

ANÁLISE DO PERFIL DOS CANDIDATOS E/OU CONDUTORES INAPTOS NO EXAME DE AVALIAÇÃO PSICOLÓGICA NO CONTEXTO DO TRÂNSITO EM UMA CLÍNICA CREDENCIADA PELO DETRAN, NO INTERIOR DE MINAS GERAIS

Lilliane Vitória da Costa Silva¹

Camila Maria Vieira e Silva²

Alex Ramos Silva³

Delza Ferreira Mendes⁴

RESUMO

A avaliação psicológica no trânsito tem como objetivo investigar características psicológicas dos candidatos para obtenção e/ou condutores em processo de renovação ou mudança de categoria da Carteira Nacional de Habilitação (CNH), obtendo informações sobre a adequação psicológica mínima para dirigir veículos. O presente estudo teve como objetivo verificar o perfil dos candidatos e/ou condutores inaptos nos exames de avaliação psicológica no contexto do trânsito, para tal, foi realizada uma pesquisa documental, descritiva, quali-quantitativa. Os resultados apontam a prevalência do sexo masculino, na faixa etária entre 18 a 27 anos, com uma maioria exercendo ou pretendendo exercer a atividade remunerada e, ainda, que o perfil é caracterizado pela necessidade de reavaliação tanto dos aspectos emocionais quanto cognitivos.

Palavras-chave: Avaliação psicológica. Trânsito. Psicologia do trânsito.

¹Graduada em psicologia. Faculdade Cidade de Coromandel, FCC. lillianevitoria_cs@hotmail.com.

²Graduada em psicologia. Universidade Federal de Uberlândia, UFU. Especialização em Cuidados Paliativos. Faculdade Unyleya, Brasil. Especialização em Análise Transacional. Faculdades Monteiro Lobato, FATO, Brasil. Camila.maria.vs@gmail.com

³Graduada em psicologia. Faculdade Pitágoras de Uberlândia, FPU. Especialização em Terapia Familiar. Faculdade Unyleya, FU, Brasil. Alexrs15@gmail.com

⁴Graduada em psicologia. Universidade de Uberaba, UNIUBE, Brasil. Mestra em educação. Centro Universitário do Triângulo, UNITRI. Especialização em psicopedagogia. Centro Universitário do Cerrado, UNICERP, Brasil.delzafm@yahoo.com.br

ABSTRACT

The psychological evaluation in traffic aims to investigate the psychological characteristics of candidates for obtaining and / or drivers in the process of renewing or changing the category of the Carteira Nacional de Habilitação (CNH), obtaining information about the minimum psychological adequacy to drive vehicles. The present study aimed to verify the profile of unsuitable candidates and / or drivers in psychological assessment exams in the context of traffic, so a documentary, descriptive, qualitative and quantitative research was carried out. The results indicate the prevalence of males, in the age group between 18 and 27 years, with the majority exercising or intending to exercise paid activity, the profile is characterized by the need to reassess emotional and cognitive aspects.

Keywords: Psychological evaluation. Traffic. Traffic psychology.

1 INTRODUÇÃO

A avaliação psicológica é compreendida como um processo amplo de investigação pelo qual os psicólogos se utilizam de instrumentos científicos para coleta e interpretação de dados, por meio de procedimentos confiáveis, reconhecidos pela ciência psicológica, no qual se conhece o avaliado a fim de atender a uma demanda solicitada, com objetivo de planejar a tomada de decisão (SILVA, 2018).

A avaliação psicológica no trânsito passou a ser definida como Avaliação Pericial após o Código de Trânsito Brasileiro, antes denominada como psicotécnico e tem como objetivo investigar características psicológicas dos candidatos para obtenção e/ou condutores em processo de renovação ou mudança de categoria da Carteira Nacional de Habilitação (CNH), obtendo informações sobre a adequação psicológica mínima para dirigir veículos (CONTRAN, 2008).

Segundo Silva (2018), a avaliação psicológica é realizada a partir de dados quantitativos e qualitativos que pode ser realizada em grupo ou individualmente, com o objetivo de avaliar aspectos psicológicos dos condutores e/ou candidatos utilizando métodos, técnicas e instrumentos psicológicos sendo somente o psicólogo autorizado por lei esta função. Nessa avaliação se encontra a realidade do condutor e /ou

candidato com objetivo de fornecer informações pessoais para uma avaliação criteriosa dos dados apresentados.

