

AVALIAÇÃO PSICOLÓGICA DE MOTORISTAS EM REABILITAÇÃO

2011

Steffe Graffe Mendes da Silva

Psicóloga formada pela Universidade de Rio Verde - Fesurv (Brasil)

Umbelina do Rego Leite

Professora Adjunta da Faculdade de Psicologia, Universidade de Rio Verde - Fesurv. Doutoranda em Psicologia Social e do Trabalho na Universidade de Brasília (Brasil)

E-mail:

steffegraffe@hotmail.com

RESUMO

O objetivo do estudo foi pesquisar o perfil psicológico de motoristas em processo de reabilitação. Foram analisados 6.537 protocolos de testes psicológicos aplicados numa clínica credenciada no DETRAN-GO no período de 2008 a fevereiro 2011, encontrou-se 36 (0,55%) de motoristas em reabilitação, que compôs o grupo I. A amostra, com 25 motoristas no grupo II, consistiu em um total de 61 motoristas, a maioria homens (86,5%), com idade entre 19 e 34 anos ($M=24,69$, $dp=4,59$). Evidenciou-se diferença significativa entre os grupos nos testes de inteligência e personalidade, sendo que a característica de oposição mostrou-se mais evidente nos motoristas em reabilitação. Esses dados por si só não são suficientes para traçar um perfil psicológico de motoristas para prever quem cometerá mais ou menos infração de trânsito.

Palavras-chave: Psicologia do trânsito, avaliação psicológica, testes de inteligência, H.T.P.

INTRODUÇÃO

Todos os anos, aproximadamente 40 mil pessoas perdem a vida em ruas e estradas brasileiras de acordo com o Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN, 2011). Com esse crescente número de acidentes, cada vez mais têm-se mostrado necessário a seleção de pessoas capacitadas para dirigir. Dentre as estratégias mais utilizadas pelos psicólogos nesse contexto, encontra-se a avaliação psicológica, que tem provocado discussões e debates, se ela pode

prevenir o envolvimento em infrações de trânsito. Dentro deste debate, o presente estudo está inserido procurando traçar o perfil psicológico de motoristas: sua personalidade, inteligência e atenção, como também seu perfil sócio demográfico. Como também acrescentar dados na discussão da validade preditiva dos instrumentos psicológicos nas avaliações psicológicas de condutores.

Na concepção de Rozestraten (1988), a Psicologia do Trânsito como um campo de atuação do psicólogo, têm por objetivo um papel social, de melhorar a qualidade de vida, prevenir acidentes de trânsito, educar, entre outros aspectos. Entretanto, a ênfase de trabalho do psicólogo do trânsito recaiu na avaliação psicológica dos requerentes á Carteira Nacional de Habilitação (CNH), mesmo não estando claras as contribuições desta para a diminuição dos acidentes de trânsito e promoção de um trânsito mais seguro.

Para possibilitar a análise da avaliação psicológica em motoristas é necessário situar o contexto legal, que estabelece normas e procedimentos para a formação de condutores de veículos automotores. Segundo a Resolução 168/2004 do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN, 2004), para obtenção da CNH, deve-se preencher os seguintes requisitos: ser penalmente imputável; saber ler e escrever; possuir documento de identidade e possuir Cadastro de Pessoa Física (CPF). Após o devido cadastramento dos dados informativos do candidato no Registro Nacional de Condutores Habilitados (RENACH), o candidato deverá submeter-se a realização de: I- avaliação psicológica, II - exame de aptidão física e mental, III- curso teórico-técnico, IV- exame teórico-técnico, V- curso de prática de direção veicular e VI- exame de prática de direção veicular, nesta ordem.

Na avaliação psicológica, realizada pelo psicólogo perito examinador de trânsito, o candidato será considerado como apto, quando apresentar desempenho condizente para a condução de veículo automotor; inapto temporário, quando não apresentar desempenho condizente para a condução de veículo automotor, porém passível de adequação e, inapto, quando não apresentar desempenho condizente para a condução de veículo automotor. Quando apresentar distúrbios ou comprometimentos psicológicos que estejam temporariamente sob controle, será considerado apto com diminuição do prazo de validade da avaliação, que constará na planilha RENACH, conforme a Resolução CONTRAN 267/2008 (CONTRAN, 2008).

