a determinação do melhor contraste de cor para legibilidade de placas mostram que essa determinação depende das características físicas específicas de cada condição.

II. A baixa acuidade noturna se correlaciona necessariamente com a ocorrência de acidentes.

III. A acuidade visual estática é uma capacidade independente da acuidade visual dinâmica.

Está correto apenas o que se afirma em:

- A. I, apenas.
- B. I e II, apenas.
- C. I e III, apenas.
- D. II e III, apenas.
- E. I, II e III.

**20.** Uma pesquisa, realizada em um órgão público, avaliou a qualidade de laudos psicológicos emitidos pelos psicólogos desta instituição. Concluiu-se que a produção desses informes não está sendo feita com qualidade técnico-científica, apresentando deficiências que podem ser consideradas faltas éticas. As deficiências encontradas no estudo podem se referir à não observância da(s) exigência(s), contida(s) na Resolução CFP N° 007/2003. Com base nesta resolução é correto:

I. Fornecer informações de identificação dos usuários, do psicólogo (carimbo de identificação com o n° do CRP e assinatura), do local e data da expedição do documento.

II. Negar o direito aos dados da avaliação ao usuário, em razão do sigilo profissional.

III. Empregar frases e termos compatíveis com a linguagem profissional, garantindo a precisão da comunicação e evitando diversidade de significações da linguagem popular.

IV. Rubricar as laudas, desde a primeira até a penúltima, considerando que a última estará assinada, em toda e qualquer modalidade de documento.

- A. Todos os itens estão corretos.
- B. Somente o item II está correto.
- C. Somente os itens I e II estão corretos.
- D. Somente os itens I, III e IV estão corretos.
- E. Somente os itens III e IV estão corretos.

**21.** De acordo com Campos (2004), sobre os tipos de conhecimento é correto afirmar que:

- A. O conhecimento religioso caracteriza-se fundamentalmente por ser não dogmático, não testável e dependente.
- B. O filosófico é uma forma racional e dogmática de conhecimento.

C. Para que um conhecimento seja considerado científico, é preciso que ele seja replicável, fidedigno, generalizável e falseável.

D. A ciência produz um tipo de conhecimento verdadeiro e indiscutível, uma vez que essa produção é metódica e objetiva.

E. A generalização estatística é condição *sine qua non* para a produção de conhecimento na ciência.

**22.** Na revista Arquivos Brasileiros de Psicologia (2001), Rozestraten distingue três níveis de pesquisas sobre acidentes de trânsito:

I. As pesquisas feitas por Boletim de Ocorrência apresentam dados muito confiáveis, por serem embasadas em informações precisas, fornecidas por policiais e outros profissionais envolvidos no atendimento às vítimas.

II. As investigações *in loco* são aquelas que incluem a participação de diversos profissionais (engenheiros, médicos, psicólogos), que são chamados e transportados até o local do acidente para fazer uma análise técnica do ocorrido.

III. As investigações *em profundidade* referem-se àquelas que, além da análise técnica no local do acidente, são feitas ainda análises posteriores, com mais detalhamento, nas quais psicólogos realizam entrevistas e observações de comportamento para determinar os fatores psicológicos envolvidos nas decisões tomadas na hora do acidente.

Está correto apenas o que se afirma em:

- A. II, apenas.
- B. I e II, apenas.
- C. I e III, apenas.
- D. I, II e III.
- E. II e III, apenas.

**23.** O estudo da percepção de risco no trânsito pode ajudar o psicólogo a sugerir formas de evitar e/ou atenuar a incidência de acidentes. Com base no ensaio de Thielen e colaboradores (2007), escolha a alternativa correta:

A. A norma de trânsito se torna imediatamente em ação homogênea por parte dos integrantes da sociedade que estão sujeitos a ela.

B. Indivíduos e grupos diferentes tendem a perceber as normas também de forma diferente, em função do contexto no qual estão inseridos.

C. A percepção da norma orienta totalmente as decisões dos integrantes do trânsito, em função dos significados e valores não serem variáveis importantes.

