

# A INSERÇÃO DA AVALIAÇÃO PSICOLÓGICA NA RENOVAÇÃO DA CNH.

---

## RESUMO

Considerando a importância da avaliação psicológica do trânsito, este estudo teve por objetivo investigar a necessidade da inserção da avaliação psicológica na renovação da CNH. Foi realizada uma bateria de testes: Teste Pictórico de Memória (TEPIC), Teste de Atenção Concentrada (AC), Teste de Atenção Dividida (TEADI), Teste de Atenção Alternada (TEALT), Teste Não Verbal de Inteligência (R-1) e o Teste Palográfico, reproduzindo, dessa forma, a avaliação psicológica utilizada para a primeira habilitação. De forma geral, os resultados obtidos na bateria de testes foram de 50% de aprovação e 50% de reprovação. Em segundo momento, realizamos uma correlação entre os três testes de atenção e memória com inteligência; estes mostraram que a atenção concentrada, a memória e a inteligência diminuíram com o aumento da idade. A amostra do estudo foi de 20 voluntários, com idades entre 22 e 43 anos.

**Palavras-Chave:** Avaliação Psicológica; Renovação da CNH; Trânsito.

---

## ABSTRACT

Taking into consideration, the importance of the psychological assessment of traffic; this study aimed to investigate the need for a Psychological assessment in the renewal of CNH. It was realized a battery of tests: Pictorial Recognition Memory Test (TEPIC), Concentrated Attention Test (CA), Divided Attention Test (TEADI), Alternating Attention Test (TEALT), Test of Nonverbal Intelligence (R-1) and Paleographic Test, replicating thus the psychological evaluation used for the first habilitation. In general, the results obtained in the test battery were 50% approval and 50% failure. In a second phase, we conducted a correlation between the three tests of attention and memory logically; these showed that concentrated attention test, memory and intelligence decreased with the increasing of age. The study had a sample of 20 volunteers, aged between 22 and 43 years.

**Keywords:** Psychological Assessment, Renovation of CNH; Traffic.

## 1. INTRODUÇÃO

A Assembleia Geral das Nações Unidas, através de Resolução A/RES/64/255, publicada no dia 02 de março de 2010, proclamou o período de 2011 a 2020 como a “Década de Ações para a Segurança no Trânsito”. A Resolução foi elaborada com base em estudos da Organização Mundial de Saúde que estimou, em 2009, cerca de 1,3 milhão de mortes por acidente de trânsito em 178 países. Recomenda aos países membros a elaboração de um plano diretor para guiar as ações nessa área no decênio, tendo como meta estabilizar e reduzir em até 50% os acidentes de trânsito em todo o mundo (Brasil-MS, 2013).

Segundo estimativas da Organização Mundial de Saúde – OMS, 1,3 milhão de pessoas perdem suas vidas anualmente no trânsito e até 50 milhões sobrevivem feridas. No mundo, os acidentes de trânsito representam a 3ª causa de mortes na faixa de 30-44 anos; a 2ª na faixa de 5-14 e 1ª na faixa de 15-29. No entanto, os custos dos acidentes de trânsito já foram estimados em 1 a 2% do PIB dos países, ou ainda, em um custo global US\$ 518 bilhões/ano (Brasil-MS, 2013).

No setor da saúde o impacto é significativo, particularmente nos países de baixa e média renda, onde o trânsito responde pela sobrecarga de prontos-socorros, dos setores de radiologia, fisioterapia e reabilitação. Há, contudo, consequências menos visíveis, como a desestruturação de núcleos familiares, perda de amigos e sequelas de longo prazo. O problema é global, mas a questão é mais grave nos países de média e baixa renda, seja em relação ao quadro vigente, seja em relação ao cenário projetado para os próximos 10 anos. Esses países possuem as mais altas taxas de mortalidade no trânsito (entre 21,5 e 19,5 por 100 mil habitantes, como é o caso brasileiro), respondendo por 90% de todas as mortes no trânsito, apesar de deterem menos da metade da frota de veículos registrada. Se nada for feito, as mortes no trânsito chegarão a 1,9 milhão, em 2020, saltando da atual 9ª para a 5ª causa de mortes no planeta até 2030 (Brasil-MS, 2013). Esta projeção está diretamente relacionada ao aumento dos índices de motorização dos países pobres e emergentes, sem equivalente investimento na segurança viária.

Deve-se ressaltar que o Brasil aparece em 5º lugar entre os países recordistas em mortes no trânsito precedido pela Índia, China, EUA e Rússia. Dados do Ministério da Saúde e do Ministério das Cidades registraram, em 2008, a ocorrência de aproximadamente de 39 mil óbitos e 619 mil vítimas não fatais, muitos com sequelas irreversíveis, decorrentes de acidentes de trânsito (Brasil-MS, 2013).

Na tentativa de amenizar o problema, o CONTRAN (Conselho Nacional de Trânsito) por meio da Resolução 267, determinou que todos os candidatos à primeira habilitação, devem se submeter à Avaliação Psicológica sendo essa preliminar, obrigatória

---

e eliminatória, assim como, a obrigatoriedade para que todo Psicólogo realize o Curso de Especialização Perito Examinador de Trânsito, para o exercício dessa atividade.