Ao término de todos os processos, o candidato aprovado receberá uma permissão para dirigir, com validade de um ano. A CNH definitiva será conferida ao condutor, desde que ele não tenha cometido nenhuma infração de natureza grave/gravíssima ou tenha reincidido em infração média; caso contrário, o infrator perderá a CNH, e só poderá requerer sua reabilitação após um ano, submetendo-se a todos os exames necessários á habilitação, na forma estabelecida pelo CONTRAN (Brasil, 2002).

A exigência da avaliação psicológica para condutores, previstos por lei, são: obtenção da Autorização para Conduzir Ciclomotores (ACC) e da CNH, renovação caso o condutor exercer

serviço remunerado de transporte de pessoas ou bens, substituição do documento de habilitação obtido em país estrangeiro e por solicitação do perito examinador (CONTRAN, 2004). A Resolução CONTRAN nº 267/2008 indica os processos psíquicos que devem ser aferidos, por métodos e técnicas psicológicas, podendo ser observado às duas grandes áreas de concentração: I. Tomada e processamento de informação e II. Personalidade. A tomada e processamento de informação constam de testes de inteligência, atenção, habilidade perceptual, memória e raciocínio/habilidade espacial. No Quadro 1, encontra-se a recomendação de testes para uso em avaliação psicológica do candidato ou condutor de veículo automotor, conforme exigências dessa resolução (CONTRAN, 2008).

Quadro 1 - Testes para uso em avaliação psicológica do candidato ou condutor de veículo automotor

| 1- Tomada e processamento de informação | | | | |
|--|---|---------------------------------------|--|---|
| I-Inteligência | II-Atenção | III-Habilidade Perceptual | IV-Memória | V-Raciocínio /Habilidades espacial |
| - Raven (Escala geral) - G-36 - R-1 - R-1 – forma B - BFM-3 - TCR - RIn -Julgamento (TSP) | -D-2 -AC -BFM-1 -TSP – Atenção | - Percepção (TSP) - Precisão (TSP) | - BFM – 2 - TEMPLAM e TSP – -Memória | -BPR – 5 (A e B) -TSP – Partes, Blocos, Dimensão |
| 2 – Personalidade | | | | |
| - PMK (Obrigatório) - Palográfico (Obrigatório) - HTP - Zulliger* - Rorschach* - TAT* | | | | |

*Testes recomendados para uso nos casos de candidatos portadores de deficiência física (membros superiores)

Considerando os testes recomendados pelo Conselho Federal de Psicologia (CFP), o setor de Psicologia entende que estes são os mais indicados para a avaliação psicológica no trânsito e devem ser utilizados alternadamente. Contudo, o psicólogo credenciado poderá utilizar outros testes recomendados pelo CFP que seja de seu conhecimento e domínio. Deve-se atentar também que no processo de avaliação psicológica, a entrevista é procedimento imprescindível e, portanto obrigatório (CFP, 2009).

A Resolução CONTRAN 285, de 29 de julho de 2008 (CONTRAN, 2008), que altera e complementa o anexo II da Resolução 168/2004 (CONTRAN, 2004), provém deixando o processo de habilitação do condutor mais rigoroso. O curso teórico, que instituía 30 horas aulas, passou a ter carga horária de 45 horas aula. Já o curso prático de direção veicular, antes estabelecido a carga horária de 15 horas aula, hoje é composto de 20 horas aula para cada

categoria pretendida. Além do aumento da carga horária, a parte teórica aborda questões relativas a situações de risco, equipamentos de segurança do condutor motociclista, consequências da ingestão e do consumo de bebida alcoólica e substâncias psicoativas, abordagem teórica da condução de motocicletas com passageiro ou cargas e os cuidados especiais com a vítima motociclista. Essa resolução estabeleceu ainda, que o curso de prática de direção veicular para veículos de duas rodas deve ser realizado também (após o pleno domínio do veículo) em via pública, urbana e rural, em prática monitorada ao invés de ser somente em área de treinamento específico. O candidato deverá realizar a prática de direção veicular, mesmo em condições climáticas adversas, tais como: chuva, frio, nevoeiro, noite, dentre outras, que constam no conteúdo programático do curso.

Embora essa resolução parece tornar o processo da obtenção da CNH mais burocrático, ela procura preparar melhor os futuros condutores de veículos em situações adversas que eles encontrarão no trânsito. A obtenção da CNH é um processo cercado por leis e regido por diversos critérios, em que o condutor pode vir a responder criminalmente por seus atos. Desta forma, entende-se que obter a CNH não é apenas um direito, mas sim um processo que deve ser conquistado, no qual o cidadão deve mostrar que possui as aptidões necessárias para dirigir.