D. A Teoria da Homeostase de Risco é bastante criticada por não ter pesquisas no Brasil.

E. A existência de clareza das leis de trânsito pode reforçar percepções inadequadas nos motoristas.

**24.** Instituições internacionais, governos e sociedades civis organizadas têm recomendado fortemente a formulação de políticas e ações estratégicas para a redução de danos ambientais, como o uso de meios de transporte sustentáveis, que privilegiam modos não motorizados e coletivos de circulação. Nesta direção, os psicólogos do trânsito têm desenvolvido pesquisas para incentivar as pessoas a diminuir o uso do automóvel e a usarem o ônibus. Marín e Queiroz (2000) buscaram mostrar as principais implicações que o tráfego de veículos motorizados traz ao meio urbano e à qualidade de vida do indivíduo moderno. Com base nesses autores, é correto afirmar que:

- A. Após a Segunda Guerra Mundial, o automóvel particular converteu-se em fenômeno de massa apenas em alguns países, tornando-se artigo de consumo e símbolo de *status* social, com ênfase da mídia na mobilidade individual e na prosperidade material sem precedentes.
- B. O aumento da frota de veículos tem sido acompanhado pelo crescimento do sistema viário e o planejamento urbano.
- C. Uma frota de veículos cada vez maior trouxe, além dos acidentes de trânsito, um aumento significativo na poluição do ar, no índice de ruídos e na transformação degradante da paisagem urbana.
- D. O impacto do trânsito na saúde está na impossibilidade de encontrar espaços destinados à convivência social diante da crescente construção de espaços exclusivamente para os veículos.
- E. No Brasil, em decorrência da estabilidade econômica e a falta de incentivos do governo, o volume de carros tem aumentado significativamente.

**25.** De acordo com Rozestraten (1988) e Cruz, Hoffman e Klüsener (2003), publicado em Hoffmann, Cruz e Alchieri (2003), assinale (V) Verdadeiro ou (F) Falso nas sentenças abaixo.

- ( ) Em sentido mais amplo, o objeto da psicologia do trânsito são todos os comportamentos relacionados ao trânsito, seja dos diversos usuários (por exemplo, pedestres, ciclistas, motoristas), como também todos os comportamentos que contribuíram para a construção de vias e veículos, e os comportamentos necessários para criar as leis e fiscalizar sua observância.
- ( ) A psicologia do trânsito pode aproveitar-se dos conhecimentos das disciplinas básicas, especializadas e profissionalizantes da psicologia, além dos conhecimentos de outras ciências e profissões na solução dos problemas do trânsito.
- ( ) Somente a psicologia clínica, a avaliação psicológica e a psicologia social oferecem elementos que podem ser aproveitados na solução de problemas do comportamento no trânsito.
- ( ) Os psicólogos que atuam no trânsito tem se concentrado, sobretudo, na realização de exames psicológicos necessários à obtenção e renovação da CNH. Esta participação poderia ser ampliada e redimensionada para a avaliação das relações comportamentais extensivas (ocorrência de variáveis

comportamentais contingentes à situação de trânsito e às características epidemiológicas da população) e intensivas (implicações destas relações para o comportamento de determinados perfis de condutores).

A sequência correta das respostas, da primeira à última sentença, é:

- A. V, V, F, V
- B. F, V, V, F
- C. V, V, V, V
- D. V, F, F, F
- E. F, F, V, F

**26.** De acordo com Monteiro, Cruz e Carvalho (2006), é uma medida específica para diminuir atropelamentos de pedestres idosos e/ou com necessidades especiais para sua locomoção:

- A. Orientar pedestres acerca da sequência comportamental correta de travessia.
- B. Orientar condutores sobre as peculiaridades de outros participantes.
- C. Promover melhor visibilidade do semáforo;
- D. Aumentar o tempo dimensionado do semáforo destinado à travessia de pedestres.
- E. Canalizar o fluxo de pedestres para suas faixas próprias.

**27.** A Resolução do CFP nº 002/2003 define e regulamenta o uso, a elaboração e a comercialização de testes psicológicos. O relatório de avaliação dos testes psicológicos (Macêdo e Vasconcelos (Coord.), 2004) aponta várias questões relevantes ao profissional da psicologia que utiliza os testes psicológicos em seu trabalho. Segundo o relatório, identifique abaixo a afirmação correta:

- A. Os testes psicológicos são procedimentos sistemáticos de coleta de informações sobre as pessoas, por meio de dados úteis e confiáveis que, após seus resultados, serão relacionados com a Avaliação Psicológica.
- B. Em geral, os testes psicológicos propõem tarefas específicas às pessoas como meio para observar a manifestação do comportamento e, por meio dessas manifestações, inferir características psicológicas.
- C. No Capítulo IV do Relatório, Primi *et al.* apontam que as Técnicas Projetivas utilizam exatamente os mesmos referenciais da psicometria.
- D. O Capítulo VI do Relatório (Tourinho e Macêdo) conclui que o processo de avaliação dos testes psicológicos identificou que mais de 50% dos testes em uso no Brasil até 2004 cumpriam todos os requisitos de cientificidade propostos pelos parâmetros internacionais da psicometria.
- E. O uso do teste psicológico, isoladamente, é tão preciso que pode ser considerado e entendido como Avaliação Psicológica em si.