Neste contexto, tal avaliação é extremamente importante pois avalia os fenômenos psicológicos específicos de cada sujeito participante deste cenário, assim como suas capacidades gerais, permitindo fornecer indicadores para tomada de decisão em relação às condições desse indivíduo estar Apto ou Inapto para dirigir. Lamounier e Rueda (2005) destacam a existência de uma preocupação por parte dos psicólogos em atuar preventivamente e de forma preditiva no processo de avaliação psicológica, buscando intervir para que os motoristas não se exponham a situações de perigo a si e aos outros.

Para avaliação do candidato à CNH e do condutor de veículos automotores já habilitados, o psicólogo deverá embasar sua decisão em fontes fundamentais de informação, conforme Resolução do Conselho Federal de Psicologia nº 009/2018 (CFP, 2018) ou outras que venham a alterá-la ou substituí-la. O psicólogo tem a prerrogativa de decidir quais são os testes psicológicos empregados na Perícia Psicológica, desde que com parecer favorável pelo Sistema de Avaliação de Testes Psicológicos (SATEPSI) do Conselho Federal de Psicologia (CFP). Deverá, ainda, verificar as normas relativas ao grupo de referência à qual pertencem os sujeitos avaliados. Elas não são absolutas, universais ou permanentes e podem variar de acordo com a época, os costumes e a evolução da cultura. Daí a necessidade periódica de pesquisas de atualização. Dependendo da população para a qual as normas foram estabelecidas, elas podem ser nacionais, regionais, locais ou específicas. Diante de tudo isso o psicólogo deve ter o conhecimento e responsabilidade com as informações dos indivíduos (CFP, 2018).

Conforme Resolução do Conselho Federal de Psicologia nº 001/2019 (CFP, 2019) os candidatos à CNH e condutores de veículos automotores foram avaliados nos seguintes aspectos:

- cognitivos: atenção concentrada, atenção dividida, atenção alternada, memória visual, inteligência;
- juízo crítico e comportamento do candidato e/ou condutor por meio de entrevista e criação de situações, 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, sejam eles individuais ou na relação com o outro;

- e os traços de personalidade, avaliando impulsividade, agressividade e ansiedade.

A resolução considera que o resultado final do candidato e/ou condutor compreende três possíveis resultados: Apto, quando o desempenho demonstra condições possíveis para condução do veículo, inapto temporário é quando apresenta o desempenho adequado, porém possui um tempo para se adequar melhor e voltar a fazer o processo novamente e o inapto é quando o desempenho apresentado não é adequado pra condução de veículo automóvel.

Acredita-se que a realização dessa pesquisa poderá gerar um banco de dados que possa suscitar a criação de medidas relacionadas a avaliação psicológica no contexto do trânsito, bem como poderá motivar futuras pesquisas sobre o tema que é pouco discutido.

O objetivo dessa pesquisa foi verificar o perfil dos candidatos e/ou condutores inaptos nos exames de avaliação psicológica no contexto do trânsito, buscando dar características as técnicas e testes utilizados para realização do exame a que são submetidos e que apresentam resultado inferior ao esperado.

2 MATERIAIS E MÉTODOS

Para realização do estudo foi feita uma pesquisa documental, descritiva, quali-quantitativa, transversal a partir da análise dos dados de registro dos resultados dos exames de avaliação psicológica realizados em uma clínica credenciada pelo DETRAN, na cidade de Coromandel (MG), no período de janeiro a julho de 2019. A coleta foi feita a partir dos dados contidos no Sistema T-Drive de uma clínica credenciada pelo DETRAN de Coromandel - MG, com registro sobre os resultados inaptos obtidos pelos candidatos e/ou condutores no período de janeiro a julho de 2019. Foi feito um contato com a clínica, onde foram produzidos os exames. Os dados coletados foram registrados por meio de anotações em uma planilha. Esse roteiro foi elaborado pelas pesquisadoras e incluiu os seguintes dados: sexo; faixa etária; escolaridade, processos da CNH, atividade remunerada, testes aplicados e resultados obtidos em cada um deles, bem como quantidade de reexames, quando for esse o caso. A coleta só foi iniciada após a aprovação de Ética em pesquisa (CFP) da