Mediante essas medidas de prevenção e combate ao grande número de acidentes de trânsito buscamos verificar a importância da inserção da avaliação psicológica na renovação da CNH, entretanto, essa foi vetada pelo Poder Executivo por entender que os exames físico-mentais seriam suficientes para verificação da capacitação do candidato à habilitação, justificando que “países rigorosos no combate à violência no trânsito não adotam o exame psicológico para motoristas”.

Com a avaliação psicológica na renovação da CNH ou periodicamente, o psicólogo Perito Examinador de Trânsito poderia identificar comportamentos que coloquem em risco a segurança no trânsito, devendo-se à influência dos fatores humanos. Segundo pesquisas, uma das grandes causas de acidentes no trânsito pode ser o estado emocional do condutor, pois no decorrer da vida o ser humano passa por situações diversas que alteram e interferem no modo como dirige. Se a avaliação psicológica é importante no processo de aquisição da carteira nacional de habilitação, também seria importante durante o processo de manutenção da CNH.

Dessa forma o presente trabalho pretende expor a necessidade da avaliação psicológica na renovação da CNH, justificado pelo impacto na área comportamental e emocional ocasionado por um trânsito caótico e muito grande e o número de pessoas que está adoecendo por conta disto é significativo. A Avaliação Psicológica é obrigatória segundo exigência do CONTRAN (Conselho Nacional de Trânsito), para todos os candidatos à obtenção a primeira habilitação, reabilitação por pontuação ou por envolvimento em acidentes e avaliação psicopedagógica.

Devemos também lembrar que a avaliação psicológica é sempre uma avaliação parcial, delimitada no tempo e em seus objetivos e também é limitada para um determinado momento da vida da pessoa. Por via de regra, a primeira CNH é obtida a partir dos 18 anos que, ao longo da vida, pode passar por situações que possam alterar a personalidade e estado emocional, interferindo no modo como dirige.

A tentativa de avaliar habilidades e traços psicológicos tem sido um dos alicerces da intervenção e direção do conhecimento do profissional de Psicologia nas diversas áreas: clínica, escolar, organizacional, etc; seja através de técnicas projetivas ou objetivas (FORMIGA & MELLO, 2000). A Psicologia tem demonstrado seu valor ao longo da história, por exemplo, foi fundamental durante a Primeira Guerra Mundial, quando os militares passaram a ser recrutados e designados para determinadas funções segundo suas capacidades ou habilidades psicológicas (PRIETO & GOUVEIA, 1997).

Não obstante, existiram momentos em que sua utilidade não pareceu tão evidente. No Brasil, a avaliação psicológica teve bastante impacto nos anos 50 com a criação do Instituto de Seleção e Orientação Profissional (ISOP), vinculado à Fundação Getúlio Vargas, no Rio de Janeiro, porém, deixada um pouco de lado nos anos 70. Tal fato apresenta múltiplos elementos explicativos, cabendo levantar ao menos um: a “crise de identidade”. Esta foi dirigida, sobretudo à Psicologia Social (Rodrigues, 1979), que exigia, entre outras coisas, soluções práticas em lugar das tipologias e classificações derivadas dos testes.

Ao que diz respeito aos aspectos científicos, a presente pesquisa tem grande relevância uma vez que não há como negar a notoriedade da Avaliação Psicológica na renovação da CNH. O ato de dirigir é múltiplice, envolve diversas habilidades e requer do motorista uma maturidade emocional e intelectual, que lhe permitam interpretar sinais e reagir com antecedência diante dos fatos. Uma vez comprovados os benefícios que a Avaliação Psicológica tem no processo de renovação da CNH, uma grande parcela da sociedade se beneficiará, pois a avaliação psicológica poderá contribuir para promover segurança a todos os condutores, já que o psicólogo está envolvido no processo de liberação do candidato para a direção de veículos automotores.

“A avaliação psicológica é aquela que faz um prognóstico dos comportamentos da pessoa, tanto no que se refere ao manejo do veículo, como na situação geral do trânsito. Dessa forma, avaliam-se aspectos como inteligência geral, capacidade para perceber, prever e decidir, habilidades psicomotoras, características de personalidade, equilíbrio emocional, sociabilidade, controle de agressividade, tolerância, frustrações, entre outros. Tais características são avaliadas através de técnicas psicológicas, de uso exclusivo de psicólogos e cientificamente comprovadas, cuja eficácia é internacionalmente conhecida” (DAVI, 1998, p.3).

## **ATUAÇÃO DO PSICOLOGO DO TRÂNSITO**

O que faz o Psicólogo do Trânsito? Dentre outras funções relacionadas à sua profissão, compete ao psicólogo do trânsito atuar nesse contexto com o intuito de desenvolver pesquisas como foco nos problemas psicológicos, psicofísicos e psicossociais relativos ao trânsito; realizar exames psicológicos a fim de emitir um parecer para candidatos à Carteira de Habilitação Nacional; participar de programas voltados à prevenção de acidentes no trânsito; desenvolver trabalhos de educação no trânsito; estudar as implicações do alcoolismo e de outros distúrbios no contexto do trânsito; colaborar com a justiça e apresentar, quando necessário, laudos, pareceres, depoimentos (RESOLUÇÃO CFP 03/2007).