**28** Segundo Rozestraten (1988), o uso de álcool por motoristas e pedestres é uma das maiores variáveis antecedentes dos acidentes graves de trânsito, sendo considerado um problema de saúde pública. Sobre esse uso afirma-se que:

I. Afeta a capacidade percepto-motora e causa perda de reflexos.

II. Faz a pessoa sentir-se motivada a arriscar mais no trânsito.

III. As alterações decorrentes do uso do álcool durante o ato de dirigir são realmente preocupantes somente para aqueles indivíduos considerados dependentes.

Está correto apenas o que se afirma em:

- A. I, apenas.
- B. I e II, apenas.
- C. II e III, apenas.
- D. I e III, apenas.
- E. I, II e III.

**29.** Marín e Queiroz (2000), ao discutir a atualidade dos acidentes de trânsito na era da velocidade, afirmam que o envolvimento nesse acidentes:

I. Pode ter mais relação com o modo como as pessoas fazem julgamentos e tomam decisões, do que com sua habilidade para controlar o carro.

II. Relaciona-se com a habilidade para observar rapidamente situações de risco e tendência a correr riscos.

III. Pode relacionar-se com uma decisão inadequada em razão de uma perturbação transitória, como nos casos de fadiga, estresse, sobrecarga emotiva ou embriaguez.

Está correto apenas o que se afirma em:

- A. II, apenas.
- B. I e II, apenas.
- C. II e III, apenas.
- D. I e III, apenas.
- E. I, II e III.

**30.** De acordo com Monteiro, Cruz e Carvalho (2006), são características de motoristas idosos:

I. A sua posição na pista é mais para o seu limite interno, o que é seguro para o idoso, que tende a ser mais atento a objetos que se movem rapidamente.

II. Em vias estreitas, sem linhas centrais, não apresenta direção flexível e tende a parar sem prestar atenção nos veículos de trás.

III. Relatam que prejuízos em suas funções perceptivas e motoras não são razões suficientes para parar de dirigir, uma vez que mudanças no desenho do trânsito poderiam compensar essas reduções funcionais.

Está correto apenas o que se afirma em:

- A. III, apenas.
- B. I e II, apenas.
- C. I e III, apenas.
- D. II e III, apenas.
- E. I, II e III.

**31.** Panichi e Wagner (2006), ao revisar a literatura sobre o comportamento de risco de jovens no trânsito, ponderam que “a mortalidade por acidentes de trânsito entre adolescentes e jovens adultos parece muito mais um sintoma social” (p. 164). A partir dessa consideração, as autoras afirmam que há necessidade de:

I. Medidas preventivas direcionadas aos jovens e suas famílias.

II. Ações que resgatem a competência parental.

III. Promoção de espaços de reavaliação do processo de desenvolvimento e projetos vitais.

IV. Capacitação de educadores e multiplicadores redimensionando a visão psicossocial do jovem.

Está correto apenas o que se afirma em:

- A. II, apenas.
- B. I e II, apenas.
- C. II e III, apenas.
- D. I e III, apenas.
- E. I, II e III.

**32.** Segundo Rozestraten (2004), ao se planejar atividades de Educação para o Trânsito direcionadas a crianças, deve-se considerar que esta, quanto mais jovem:

I. Apresenta dificuldades para avaliar distância, tempo e velocidade.

II. Imita as pessoas adultas, mas experimenta forte sensação de insegurança perto delas.

III. Fantasia sobre o ambiente físico do trânsito e, desconhecendo a Lei da Inércia, acredita que o carro pára mais rápido que ela.

Está correto apenas o que se afirma em:

- A. I e III, apenas.
- B. I, apenas.
- C. III, apenas.
- D. I e II, apenas.
- E. I, II e III.

**33.** O Art. 16 do Código de Ética Profissional do Psicólogo determina que o psicólogo, na realização de estudos, pesquisas e atividades voltadas para a produção de conhecimento e desenvolvimento de tecnologias:

I. Avaliará os riscos envolvidos somente nos procedimentos de coleta de dados, com o objetivo de proteger as pessoas, grupos, organizações e comunidades envolvidas.