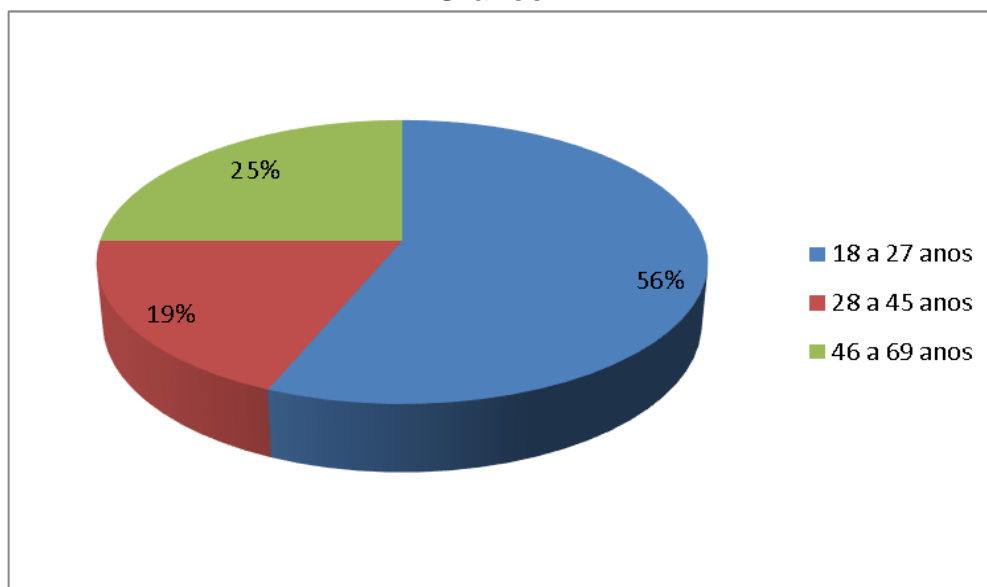
faculdade patos de minas (FPM), sobre parecer nº 3.677.997 (anexo A). Durante a coleta e levantamento dos dados as pesquisas mantiveram o sigilo e anonimato, não identificado os condutores pesquisados e cumprido as demais exigências da Resolução 466/22 do Conselho Nacional de Saúde (CNS).

3 RESULTADO E DISCUSSÃO

3.1. Faixa etária

Com relação a faixa etária os resultados obtidos mostram que 56% dos candidatos e/ou condutores tem idade entre 18 e 27 anos, 25% estão entre 46 e 69 anos e 19% entre 28 e 45 anos. Pode-se evidenciar que os dados apontam maior número de inaptos entre 18 e 27 anos. Pesquisas apontam que o gênero masculino prevalece nos condutores na faixa etária dos 18 aos 25 anos. Pena, (2002, P.15).