---

O campo de estudo da psicologia do trânsito é formada de três sistemas principais, sendo eles: o homem, a via e o veículo; o homem é o subsistema mais complexo, tem maior probabilidade de desorganizar o sistema como um todo. A psicologia do trânsito estuda os comportamentos humanos no trânsito, os fatores e processos internos e externos, conscientes e inconscientes que os provocam ou os alteram, englobando todos os usuários, sejam pedestres, ciclistas, motoristas (SILVA, 2010).

Em 1941, houve a criação do primeiro Código Nacional de Trânsito (CNT) que estabelecia exames psicotécnicos para aspirantes a condutor profissional e para motoristas envolvidos em acidentes. Apenas em 1953 os testes psicotécnicos se tornaram obrigatórios a todos os candidatos à Carteira Nacional de Habilitação (CNH). Em 1966 um novo código de trânsito entra em vigor, constituindo-se em importante marco, porque viria ratificar com mais força a obrigatoriedade da introdução dos exames psicológicos para a obtenção da carteira de habilitação em todos os Estados brasileiros. Além disso, este Código foi extremamente importante na medida em que proporcionou os conceitos de unificação e uniformidade em relação à avaliação de condutores (HOFFMANN e SCHWARZER, 2006).

A Psicologia do Trânsito é uma área recente quando comparada aos demais campos da Psicologia e tem a avaliação psicológica como o único reconhecimento do seu papel. Entretanto, ao psicólogo do trânsito cabe analisar o comportamento daqueles que compõem o trânsito, realizando avaliações psicológicas com base nos princípios éticos que norteiam suas ações. Ele deve dominar conceitos adquiridos nas Resoluções e no Código de Ética, bem como os princípios morais éticos vivenciados no cotidiano. O Código de Ética deve expressar, de um lado, a dinamicidade própria da liberdade, do risco e da criação e, por outro, mostrar um conjunto de comportamentos que sejam representativos da realidade social e cultural, com os quais o homem convive diariamente inserido no meio ambiente em que se move.

A avaliação psicológica utiliza-se desses instrumentos, os testes que abrangem todo um aparato ético e psicológico na sua validação preocupado com uma melhor interação biopsicossocial com o cliente. Segundo Rozestraten (1981) a Psicologia do Trânsito é o estudo científico do comportamento dos participantes do trânsito. Ela estuda o comportamento dos pedestres de todas as idades, do motorista amador e profissional, do motoqueiro, do ciclista, e de todos os que constituem o trânsito. De acordo com a Resolução CFP 007/2009, o candidato que se utiliza o veículo automotor para atividade remunerada ou não remunerada, deverá ser capaz de apresentar os seguintes comportamentos tais como:

“Tomada de informação - Atenção em seus diferentes tipos, como atenção difusa, vigilância, atenção sustentada, atenção concentrada, atenção distribuída ou dividida, atenção alternada, conforme definidas pela literatura e pelos manuais de instrumentos padronizados. Detecção, discriminação e identificação: estes aspectos fazem parte e são recursos utilizados quando se responde a um instrumento para avaliar a atenção. Porém, eles também devem ser aferidos por meio da entrevista, criando situações hipotéticas vivenciadas no ambiente do trânsito com a finalidade de identificar a capacidade de perceber e interpretar sinais específicos do ambiente ou contexto do trânsito. Processamento de informação e tomada de decisão: Inteligência - capacidade de resolver problemas novos, relacionar ideias, induzir conceitos e compreender implicações, assim como a habilidade adquirida de uma determinada cultura por meio da experiência e aprendizagem. Memória - capacidade de registrar, reter e evocar estímulos em um curto período de tempo (memória em curto prazo) e capacidade de recuperar uma quantidade de informação armazenada na forma de estruturas permanentes de conhecimento (memória de longo prazo). Orientação espacial identificação, significativo julgamento ou juízo crítico e tomada de decisão - estes aspectos devem ser avaliados por meio de entrevista, com o objetivo de obter informações a respeito da capacidade do indivíduo situar-se no tempo e espaço; de sua escala de valores para perceber e avaliar a realidade para, dessa forma, identificar quais os julgamentos que levam a atitudes seguras no trânsito. Comportamento - Conjunto de reações de um sistema dinâmico em face das interações propiciadas pelo meio. No caso do ambiente do trânsito, por meio da entrevista e situações hipotéticas deverão ser aferidos comportamentos adequados às situações no trânsito, como tempo de reação, coordenação viso-áudio-motora, assim como a capacidade para perceber quando as ações no trânsito correspondem ou não a comportamentos adequados, sejam eles individuais ou coletivos. Traços de personalidade - Equilíbrio entre os diversos aspectos de personalidade, em especial os relacionados ao controle emocional, à ansiedade, à impulsividade e à agressividade”.

O resultado da aplicação pode ser enquadrado em quatro categorias: “apto” quando não houver contraindicação para a condução de veículo automotor na categoria pretendida; “apto com restrições” quando houver necessidade de registro na CNH de qualquer restrição referente ao condutor ou adaptação veicular; “inapto temporariamente” quando o motivo da reprovação para a condução de veículo automotor na categoria pretendida for passível de tratamento ou correção e “inapto” quando o motivo da reprovação para a condução de veículo automotor na categoria pretendida for irreversível, não havendo possibilidade de tratamento ou correção.