II. Garantirá o caráter voluntário da participação dos envolvidos, mediante consentimento livre e esclarecido, salvo nas situações previstas em legislação específica e respeitando os princípios deste Código.

III. Garantirá o anonimato das pessoas, grupos ou organizações, salvo interesse manifesto destes.

Está correto apenas o que se afirma em:

- A. II, apenas.
- B. I e II, apenas.
- C. II e III, apenas.
- D. I e III, apenas.
- E. I, II e III.

**34.** Rozestraten (1988) estabelece pelo menos três condições necessárias para que se produzam comportamentos adequados no trânsito. Quais são?

A. Presença de estímulos/situações que possam ser observadas e percebidas; departamentos de trânsito atuantes na fiscalização de motoristas e pedestres; organismo em condições de perceber e reagir adequadamente aos estímulos percebidos.

B. Aprendizagem prévia dos sinais e normas que devem ser seguidas; presença de estímulos/situações que possam ser observadas e percebidas; departamentos de trânsito atuantes na fiscalização de motoristas e pedestres.

C. Campanhas de educação no trânsito convincentes e freqüentes; aprendizagem prévia dos sinais e normas que devem ser seguidas; presença de estímulos/situações que possam ser observadas e percebidas.

D. Campanhas de educação no trânsito convincentes e freqüentes; departamentos de trânsito atuantes na fiscalização de motoristas e pedestres; organismo em condições de perceber e reagir adequadamente aos estímulos percebidos.

E. Aprendizagem prévia dos sinais e normas que devem ser seguidos; presença de estímulos/situações que possam ser observados e percebidos; organismo em condições de perceber e reagir adequadamente aos estímulos percebidos.

**35.** Estudos têm demonstrado que as substâncias psicoativas são capazes de afetar o desempenho do condutor. De acordo com Ponce e Leyton (2008), alterações motoras provocadas por drogas ilícitas têm recebido crescente atenção em anos recentes como uma possível ameaça à segurança no trânsito. Com base nesses autores, relacione as drogas ilícitas a seguir e a implicação do seu uso por motoristas de veículos automotores.

- I. Maconha
- II. Cocaína
- III. Ecstasy
- IV. Heroína

( ) É a droga ilícita mais comumente utilizada por motoristas em todo o mundo. Influencia percepções, a performance psicomotora e cognitiva e as funções afetivas. Dessa forma, são afetados, no motorista, a coordenação, a vigilância e o estado de alerta.

( ) Atua como estimulante. Pode ocasionar uma pequena melhora na performance do motorista durante a fase de euforia. O prejuízo no desempenho observado pode ser em razão da perda de concentração e atenção, e maior sensibilidade à luz, em virtude das pupilas dilatadas. Além disso, sintomas psicológicos, tais como paranóia e alucinações, podem influenciar no comportamento na direção.

( ) Classificado(a) como opiáceo e, como tal, pode induzir a sedação, indiferença a estímulos externos e aumento do tempo de reação. A ocorrência de constrição das pupilas tem um efeito negativo na acomodação a estímulos luminosos, especialmente à noite. Diminuição na performance na direção veicular é notada, mesmo durante a síndrome de abstinência, que é associada com perda de concentração.

( ) Atua como estimulante, podendo aumentar perigosamente a autoconfiança do condutor, com aumento no envolvimento em situações de risco. O usuário se torna agressivo no início e apático quando os efeitos agudos passam. A dilatação das pupilas pode causar sensibilidade à luz. Porém, como em muitos casos de psicoestimulação, não são os efeitos agudos da droga, mas o efeito após a estimulação, de fadiga, que causam maior debilidade na condução.

A sequência correta das respostas, da primeira à última sentença, é:

- A. I, IV, III, II.
- B. II, I, III, IV.
- C. I, II, IV, III.
- D. III, II, IV, I.
- E. IV, III, I, II.

**36.** A Secretaria Nacional do Transporte e da Mobilidade Urbana – SeMob, conforme indicada no site [www.cidades.gov.br](http://www.cidades.gov.br), foi instituída no Ministério das Cidades para formular e implementar a política de mobilidade urbana sustentável. Dada a complexidade e abrangência do assunto, tal política compreende a integração das demais políticas públicas relacionadas como transporte, trânsito e desenvolvimento urbano. Analise as afirmações a seguir, marcando e identificando as que considera pertinentes.

I. As políticas de transporte e circulação integradas à política de desenvolvimento urbano consideram que todos os modos de transporte (coletivo e individual, motorizado e não-motorizado) são importantes para a qualidade de vida nas cidades.