Gráfico 1

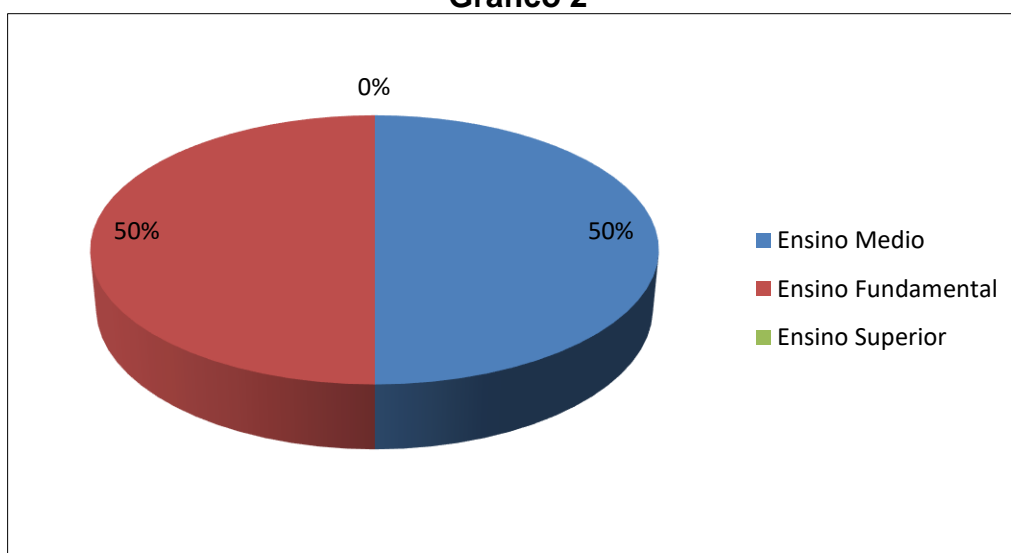


3.2. Escolaridade

Quanto a escolaridade, 50% possuem ensino fundamental completo e 50% ensino médio completo, não sendo identificado nenhum candidato e/ou condutor com ensino superior. Nakano et. relata que durante processo de normatização de instrumento psicológico, sujeitos com escolaridade mais elevada apresentaram diferenças significativas em relação aos de menor escolaridade, diferenças devido à escolaridade

também foram relatadas por Nakano et al. (2011) ao avaliarem o desempenho de candidatos à primeira CNH no mesmo instrumento. Afirmam ainda a relação entre o aumento da inteligência associado à escolarização, evidenciando em seus estudos que, a maior média é obtida pelos participantes com ensino superior, seguidos dos participantes com ensino médio. A pesquisa literária apontou, ainda, sobre a influência da escolaridade nos resultados do Palográfico que vai ao encontro daqueles obtidos por Alves e Esteves (2004), a partir da investigação de candidatos submetidos a processos seletivos. Ainda que não voltado à investigação de motoristas, as autoras verificaram que, quanto maior o nível de escolaridade, menor o ritmo de oscilação rítmica e maior a produtividade (NAKANO; SAMPAIO, 2011).

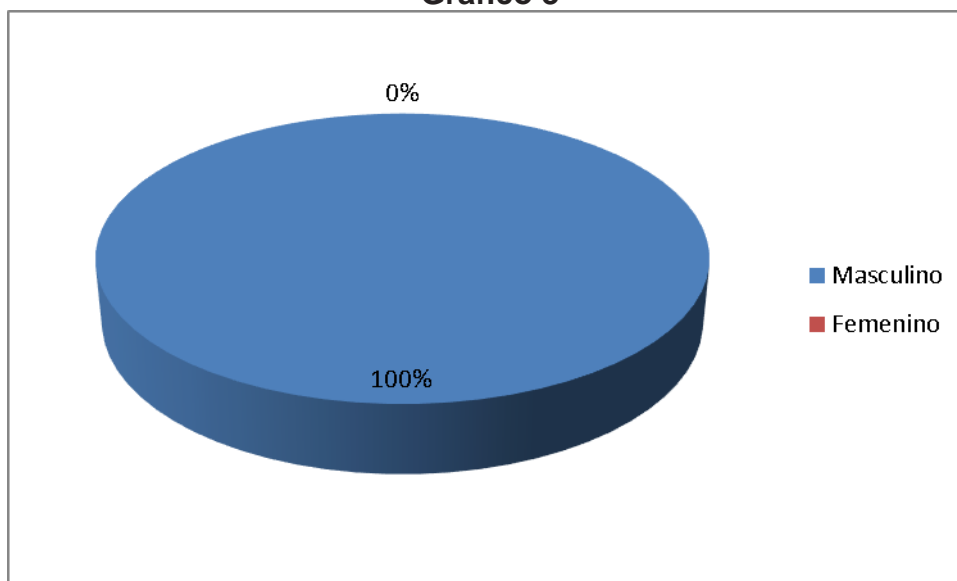
Gráfico 2



3.3. Sexo

No período da pesquisa não houve reexames aplicados em candidatos e/ou condutores do sexo feminino obtendo 100% dos candidatos e/ou condutores do sexo masculinos. Esse resultado pode ser evidenciado pelo o maior número de candidatos e/ou condutores do sexo masculino do que do sexo feminino. Dados do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) mostram que, dos 45 milhões de motoristas no Brasil, quase 30 milhões são do sexo masculino. De acordo com os números, 71% dos acidentes no País são provocados pelos homens. Além disso, 70% das multas registradas são para motoristas do sexo masculino. Segundo o Censo do IBGE 2010, a população brasileira é composta por 49% de homens e 51% de mulheres.