Quanto aos estudos empíricos que apresentem um perfil do motorista pela avaliação psicológica são escassos. Silva e Alchieri (2007) revisaram os estudos empíricos brasileiros sobre avaliação psicológica de características da personalidade utilizados nos processos avaliativos de condutores, identificando publicações nesta temática no país, os principais temas e métodos utilizados assim como listando os procedimentos e resultados obtidos. De acordo com o autor, as pesquisas sobre personalidade de motoristas são insuficientes e restritas nos seus resultados com base na generalização, sem resultados conclusivos que justifiquem a necessidade de avaliação deste construto psicológico para conduzir veículos.

Entre os poucos estudos empíricos achados, encontra-se o de Alves e Esteves (2004), que investigaram as variáveis quantificáveis do teste palográfico de dois grupos de motoristas com acidentes com o grupo sem acidentes. Os autores observaram uma tendência para que os motoristas com acidentes realizassem os traçados maiores (tanto em relação aos palos maiores, como aos menores e à média do tamanho dos palos), maior margem superior e maior porcentagem de ganchos em relação ao número de palos por tempo e total e também para a porcentagem de tipo de ganchos em relação ao total de palos. Para o grupo com acidentes foi observado ainda uma produtividade menor e uma tendência a maior inclinação para a esquerda. No grupo com acidentes com vítimas foi observada uma maior distância entre os palos e maior impulsividade quando comparado com o grupo sem acidentes.

Lamounier e Rueda (2005) fizeram comparações de avaliações psicológicas e os pareceres realizados com o teste Psicodiagnóstico Miocinético - PMK para verificar possíveis características de personalidade que diferenciem os candidatos considerados aptos e inaptos na avaliação psicológica pericial. Em relação aos candidatos aptos e inaptos, a variável

agressividade apresentou diferenças significativas, sendo que os inaptos apresentaram uma autoagressividade mais elevada, sem controle adequado da mesma, verificando ainda que os candidatos considerados inaptos mostraram-se mais submissos, passivos e com dificuldades em tomar decisões. Entre os pareceres dados, houve uma grande concordância assim como correlações altas e significativas na mensuração dos traçados avaliados.

Lamounier (2005) investigou o método de Rorschach com motoristas infratores que se envolveram em acidentes de trânsito com vítimas fatais e motoristas que não possuíam histórico de infrações e/ou acidentes. Os resultados apontaram que os motoristas que se envolveram em acidentes eram mais agressivos, assim como apresentaram uma maior sobrecarga de estresse persistente em relação aos demais, indicando também que são mais vulneráveis a situações de tensão e estresse.

Silva (2008) realizou um estudo com o objetivo de identificar a possibilidade de prever o envolvimento em infrações de trânsito a partir dos resultados dos testes psicológicos. O autor utilizou testes aplicados por psicólogos peritos no processo de habilitação de condutores no Rio Grande do Norte (RN). A proposta do estudo foi de identificar os pontos na carteira nacional de habilitação (CNH) e identificar os testes e os escores obtidos, verificando se os escores médios dos testes dos motoristas com e sem registro de infração eram significativamente distintos e se existiam relações entre os escores dos testes e a frequência de infrações. Os instrumentos psicológicos foram coletados em dois momentos - sendo o primeiro no ato da aquisição da CNH e o segundo na renovação - na única clínica credenciada e no DETRAN-RN. O autor encontrou dificuldades com falhas no processo de guarda do material psicológico, bem como de sua recuperação nos arquivos. A amostra ficou reduzida a 68 motoristas, todos do sexo masculino.

Os resultados encontrados por Silva (2008) mostram 54 motoristas sem registros de infração e 14 com registro. Estes últimos cometeram 29 infrações. A pontuação na CNH variou de 0 a 35 e o valor típico de pontos (mediana) foi zero. O autor observou diferenças na composição das baterias de testes nos dois momentos nos mesmos sujeitos, isto impossibilitou algumas análises com provas estatísticas mais eficientes, também encontrou testes arquivados sem correção.

Quanto à previsão do envolvimento em infrações de trânsito a partir dos resultados dos testes psicológicos no processo de habilitação de condutores, Silva (2008) não confirmou esta relação. Embora os escores dos testes usados na primeira aplicação se correlacionassem moderadamente com os resultados dos mesmos instrumentos de sua segunda aplicação, cinco anos depois, sugerindo uma congruência entre as medidas, não foram identificadas correlações fortes entre os resultados dos instrumentos e as pontuações observadas nas infrações. O autor pondera que não se pode afirmar que os motoristas com maiores escores nos testes cometem menos infração ou vice-versa. Não se pode generalizar, todavia, com base no estudo, que os aspectos psicológicos em questão e as infrações de trânsito não se relacionam, haja vista a qualidade dos dados obtidos e da pouca quantidade de participantes localizados para compor a

amostra dos motoristas que se submeteram aos testes nos dois momentos de avaliação psicológica.