## 2. METODOLOGIA

A fim de atingir o objetivo proposto, foram selecionados 20 (vinte) participantes, sendo 18 do sexo masculino e 2 do sexo feminino, com níveis de escolaridade de ensino médio completo e ensino Superior; variando as idades entre 22 a 43 anos, que possuíam CNH (Carteira Nacional de Habilitação) a 4 anos ou mais, ressalva-se que o tempo para renovação da CNH varia de 3 a 5 anos dependendo da idade do condutor, todos da cidade de Cascavel-PR. Como critério de avaliação ficou de fora a população com menos de 4 (quatro) anos de CNH. A coleta de dados deu-se nos meses de agosto a outubro/2013 com os voluntários que se enquadraram nos critérios de inclusão. Os

---

participantes da pesquisa foram convidados a participar voluntariamente, sem qualquer custo e para tal, foi assinado o Termo Livre Esclarecido.

Os instrumentos utilizados foram uma bateria de seis Testes Psicológicos abaixo listados, validados de acordo com resoluções vigentes do Conselho Federal de Psicologia – CFP. O intuito do trabalho foi reproduzir a bateria de testes exigida pelo DETRAN, utilizada na primeira habilitação.

Teste de Atenção Concentrada (AC): O teste tem por objetivo avaliar a capacidade que o sujeito tem de manter a sua atenção concentrada no trabalho que realiza durante um período determinado; sua aplicação pode ser individual e coletiva, ministrado em analfabetos e/ou pessoas com nível superior. Seu tempo de aplicação após as instruções e o treino é de 5 minutos.

Teste de Atenção Dividida (TEADI): Este tem como objetivo fornecer estimativas das capacidades para procurar mais de dois estímulos simultaneamente e para focar a atenção ora em um estímulo, ora em outro; sua aplicação pode ser individual e coletiva com escolaridade variada, pode ser ministrado na faixa etária de 18 a 72 anos. Seu tempo de aplicação, após as instruções, é de 5 minutos.

Teste de Atenção Alternada (TEALT): Tem como objetivo avaliar a capacidade que o sujeito tem para focar a atenção ora em um estímulo, ora em outro, de forma a alternar sua atenção; sua aplicação pode ser individual e coletiva com escolaridade variada, pode ser ministrado com adultos de 18 a 72 anos de idade. Seu tempo de aplicação, após as instruções, é de 2,30 minutos.

Teste Pictórico de Memória (TEPIC): Tem como objetivo avaliar a capacidade do indivíduo de recuperar uma informação num curto período de tempo; sua aplicação pode ser individual e coletiva com escolaridade variada, pode ser ministrado com adultos de 17 a 97 anos de idade. Seu tempo de aplicação, após as instruções, é de 3 minutos.

Teste não verbal de inteligência (R1): Tem como objetivo medir a Inteligência Não Verbal. Com a nova regulamentação do Conselho Federal, foram feitos novos estudos psicométricos e desenvolvidas normas e tabelas que englobam classificações mais abrangentes por sexo e níveis de escolaridades obtidas em diversos Estados do Brasil; sua aplicação pode ser individual e coletiva com escolaridade variada, pode ser ministrado a partir dos 15 anos de idade. Seu tempo de aplicação após as instruções é de tempo máximo de 30 minutos.

Teste Palográfico: Tem como objetivo a avaliação da personalidade. É baseado na realização de traços (palos) que apresentam dados de ritmo e qualidade de trabalho,

fatigabilidade, inibição, elação, depressão, temperamento, constituição tipológica, inteligência, etc. Sua aplicação pode ser individual e coletiva com escolaridade variada, pode ser ministrado com adultos a partir dos 18 anos de idade. Seu tempo de aplicação, após as instruções, é de 7 minutos e 30 segundos.

No primeiro momento foi realizado um levantamento bibliográfico através de livros, revistas e artigos científicos que tratavam sobre a temática e uma pesquisa de campo através de técnicas padronizadas de coleta de dados, utilizando uma bateria de Testes Psicológico padronizada pelo CONTRAN, sendo 3 testes de atenção, 1 teste de memória, 1 de inteligência e 1 de personalidade, seguindo as normas estabelecidas pelo CONTRAN, utilizamos os seguintes testes, conforme segue: Teste de Atenção Concentrada (AC), Teste de Atenção Dividida (TEADI), Teste de Atenção Alternada (TEALT), Teste Pictórico de Memória (TEPIC), Teste não verbal de inteligência (R1) e o Teste Palográfico, todos validados pelo Conselho Federal de Psicologia.

A pesquisa de campo teve início com o prévio consentimento das pessoas selecionadas. Após esclarecidos os objetivos da pesquisa e os procedimentos a serem executados e os riscos éticos, foram realizadas instruções para compreender os Testes Psicológicos, assegurando-se que todos tivessem a perfeita compreensão dos mesmos. Como algumas pesquisas podem acarretar algum tipo de transtorno ou constrangimento ao sujeito pesquisado, neste trabalho foram verificados os riscos éticos que envolveram os trabalhos e tomados alguns cuidados no sentido de prevenir problemas e, em caso de ocorrência de situações delicadas, interromper-se-iam os Testes Psicológicos para realizar encaminhamentos, caso fossem necessários.