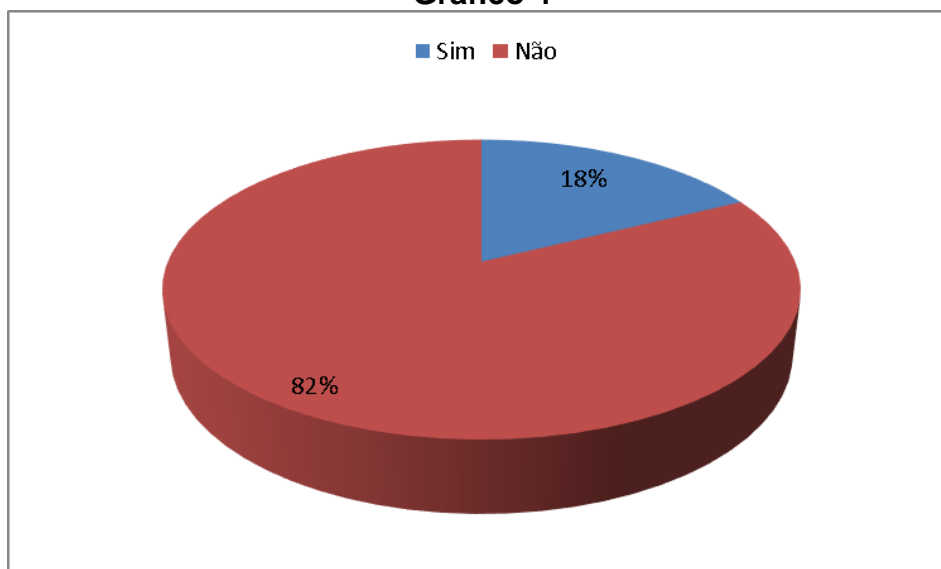
Gráfico 3



3.4. Atividade remunerada

Já em relação a candidato e/ou condutores que exercem Atividade Remunerada 18% não tem essa observação e 82% tem a observação de atividade remunerada em sua habilitação. Por se tratar de uma atividade muito dinâmica e exaustiva, considerando que na grande maioria o motorista exerce sua profissão na estrada, seria interessante que o Poder Público e as empresas privadas, adotassem políticas de gestão no aperfeiçoamento e treinamento, o que resultaria em melhor qualidade no transporte e reflexos no ambiente social de toda a cadeia envolvida. (PORTAL NTC, 2015)