Observa-se que existem poucas pesquisas na área de avaliação psicológica no contexto de personalidades de condutores. Com isso tornam-se necessárias mais pesquisas com a finalidade de aperfeiçoar os critérios que regem os processos da avaliação da personalidade de condutores.

Neste estudo investiga-se outras características do perfil do motorista além dos constados na avaliação psicológica. Gênero por exemplo, é uma variável muito presente nas discussões sobre trânsito. Homens e mulheres de todas as culturas, credos e raças vivem em constante duelo devido à acentuada diferença de opiniões, comportamentos, atitudes e crenças. Essas crenças e atitudes diversificadas se expandem no âmbito do sistema de trânsito, e têm começado a emergir uma dimensão mais ampla no campo de estudo da Psicologia Social. Estudos sobre o fenômeno gênero no trânsito têm confirmado essas diferenças, como aponta a pesquisa realizada por Almeida, Lima, Albuquerque e Antunes (2005) visando investigar as relações de gênero no âmbito do sistema de trânsito, pesquisando como a mulher motorista e o homem motorista percebe e compreende a si mesmos e ao outro sexo, bem como as representações sociais existentes. Os resultados mostraram que os papéis culturais influíram na percepção que o/a motorista possui de si mesma/o e a respeito da pessoa do outro sexo, bem como a diferença marcante de gênero na maneira como as pessoas encaram as relações no trânsito.

Rueda e Lamounier (2006) verificaram diferenças no PMK em um grupo de candidatos à obtenção da Carteira Nacional de Habilitação quanto ao gênero, escolaridade e idade. Em relação ao gênero, notou-se que os homens tendem mais à intratensão controlada, enquanto as mulheres tendem reacionalmente a dirigir suas energias para o ambiente. No que se refere às análises em função da idade, todos os participantes apresentaram uma tendência à internalização das emoções e menor emotividade endógena, contudo, os participantes com menos de trinta anos, tiveram uma acentuada internalização das mesmas.

Segundo dados da Coordenadoria do Registro Nacional de Acidentes e Estatísticas de Trânsito (RENAEST) (DETRAN-GO, 2008), a capital do estado, Goiânia, apresenta um total de 634.743 motoristas, sendo 551.338 homens e 83.405 mulheres. Em termos de porcentagem, pode-se dizer que 75% dos motoristas são homens e 25,0% são mulheres. De janeiro a outubro de 2008 foi registrado em Goiânia um total de 548.00 acidentes de trânsito, que constataram-se 462.46 homens envolvidos (84,4%). Nas mulheres esses índices são bem mais baixos, sendo apenas 85.54 (15,6%) mulheres envolvidas. Pode-se observar que as mulheres são minoria na direção, mas são também minoria, proporcionalmente, nos acidentes de trânsito.

Outro aspecto que tem pautado discussões no contexto do trânsito é se a idade do condutor pode trazer influências significativas no trânsito, tanto positivas como negativas. De acordo com a resolução CONTRAN nº168, 14 de dezembro de 2004, com as alterações das resoluções nº 169/05 e nº 193/06, o jovem tem assegurado por lei o direito de fazer o processo de primeira

habilitação ao completar 18 anos, ou seja, deve ser penalmente imputável. Para Machado (2001) o jovem adquire sua CNH na época mais conturbada do seu desenvolvimento que consiste na transição da adolescência para a vida adulta.

Ainda de acordo com Machado (2001), o excesso de confiança em si mesmo faz com que os jovens abusem de tudo (sexo, álcool, velocidade) e esta onipotência aliada à sua imaturidade faz com que tenham muitos comportamentos imprevisíveis e inadequados. Percebe-se que é uma fase de muitos conflitos e angústia, em que os jovens podem ter as habilidades para dirigir, mas ao que parece, falta maturidade emocional para enfrentar com responsabilidade os desafios do trânsito.