Depois de esclarecidas as dúvidas e assegurando-lhes o anonimato e confidencialidade dos resultados e caso desejassem interromper a sua participação na mesma, poderiam se retirar a qualquer momento sem maiores transtornos e com assinatura do Termo de Consentimento Livre Esclarecido, deu-se início à bateria de testes conforme especificado acima.

### 3. RESULTADOS

A bateria de testes foi aplicada na cidade de Cascavel-PR, com a participação de 20 pessoas. Os resultados obtidos com a amostragem foi de 50% com aprovação e 50% não alcançaram a pontuação desejada. Para a apresentação dos resultados foram calculadas a Média e a Moda da pontuação obtida pela faixa etária dos participantes variou dos 22 a 43 anos; bem como a comparação através de gráficos das faixas etárias nos testes de atenção,

---



memória com inteligência e escolaridade. A bateria de testes constituía em um teste de Memória, três de Atenção, um de Inteligência e um de Personalidade, conforme normas vigentes do DENATRAN.

Em relação ao desempenho no TEPIC-M, variou de 14 a 24 pontos (Média=19,2 e Moda=23). O número de pessoas que obteve pontuação para aprovação representou 95% da amostra (19 voluntários); levando em consideração o grau de escolaridade, o número de voluntários que reprovou foi de 5% (1 voluntário), essa parcela da amostra possuía Ensino Médio.

Em relação ao desempenho no AC, variou de 55 a 132 pontos (Média =97,3 e Moda=96). O número de pessoas que obteve pontuação para aprovação representou 95% da amostra (19 voluntários) e, levando-se em consideração o grau de escolaridade, o número de voluntários que reprovou foi de 5% (1 voluntário) - essa parcela da amostra possuía Ensino Superior.

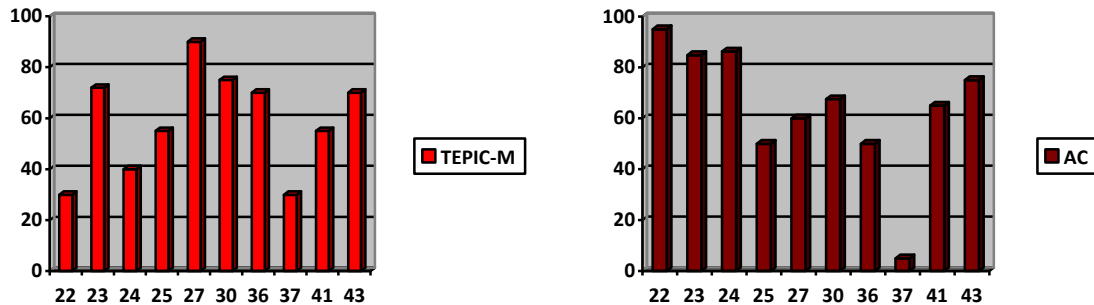
Em relação ao desempenho no TEADI, variou de 71 a 179 pontos (Média =120, Moda=107). O número de pessoas que obteve pontuação para aprovação representou 90% da amostra (18 voluntários). Levando-se em consideração o grau de escolaridade, o número de voluntários que reprovou foi de 10% (2 voluntário) - essa parcela da amostra possuía Ensino Médio.

Em relação ao desempenho no TEALT, variou de 32 a 128 pontos (Média =102,6 Moda=80 ). O número de pessoas que obteve pontuação para aprovação representou 80% da amostra (16 voluntários). Levando em consideração o grau de escolaridade, o número de voluntários que reprovou foi de 10% (2 voluntário) essa parcela da amostra possuía Ensino Superior.

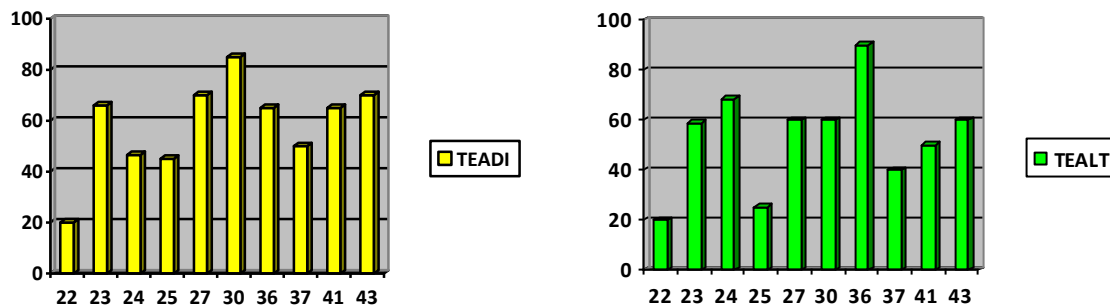
Em relação ao desempenho no R1, esse variou de 22 a 38 pontos (Média =30,9 Moda=34). O número de pessoas que obteve pontuação para aprovação representou 80% da amostra (16 voluntários). Levando-se em consideração o grau de escolaridade, o número de voluntários que reprovou foi de 10% (2 voluntários) com Ensino Médio e 10% (2 voluntários) da amostra possuía Ensino Superior.