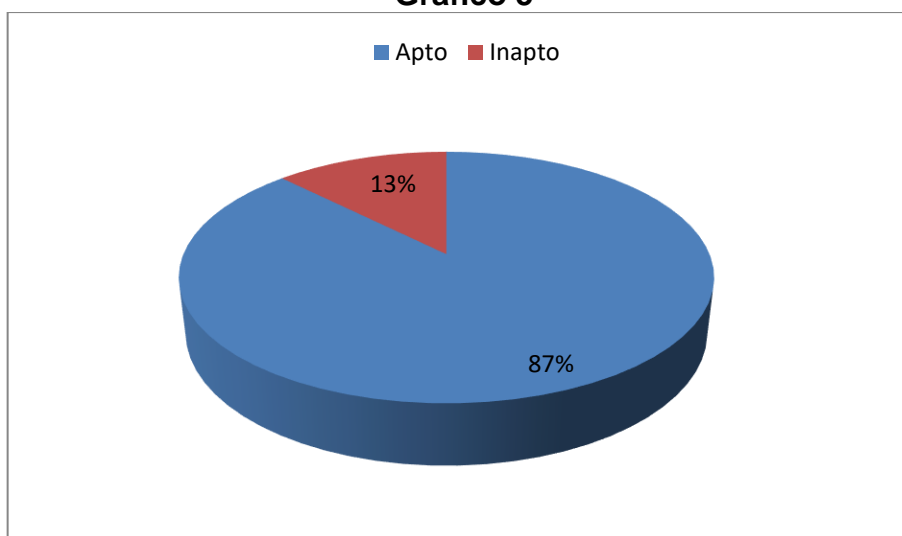
Gráfico 4



3.5. Reexames

Em questão de 1º reexames a partir dos resultados da pesquisa pode-se verificar que 13% dos exames foram considerados INAPTOS sendo encaminhados para realizar o 2º reexame. Após a realização, de um novo reexame foram considerados APTOS. Conforme Barretos, o principal fator que provoca estresse no trabalho é a sobrecarga no trabalho, ou seja, acúmulo de tarefas, a falta de organização e a capacidade de distribuir as tarefas e funções. Tratando de uma profissão exaustiva e estressante, concluiu que participação direta do motorista na escolha de trajetos e equipamentos, pode atenuar o estresse diminuindo o risco do trabalho. (BARRETOS, 2008).

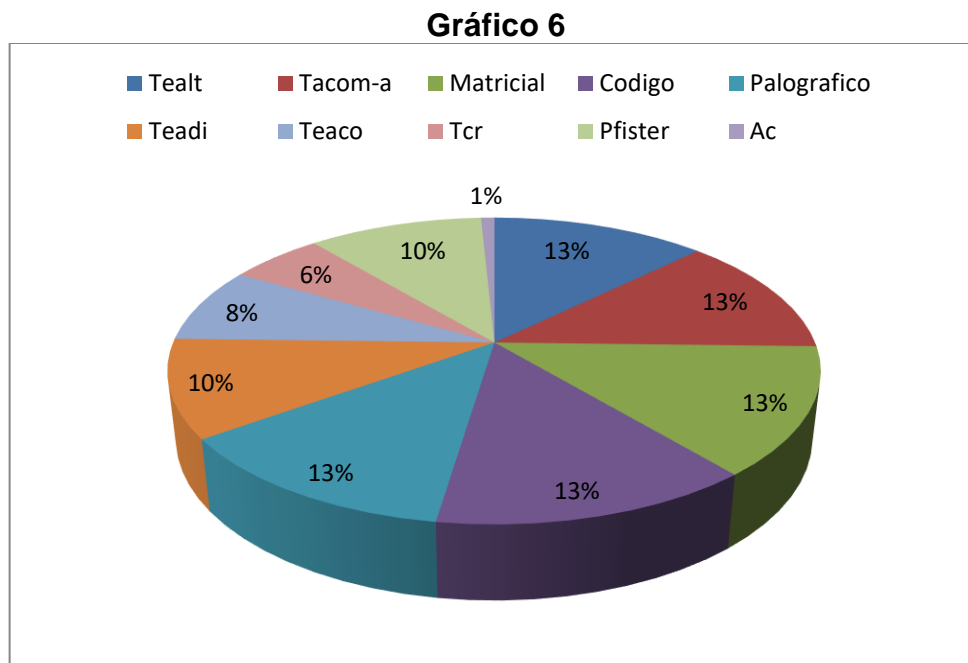
Gráfico 5



3.6. Instrumentos

Os instrumentos utilizados durante a avaliação têm como objetivo avaliar os aspectos das habilidades mínimas do perfil candidatos e/ou condutores, conforme a resolução 001/2019. Quanto aos instrumentos utilizados durante o processo de avaliação foram avaliados a quantidade de testes aplicados durante todo processo que se refere ao aspecto de traços de personalidade foi utilizado palográfico com (10%) e o teste das Pirâmides Coloridas de Pfister (8%). Nos aspectos cognitivos os quais dever ser avaliados atenção dividida, atenção concentrada, atenção alternada e inteligência verbal e não verbal foram aplicados TEADI, TEALT, TACOM-A, BETA III (Matricial e código) obtendo (10%) de aplicação, AC com (01%), TEACO e TCR com (6%). Os testes psicológicos oferecem diferentes e importantes contribuições para a avaliação

psicológica no trânsito. Em razão da relevância que os processos atencionais e sua adequada avaliação apresentam à psicologia do trânsito, os testes psicológicos se mostram como fator essencial para o desenvolvimento e instrumentalização, do desempenho dos profissionais para a Avaliação Psicológica e a Psicologia de Trânsito.