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB) (Brasil, 2002) não determina a idade que as pessoas precisam parar de dirigir e nem a idade máxima para requerer ou renovar a CNH. Essa regra não existe porque é muito difícil determinar pela idade as condições que uma pessoa tem ou não de dirigir. Um dos aspectos para avaliar se o indivíduo está em condições de exercer essa função, é o exame médico e psicológico, em que serão avaliadas as condições físicas e psicológicas do condutor sem que ele represente um risco para outros motoristas, pedestres, ciclistas ou ainda para ele mesmo. A Resolução do CONTRAN 007/98 regulamenta os exames médicos para a renovação da carteira de habilitação de 5 em 5 anos até os 65 anos de idade. E a partir daí, os exames médicos são exigidos a cada três anos (CONTRAN, 2008).

O objetivo geral deste estudo foi pesquisar o perfil psicológico de motoristas em processo de reabilitação, que se envolveram em infrações, comparando o resultado da avaliação psicológica entre motoristas com motoristas que estão adquirindo a primeira via da CNH. Também se pretende discutir a validade preditiva dos instrumentos psicológicos nas avaliações psicológicas de condutores.

MÉTODO

Participantes

A amostra foi composta de 61 motoristas, divididos em dois grupos: o Grupo I consistiu em motoristas que estavam se submetendo ao processo de reabilitação (N= 36) e o grupo II foi composto de motoristas que estavam passando pelo processo de aquisição da habilitação (N= 25).

O grupo I foi retirado do total de avaliações psicológicas investigadas, no período de 2008 a fevereiro de 2011 (Tabela 2). Do total de 6.537, encontrou-se 36 avaliações psicológicas para fins de reabilitação. As avaliações para fins de reabilitação representaram somente 0,55% do total de avaliações psicológicas investigadas, entretanto, houve um crescimento no percentual. Na Tabela 2 observa-se que na categoria outras estão incluídas os protocolos de testes da primeira via da CNH, adição de categoria, renovação da habilitação, mudança de categoria e

averebação da CNH nacional e internacional. A escolha do grupo II foi aleatória, dentre os candidatos a aquisição da CNH, mantendo-se equivalência nas porcentagens de sexo e idade observadas na população geral.

Tabela 2 – Avaliações psicológicas na clínica estudada, no período de 2008 a 2011

| Ano | Avaliação Psicológica | | | Total |
|-------|-----------------------|--------------|-------------------|-------|
| | Outras | Reabilitação | % de Reabilitação | |
| 2008 | 2.713 | 12 | 0,44 | 2.725 |
| 2009 | 1.561 | 9 | 0,57 | 1.570 |
| 2010 | 1.993 | 14 | 0,69 | 2.007 |
| 2011* | 234 | 1 | 0,42 | 235 |
| Total | 6.501 | 36 | 0,55 | 6.537 |

* Até fevereiro

A idade dos participantes variou de 19 a 34 anos ($M=24,69$, $dp=4,59$). Em relação ao sexo, 53 (86,8%) eram homens e 8 (13,2%) mulheres. Quanto à escolaridade, a maior parte possui o ensino fundamental 25 (41%) completo/incompleto. Na Tabela 3 encontra-se detalhado os dados sociodemográficos dos motoristas.

Tabela 3 – Dados sociodemográficos

| Variável | Nível | Grupo 1 | Grupo 2 | Total |
|--------------|-----------------------------|----------------|----------------|-------|
| | | F (%) | F (%) | Total |
| Sexo | Masculino | 32 (89%) | 21 (84%) | 53 |
| | Feminino | 4 (11%) | 4 (16%) | 8 |
| Idade | Mínima | 19 | 19 | |
| | Máxima | 34 | 34 | |
| | Média | 23,69(dp=4,32) | 25,69(dp=4,86) | |
| Escolaridade | Ens. Fundamental (1ª ao 9ª) | 10 (40,0%) | 15 (60,0%) | 25 |
| | Ens. Médio incompleto | 7 (87,5%) | 1 (12,5%) | 8 |
| | Ens. Médio completo | 10 (66,7%) | 5 (33,3%) | 15 |
| | Superior incompleto | 7 (77,8%) | 2 (22,2%) | 9 |
| | Superior completo | 2 (50%) | 2 (50%) | 4 |
| Total | | | | 61 |

Local da pesquisa

Esta pesquisa foi realizada na cidade de Rio Verde, em uma clínica credenciada junto ao DETRAN – GO. Atualmente a cidade possui cerca de 169.611 habitantes, segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2010), e vem experimentando um processo de crescimento e transformação de região agrícola em região agroindustrial. O município conta com uma frota de 92.993 veículos registrados em dezembro de 2011, sendo 37.781 automóveis,

3.164 caminhões, 9.253 caminhonetes, 1.615 camioneta, 24.162 motocicletas, 9.676 motonetas, 503 ônibus, 246 micro-ônibus (DENATRAN, 2011). E possui duas clínicas credenciadas junto ao DETRAN-GO, onde são realizadas as avaliações psicológicas para motoristas.