Em relação ao desempenho no Palográfico, a produtividade variou entre 25% Inferior, 30% com Médio Inferior, 40% com Médio e 5% com Médio Superior. Fazendo uma correlação com o grau de escolaridade no quesito produtividade, o ensino Superior variou de "I"(inferior) a "MS"(médio superior) e os voluntários com ensino Médio variaram de "I"(inferior) a "M"(médio).

O desempenho dos participantes nos instrumentos foi calculado a partir das médias e modas dos resultados obtidos, além do levantamento das classificações de acordo com o percentil. Com a finalidade de verificar o decréscimo da atenção com o aumento da idade e possíveis diferenças, construímos os gráficos abaixo, demonstrando no eixo “X” a porcentagem de pontos alcançados e no eixo “Y” a idade dos candidatos, bem como, os resultados obtidos na bateria de testes de memória, atenção e inteligência, por cada faixa etária.



Gráficos 1 e 2. Resultados dos testes TEPIC-M e AC versus idade.



Gráficos 3 e 4. Resultados dos testes TEADI e TEALT versus idade.

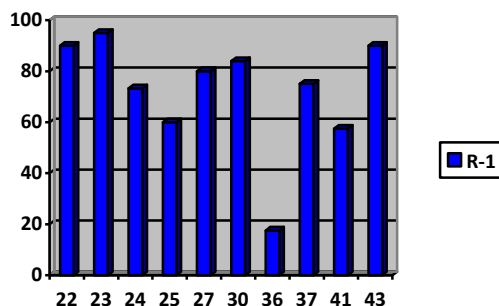


Gráfico 5. Resultado do teste R-1 versus idade.

Em relação aos testes de atenção, os resultados mostraram uma correlação indicando que, com o aumento da idade, houve uma diminuição da Atenção Concentrada

(AC) e aumento da Atenção dividida (TEADI) e Atenção Alternada (TEALT), conforme demonstra o gráfico abaixo.

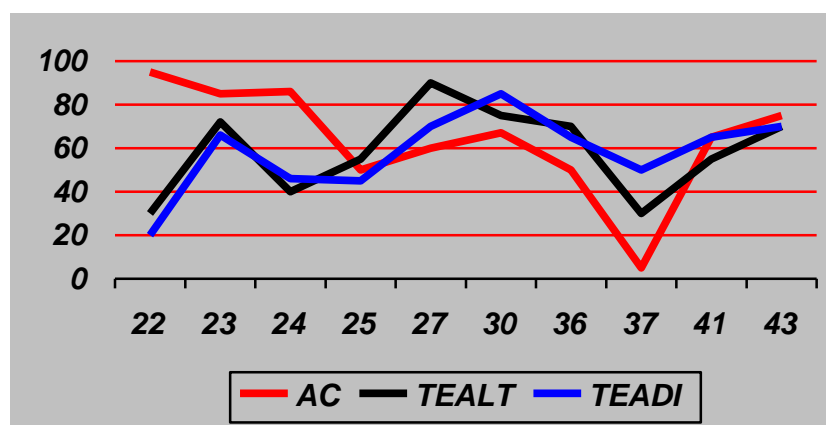


Gráfico 6. Comparações entre os Testes AC, TEALT e TEADI.

Objetivando avaliar a capacidade do indivíduo de recuperar uma informação num curto período de tempo, foram avaliadas as variações entre as pontuações médias no Teste Pictórico de Memória (TEPIC) e verificados os resultados no Teste não verbal de inteligência (R1) com o objetivo medir a inteligência Não Verbal em função das diferentes idades, conforme gráfico abaixo.

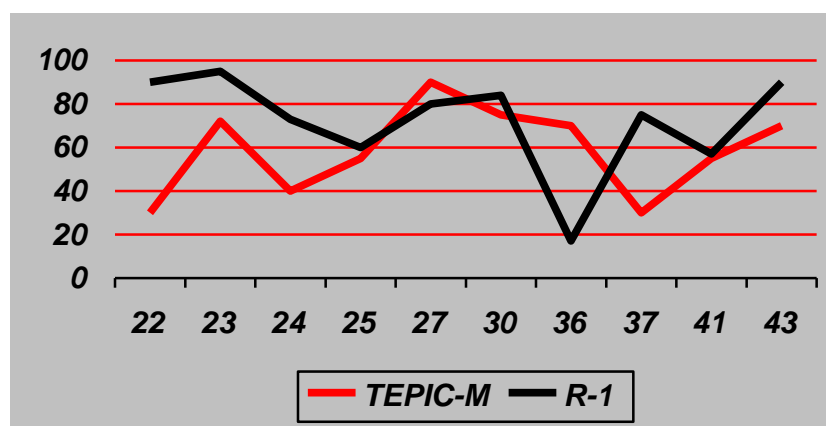


Gráfico 7. Comparações entre os Testes TEPIC-M e R-1.

Em relação aos testes de Memória e Inteligência, os resultados mostraram uma correlação na amostra analisada, indicando que, com o aumento da idade o indivíduo diminui a capacidade de recuperar uma informação num curto período de tempo, dado observado no gráfico 7 do Teste Pictórico de Memória (TEPIC-M). Em relação ao Teste não verbal de inteligência (R1), na amostra analisada, observou-se que houve uma sensível diminuição da pontuação em ambos os testes, a partir dos 27 anos.