II. As diretrizes da Secretaria Nacional do Transporte e da Mobilidade Urbana se distinguem da Política Nacional de Trânsito e são tratadas de formas independentes, uma vez que possuem focos diferenciados.

III. Uma das diretrizes da SeMob é o aumento da mobilidade e de acessibilidade de todas as pessoas, principalmente das mais carentes e/ou com mobilidade reduzida, facilitando as condições de aquisição de veículos para a população com dificuldades de acesso ao transporte coletivo.

IV. Na Política Nacional de Trânsito, um dos marcos referenciais aponta a mobilidade do cidadão no espaço social, centrada nas pessoas que transitam e não na maneira como transitam.

V. As Políticas Nacionais de Trânsito e Mobilidade Urbana são marcos utópicos, utilizados apenas como referência para estimular as ações do poder público em parceria com a sociedade civil.

Das afirmações acima, estão de acordo com os documentos de base para as políticas públicas de mobilidade e trânsito:

- A. I, III e IV, apenas.
- B. II e III, apenas.
- C. V, apenas.
- D. IV, apenas.
- E. IV e V, apenas.

**37.** De acordo com Monteiro, Cruz e Carvalho (2006), são algumas características e dificuldades do pedestre idoso na circulação urbana e que o tem segregado em sua moradia:

I. Pessoas idosas andam mais distraídas e, algumas vezes, sob efeito de medicamentos fortes.

II. As suas principais dificuldades no ambiente físico são as vias com fluxo de carros muito intenso e as de mão-dupla.

III. Expõem-se a um mundo não planejado para as suas peculiaridades, com calçadas esburacadas, com degraus e bloqueios físicos.

Está correto apenas o que se afirma em:

- A. I, apenas.
- B. III, apenas.
- C. I e II, apenas.
- D. I e III, apenas.
- E. I, II e III.

**38.** O Art. 74º do Código de Trânsito Brasileiro diz que “A educação para o trânsito é direito de todos e constitui dever prioritário para os componentes do Sistema Nacional de Trânsito”. Considerando este Artigo é correto afirmar que:

A. O § 2º prevê que os serviços de rádio e difusão sonora de sons e imagens explorados pelo poder público são obrigados a difundir gratuitamente as campanhas educativas previstas no Art.75º, com a frequência recomendada pelos órgãos competentes do Sistema Nacional de Trânsito.

B. Educação para o Trânsito é disciplina/matéria obrigatória em todos os níveis de ensino.

C. É obrigatória a existência de coordenação educacional somente nos órgãos estaduais do Sistema Nacional de Trânsito.

D. O Denatran é o órgão que estabelece, anualmente, os temas e os cronogramas das campanhas de âmbito nacional que deverão ser promovidas por todos os órgãos ou entidades do Sistema Nacional de Trânsito.

E. As campanhas educativas para o trânsito, previstas no Art. 75º do CTB são de caráter provisório, sempre alterando em função da Semana Nacional de Trânsito.

**39.** Segundo Rozestraten (2004), o planejamento da Educação para o Trânsito nas escolas deve considerar:

I. A utilização do método transversal.

II. A multidisciplinaridade.

III. Os quatro ambientes do comportamento.

Está correto apenas o que se afirma em:

- A. I, apenas.
- B. I e II, apenas.
- C. II e III, apenas.
- D. I e III, apenas.
- E. I, II e III.

**40.** O Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, o Departamento Nacional de Trânsito e a Associação Nacional de Transportes Públicos produziram, em 2006, um relatório sobre os impactos econômicos e sociais dos acidentes de trânsito no Brasil, que apresenta um cenário capaz de referenciar e contextualizar a análise dos acidentes de trânsito no país. Com base nesse documento, é possível afirmar:

A. Os dados estatísticos de acidentes de trânsito possibilitam a identificação dos problemas, mas não apontam a direção das ações de prevenção de acidentes de trânsito.

B. Os dados apresentados no referido relatório se apresentam de modo demasiadamente técnico, o que dificulta a elaboração de estratégias para prevenção de acidentes.

C. Há pouca ou nenhuma relação entre as estatísticas apresentadas no relatório, a análise de acidentes de trânsito e a prevenção dos mesmos.

D. No relatório citado, o estudo de acidentes de trânsito considera a “anatomia”, a “morfologia” e os aspectos socioculturais dos mesmos.

E. No relatório citado, o estudo dos acidentes de trânsito considera apenas a “anatomia” dos mesmos.