Instrumentos

Utilizou-se os prontuários dos condutores que continha os documentos resultantes da avaliação psicológica no processo de obtenção da Carteira Nacional de Habilitação da clinica participante da pesquisa. Em todos os protocolos analisados foram encontrados, em relação aos instrumentos de tomada e processamento de informações, um total de seis testes, sendo dois de inteligência (R-1, Raven) e quatro de atenção (AC, D-2, TACOM-A e TACOM-B). Para avaliação de personalidade foram encontrados: o teste HTP (Casa-Árvore-Pessoa) e o palográfico

Foram incluídos nas análises os resultados dos testes: HTP (Casa-Árvore-Pessoa), R-1 e AC. Os testes Matrizes Progressivas de Raven, D-2, TACOM-A, TACOM-B e palográfico, não foram incluídos pela pouca quantidade de condutores que realizaram estes testes.

O HTP (Casa-Árvore-Pessoa) (Buck, 2003) é uma técnica projetiva de desenho basicamente não-verbal, criativa. O teste R-1 (Alves, 2002) foi criado em 1973 por Rynaldo de Oliveira para avaliar a inteligência geral, seu uso aplica-se principalmente para examinar motoristas. O teste AC (Cambraia, 2002) avalia a capacidade que os sujeitos têm em manter a sua atenção concentrada no trabalho por um período de tempo.

Nos prontuários dos condutores foram também coletados itens sobre dados sociodemográficos: idade, sexo, cidade onde reside, categoria de habilitação.

Procedimento

Foram analisados os dados dos protocolos referentes aos testes de 2008 a fevereiro de 2011 e registrada as informações em uma ficha de coleta de dados pela pesquisadora, mediante autorização da direção da clínica. Nos prontuários dos condutores, buscaram-se os itens sobre dados pessoais: sexo, idade, naturalidade, cidade onde reside, categoria de habilitação e resultados de exames psicológicos.

O projeto foi aprovado pelo Comitê de Ética em Pesquisa (CEP) da Universidade de Rio Verde – Fesurv, registro CEP/FESURV n. 064/2010. Em relação ao material utilizado na pesquisa, todos foram anteriormente apresentados ao CEP, para somente depois ser iniciado o processo de coleta de dados. Como a pesquisa utilizou dados históricos retirados de prontuários,

não houve a obtenção do Termo de Consentimento Livre e Esclarecimento – TCLE. Mas houve aprovação do CEP da Solicitação de Dispensa de Aplicação do TCLE.

Em nenhum momento da pesquisa consta o nome dos participantes. O acesso às informações do questionário ficou restrito aos pesquisadores responsáveis e os dados são apresentados em forma de tabelas ou gráficos, garantindo assim plena confidencialidade dos dados. Além disso, todo o material utilizado faz parte de um acervo da clinica credenciada pelo DETRAN/GO que segue normas de sigilo e privacidade.

Análise dos dados

Os dados coletados nas fichas foram tabulados em um banco de dados do aplicativo SPSS para Windows – Versão 19.0. Utilizou-se análises descritivas e para verificação das possíveis diferenças da avaliação psicológica dos motoristas em reabilitação (Grupo I), e do grupo controle (Grupo II) foram utilizados provas estatísticas inferenciais: o teste t de Student para comparação dos testes de inteligência e atenção e o qui-quadrado para comparação do H.T.P. Para comparação da técnica projetiva H.T.P, estruturou-se as correções dos testes em que eram avaliados os conceitos interpretativos, seguindo as indicações de Buck (2003), para depois quantificá-los.

RESULTADOS E DISCUSSÃO

No total de motoristas em reabilitação (N=36), foram encontradas quatro mulheres correspondendo a 11%, e 89% eram homens. Comparando estes índices com a proporção de motoristas homens e mulheres na frota de Goiânia, pode-se observar que o índice de mulheres em reabilitação está abaixo do esperado, que seria 25%. Para os homens observa-se um aumento na porcentagem dos homens, que deveria ser de 75%, no entanto encontraram-se 89%. Sendo que não foi possível comparar com índices da cidade de Rio Verde, pois estes dados não estão disponibilizados. Não foram encontradas diferenças estatisticamente significativas das variáveis idade e escolaridade entre os dois grupos.