## 4. DISCUSSÃO

A pesquisa restringiu-se à cidade de Cascavel-PR. Por ter um número reduzido de participantes, obtivemos, por amostragem, o resultado da pesquisa nos indicou o quão importante seria a veiculação desses testes e a necessidade da inserção da Avaliação Psicológica na renovação da CNH. Na análise dos dados, num primeiro momento, foram verificados o número de aprovados e reprovados, sendo de forma geral os resultados obtidos, 50% de aprovados e 50% de reprovados. Diante dos fatos e da variância, foi realizada a correlação entre a idade dos participantes e as pontuações obtidas (Gráfico 2) e como resultado foi verificado um decréscimo da atenção concentrada em relação ao aumento da idade e o aumento da pontuação em relação ao aumento da idade nos testes de Atenção Alternada e Dividida.

Dentro deste contexto, a atenção é um fator decisivo para a condução de veículos automotores quer se trate de atenção “concentrada” (referida a um só objeto) quer seja atenção “difusa” pode ter consequências imediatas graves. Segundo Jordan (1985), somente uma correta atenção permitiria um adequado processamento e uma ajustada tomada de decisões, que resultam em manobras apropriadas, para realizar a condução dentro dos limites aceitáveis de segurança.

Analizando os testes de Memória e Inteligência (gráfico 3), verificou-se que há correlação da idade com a baixa pontuação obtida no R-1 e examinando o gráfico pode-se observar que houve um decréscimo no teste de memória a partir dos 27 anos; em relação à escolaridade, identificamos que sujeitos que possuem Ensino Médio apresentam média maior em atenção do que os participantes com nível Superior, tanto em relação à pontuação total, quanto no número de acertos, vindo de encontro com estudos realizados por outros pesquisadores. Contudo, cabe ressaltar que a média de idade dos candidatos de nível superior é de 29.7, e a moda foi de 30 e 36 anos. No presente estudo a interação entre as variáveis de sexo e escolaridade não se mostrou significativa. Segundo Hoffman (2005), a memória parece gerar problemas para condutores mais velhos e, em geral, para condutores que atuam sob pressão de tempo, de forma que esse construto tem um papel relevante no ato de dirigir; pois as funções intelectuais se alteram, como por exemplo: dificuldade nos processos de aprendizagem e de memorização, o que provavelmente está relacionado com as alterações químicas, neurológicas e circulatórias que afetam a função cerebral; diminuição da eficácia da oxigenação e nutrição celular e diminuição na aprendizagem associada às deficiências nas sinapses e na disponibilidade de determinados neurotransmissores.

---

Por fim, é evidente a correlação que existe com o aumento da idade, a diminuição da atenção concentrada, memória e a inteligência, conforme demonstrados nos gráficos acima e pontuações obtidas pelas diferentes idades. Assim sendo, pôde-se concluir pela evidência de validade pretendida nessa pesquisa, que o presente trabalho justifica-se por questionar a necessidade da inserção da avaliação Psicológica na renovação da CNH. Destaca-se que, embora os resultados do estudo tenham apresentado 50% de aprovados e 50% de reprovados, novas pesquisas devem ser realizadas para compreender melhor a relação existente entre os construtos.

## 5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Realizando esse trabalho, pôde-se constatar que o Psicólogo Perito do Trânsito tem a responsabilidade na aprovação de futuros motoristas e se isso for feito de uma maneira insuficiente, pode influenciar direta ou indiretamente até no número de acidentes.

Com os resultados obtidos na amostra, verificou se a necessidade de uma avaliação psicológica periódica ou a cada renovação da CNH; justificado pelos dados obtidos nos testes de Atenção, memória e inteligência, que demonstraram que com o aumento da idade, vão sofrendo uma sensível degradação; contudo, sabe-se que o ser humano é o fator causal na maioria dos acidentes de trânsito seja por fatores orgânicos ou mecânicos; o comportamento do condutor é, sem dúvida, o mais importante fator contribuinte de acidentes, pois se estima que 90% das ocorrências sejam causadas por erros ou infrações à lei de trânsito (HOFFMANN, 2005, p. 2).

De acordo com o que se apresenta, é coerente admitir que o veículo automotor possa se transformar numa “arma” letal, seja pela forma de conduzir ou mesmo devido às condições psicológicas do condutor, cabe ressaltar que o exame psicológico prévio constitui uma ferramenta indispensável neste contexto; nesse sentido a Psicologia do Trânsito segue em passos lentos, enquanto não se formulam leis e estudos mais eficazes, porém um pequeno avanço obteve-se com a publicação do diretor-geral do DETRAN- PR Marcos Traad, no jornal Gazeta do Povo (versão online) em 31 de out de 2013, que no Estado do Paraná, a partir do mês de novembro, os candidatos à primeira habilitação só poderão se inscrever para as aulas teóricas e práticas de direção, depois de terem sido aprovados nos exames médico e psicológico, com isso trazendo mais segurança, agilidade e economia no processo.

Em relação ao processo de avaliação e sua eficácia, possivelmente os resultados estejam traduzindo uma situação atual. As pessoas, no geral, até acreditam que a

avaliação é eficaz, no entanto aquelas que estão se submetendo ao processo de avaliação, pensam que esta seria dispensável por tornar o processo mais oneroso e dificultoso, devendo, portanto ser extinta.