4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Conclui-se que o perfil dos candidatos e/ou condutores inaptos no exame de avaliação psicológica no contexto do trânsito, é caracterizado pela prevalência do sexo masculino, na faixa etária entre 18 e 27 anos, sendo a maioria com atividade remunerada. Evidenciou-se ainda, a diversidade dos instrumentos utilizados na avaliação, nos diversos aspectos avaliados, em conformidade com a legislação vigente, à partir do qual os resultados apontam que, tanto os aspectos emocionais quanto cognitivos são fatores presentes como causa de inaptidão, e a necessidade de uma reavaliação, demonstrando assim a importância da utilização dos instrumentos devido a grande relevância das informações obtidas por meio deles, sobre a adequação psicológica mínima para dirigir veículos. A presente pesquisa evidencia um perfil de candidatos e/ou condutores inaptos nos exames de avaliação

psicológica no contexto do trânsito, dados esses que entende-se não se esgotam, se tornando necessário a ampliação dos estudos para aprofundamento da temática.

REFERÊNCIAS

BRASIL, CFP. Resolução N° 1, de 7 de Fevereiro de 2019. Disponível em: <http://www.in.gov.br/materia/>-

[/asset_publisher/Kujrw0TZC2Mb/content/id/62976927/do1-2019-02-12-resolucao-n-1-de-7-de-fevereiro-de-2019-62976886](http://www.in.gov.br/materia/-/asset_publisher/Kujrw0TZC2Mb/content/id/62976927/do1-2019-02-12-resolucao-n-1-de-7-de-fevereiro-de-2019-62976886) Acesso em: 04 setembro 2019.

CONSELHO FEDERAL DE PSICOLOGIA - CFP. Resolução N° 1, de 7 de Fevereiro de 2019: institui normas e procedimentos para a perícia psicológica no contexto do trânsito e revoga as Resoluções CFP N° 007/2009 e 009/2011. Brasília, DF, 2019.

Disponível em: http://www.in.gov.br/materia/-/asset_publisher/Kujrw0TZC2Mb/content/id/62976927/do1-2019-02-12-resolucao-n-1-de-7-de-fevereiro-de-2019-62976886 Acesso em: 04 setembro 2019.

DETRAN PR (Paraná). AVALIAÇÃO PSICOLÓGICA NO TRÂNSITO. Disponível em: <http://www.detran.pr.gov.br/arquivos/File/habilitacao/dmp/avaliacao_psicologica_trnsito.pdf>. Acesso em: 28 agosto 2019.

KLINGER, Ellen Fernanda; MARINHO, Vinícius Lopes; SILVA, Jeann Bruno Ferreira da; REIS, Thais Valadão; CAMPOS, Kárita Pricilla Monteiro. COMPORTAMENTOS DE RISCO NO TRÂNSITO: um estudo com universitários de um município do sul do Tocantins. **Revista Cereus**, [S.L.], v. 12, n. 1, p. 27-40, 31 mar. 2020. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.18605/2175->

LINS, Manuela; BORSA, Juliane. Avaliação Psicológica: aspectos teóricos e práticos. Petrópolis: Vozes, 2017. Disponível em: (livro) Acesso em: 22 agosto 2019.

NAKANO, Tatiana de Cássia; SAMPAIO, Maria Helena de Lemos. Desempenho em Inteligência, Atenção Concentrada e Personalidade de Diferentes Grupos de Motoristas. **Psico-USF**, Itatiba, v. 21, n. 1, p. 147-161, Apr. 2016. Disponível em :

<http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1413-82712016000100147&lng=en&nrm=iso>. Acesso em 12 de Setembro de 2020.

SILVA, Hustane Oliveira Martins da. As Contribuições da Avaliação Psicológica no Contexto do Trânsito. Revista Científica Multidisciplinar Núcleo do Conhecimento. Ano 03, ed. 06, vol. 06, p. 123-134, junho 2018. ISSN:2448-0959