Em relação à categoria de habilitação, foi encontrado motoristas em todas as categorias, mas predominante na categoria AB. Mas não foi encontrada diferenças estatisticamente significativas entre os grupos. Em relação à experiência no trânsito, nos dois grupos foram encontrados motoristas de até um ano de experiência a mais de 4 anos, mas não foram constatadas também diferenças estatisticamente significativas.

Quanto ao estado brasileiro de origem foi encontrada diferença entre os dois grupos em relação ($X^2 = 12,783$, $p = 0,000$). No grupo de reabilitação (Grupo I) 77,8% são do estado de Goiás, sendo que a proporção dos outros estados é de 32 % para esse grupo, já no grupo II 22% são de Goiás, enquanto 68% são de outros estados. Também foi encontrada diferença estatisticamente significativa quanto ao estado civil ($X^2 = 11,768$, $p = 0,019$). Há um predomínio de pessoas solteiras no geral, mas que é acentuado no grupo I, em uma proporção de 64,3% no Grupo I para 35,9% no Grupo II.

O construto inteligência foi avaliado a partir do teste R-1 e a atenção concentrada pelo teste AC. No teste R-1 a média foi de 67,11(dp= 24,84) para o Grupo I e 44,80 (dp= 31,09) para o Grupo II. O teste t de Student indicou que há diferença significativa entre os grupos ($t=2,571$, $p=0,013$). Neste caso, os resultados sugerem que os motoristas que já se envolveram em infrações possuem maior capacidade de inteligência. Em relação ao instrumento de avaliação da atenção concentrada, que foi analisado pelo teste AC, houve uma pequena diferença entre os grupos, como observadas no gráfico da Figura 1, mas em termos estatísticos não foi significativa ($t=0,604$, $p=0,548$). Dos 54 motoristas que fizeram o teste AC, um foi considerado inapto e 10 inaptos temporários no primeiro momento.

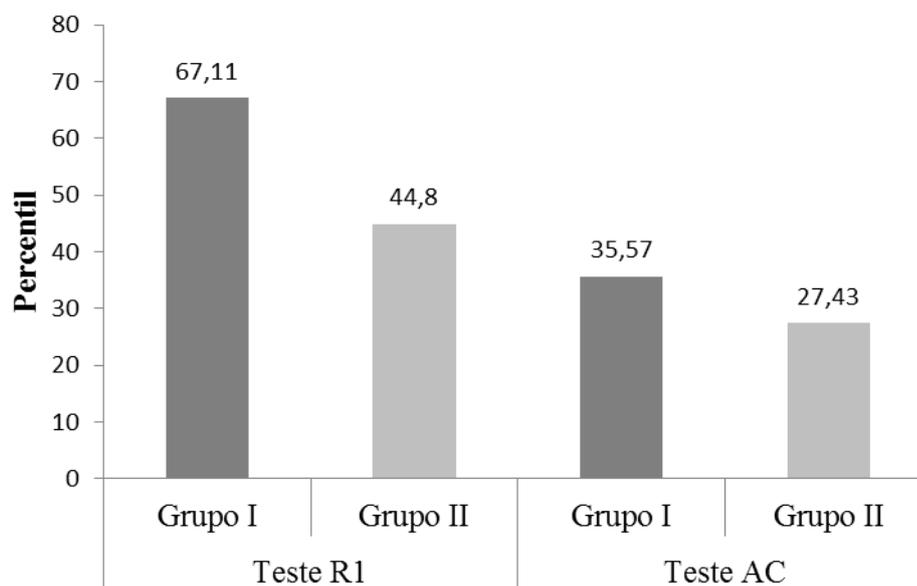


Figura 1 – Percentis dos testes R-1 e AC por grupo

Esse resultado aqui evidenciado, não foi demonstrado no estudo de Silva (2008). No referido estudo, os motoristas sem registro de infração tiveram maior capacidade de atenção concentrada e difusa do que aqueles com registro de infração. E quanto à inteligência não foi encontrada diferença entre os grupos.

Quanto aos instrumentos que avaliam os traços de personalidade, foi encontrado o teste Palográfico e a técnica projetiva de desenho casa – árvore – pessoa - H.T.P. Em relação a esses instrumentos, verificou-se que 57 motoristas da amostra haviam feito a técnica projetiva H.T.P e somente 4 fizeram o teste Palográfico.