Para próximos estudos fica como sugestão ampliar a amostra em tamanho e características dos participantes, para uma melhor análise nos quesitos atenção/idade, sobretudo para um confronto de resultados, vez que este trabalho apresentou 50% de aprovados e 50% de pessoas que apresentaram resultados insuficientes.

## REFERÊNCIAS

- Alves, I.C.B. (2003). Manual do Teste Não verbal de inteligência-R1. São Paulo: Vetor.
- Alves I. C. B. A. (2009). Teste Não Verbal de Inteligência. São Paulo: Vetor
- Alves, I.C.B. & Esteves, C. (2004). O Teste Palográfico na Avaliação da Personalidade. São Paulo: Vetor.
- Conselho Federal de Psicologia. Resolução CFP nº 012/2000. 2000. Disponível em: <[http://www.pol.org.br/pol/export/sites/default/pol/legislacao/legislacaoDocumentos/relucao2000\\_12.pdf](http://www.pol.org.br/pol/export/sites/default/pol/legislacao/legislacaoDocumentos/relucao2000_12.pdf)>.
- Conselho Federal de Psicologia. Resolução CFP N.º 007/2009, Revoga a Resolução CFP nº 12/2000, Disponível em: <[http://site.cfp.org.br/wpcontent/uploads/2013/09/Resolu%C3%A7%C3%A3o-CFP-007-09-anexo-II-alterado-pela-Resolu%C3%A7%C3%A3o-CFP-9\\_11.pdf](http://site.cfp.org.br/wpcontent/uploads/2013/09/Resolu%C3%A7%C3%A3o-CFP-007-09-anexo-II-alterado-pela-Resolu%C3%A7%C3%A3o-CFP-9_11.pdf)>
- Conselho Federal de Psicologia. Resolução CFP Nº 13 / 2007, Disponível em: <<http://site.cfp.org.br/resolucoes/resolucao-n-13-2007/>>
- Cambraia, S.V. (2004). Teste de atenção concentrada-AC -manual. São Paulo: Vetor.
- Cambraia, S.V. (2009). Teste de atenção concentrada-AC -manual. São Paulo: Vetor.
- Código de Transito Brasileiro – RESOLUÇÃO 267 – 15 FEV 2008/CONTRAN
- Dotta, Atico (2000). O condutor defensivo: teoria e prática. 2. ed. Porto Alegre: Sagra Luzzatto, 2000.
- Formiga, N.S. & Mello, I. (2000). Testes psicológicos e técnicas projetivas: Uma integração para um desenvolvimento da interação interpretativa indivíduo-psicólogo. Psicologia: Ciência e Profissão, 20, 8-11.
- Hoffmann, Maria Helena; Cruz, Roberto Moraes; Alchieri, João Carlos (2003). Comportamento humano no trânsito. São Paulo: Casa do Psicólogo.
- Hoffmann, M. H. (2005). Comportamento do Condutor e fenomenos psicologicos. São Paulo: Casa do Psicólogo.
- Jornal Gazeta do Povo edição de 31 out 2013, (versão online), Jornal de Londrina acesso em 7 nov 13.
- JORDAN, M. M. (1985). O atraso na percepção como uma causa de acidentes. In: DGT (ed.), I Encontro Internacional de Psicologia do Tráfego e Segurança Rodoviária.
- OLIVEIRA, Maria de Fátima & CAMÕES, Cristina. A ética na avaliação psicológica: uma perspectiva psico- filosófica. O portal dos Psicólogos [online], 2009.
- Prieto, J. M. & Gouveia, V.V. (1997). Psicologia telemática. Em A. Cordero (Ed.), La evaluación psicológica en el año 2000 (pp. 347-378). Madrid: TEA Ediciones.
- Pasquali, L. (1999). Instrumentos psicológicos: Manual prático de elaboração. Brasília, DF: LabPAM / IBAPP.

---

Portal.Saude.gov.br/portal/saude/profissional/visualizado em 25 de agosto de 2013.

Rozestraten, Reinier J. A. Psicologia do Trânsito; o que é e para que serve. FFCL Ribeirão Preto, 1981. Disponível em <<http://pepsic.bvs-psi.org.br/pdf/pcp/v1n1/06.pdf>> Acesso em 17 de novembro de 2009.

Rodrigues, A. (1979). Estudos em Psicologia Social. Petrópolis, RJ: Vozes.

Rozestraten, Reinier J. A. (1988). Psicologia do trânsito. São Paulo: Universidade de São Paulo.

Rueda, F. J. M. & Sisto, F. F. (2007). Teste Pictórico de Memória. Manual. São Paulo: Vetor Editora Psicopedagógica Ltda.

SILVA, Fábio Henrique Vieira de Cristo. Validade preditiva de instrumentos psicológicos usados na avaliação psicológica de condutores. Psic.: Teor. e Pesq., Brasília, v. 26, n. 4, dez. 2010 .

## ANEXOS

- Teste Pictórico de Memória – **TEPIC – M.**
  - Teste de Atenção Concentrada – **AC.**
  - Teste de Atenção Dividida – **TEADI.**
  - Teste de Atenção Alternada – **TEALT.**
  - Teste Não Verbal de Inteligência – **R-1.**
  - Teste Palográfico.
  - Termo de Consentimento Livre e Esclarecido – **TCLE.**
-