Sendo assim, optou-se por analisar a técnica projetiva H.T.P, pela quantidade de testes que havia, possibilitando a análise estatística. Como primeiro passo, estruturaram-se as correções dos testes em que eram avaliados os conceitos interpretativos, seguindo as indicações de Buck (2003). Em seguida quantificaram-se os conceitos para comparações entre os grupos quanto aos conceitos interpretativos. Para comparação foi realizada a prova estatística do qui-quadrado. Foi encontrada diferença estatisticamente significativa entre o Grupo I e o Grupo II em alguns conceitos interpretativos. O grupo II apresentou mais detalhes para árvore ($X^2=7,198$, $p=0,007$), pescoço ($X^2=9,674$, $p=0,045$), dedos ($X^2=23,778$, $p=0,000$), movimento (pessoas) ($X^2=4,244$, $p=0,039$), rasura da pessoa ($X^2=13,578$, $p=0,019$). O grupo I apresentou detalhes de ombros ($X^2=4,613$, $p=0,032$). rotação (pessoa) ($X^2=6,234$, $p=0,013$).

Interpretando os conceitos do HTP pode-se concluir que a característica de personalidade que evidenciou o Grupo I foi a oposição. Quando analisados, nenhum dos participantes do Grupo II apresentou características de oposição, em contrapartida a maioria dos participantes do Grupo I apresentou tal característica. Talvez essa informação levanta a hipótese de que quem possui essa característica em sua personalidade, parece ser mais sucessível a se envolver em infrações de trânsito, uma vez que a oposição é a resistência que se opõe a uma ação.

O grupo II, também apresentou atributos distintos do grupo I, que conforme interpretação de Buck (2003) foram: incerteza, necessidade de controle, conflito, indecisão, autocrítica, ansiedade, sentimentos de inadequação, insegurança, inferioridade, impulsividade e características esquizóides. Os fatores ansiedade, incerteza, insegurança e indecisão parecem ser reações naturais em situações que favoreça seu surgimento, como é o caso desse segundo grupo, que está adquirindo a CNH, lidando com ocasiões que estão sendo testados.

No geral, os perfis dos grupos não apontaram sinais patológicos ou potenciais para patologia. Mas dentre os protocolos examinados, encontrou-se cinco participantes no Grupo I e 3 no Grupo II que apontaram a possibilidade de suicídio. Esse resultado também foi detectado no estudo de Lamounier e Rueda (2005), utilizando o PMK, em que indícios de suicídio foram evidenciados em um grupo de motoristas considerados inaptos.

A técnica projetiva do H.T.P. deve ser interpretada pareando problemas apresentados em respostas a outros instrumentos de avaliação e sobretudo em combinação com a história do indivíduo. Desse modo, torna-se necessário esclarecer que se utilizaram aqui apenas linhas gerais de orientação, uma vez que as interpretações clínicas devem ser baseadas na experiência clínica ou no conhecimento de outros materiais.

Nos prontuários avaliados dos condutores da amostra, observou-se o roteiro básico da entrevista na prática da avaliação psicológica para motorista, constava em aproximadamente metade dos prontuários (N=24) o autorrelato dos condutores do Grupo I quanto ao motivo da perda da permissão para dirigir, que podem ser visualizadas no Quadro 2. Esclarece-se que não pode-se afirmar com precisão que esses foram os dados reais da perda da habilitação, uma vez que aspectos baseados em autorrelatos nem sempre são eficazes e eficientes pela possibilidade do condutor burlar os verdadeiros motivos. Por outro lado, o autorrelato é um dado cheio de significado em relação à postura do motorista frente às regras de trânsito.

Quadro 2 – Autorrelato dos condutores quanto ao motivo para reabilitação

| Autorrelato | N | Art. CTB | Classificação das infrações |
|--|----|-----------------|-----------------------------------|
| “Vendi o carro e não transferi para o meu nome, o comprador teve muitas multas que veio para minha CNH” | 4 | Inespecífico | Inespecífico |
| “Estava andando com uma roda, fazendo malabarismo na rodovia” | 3 | Art. 244. III | Gravíssima |
| “Estava sem o cinto de segurança” | 2 | Art. 167. | Grave |
| “Andando em excesso de velocidade” | 2 | Art. 218. | Média, grave ou gravíssima* |
| “Tive reincidência em infrações” | 2 | Inespecífico | Inespecífico |
| “Levei uma multa por alterar as características de fábrica do escapamento da moto” | 1 | Art. 230. VII | Grave |
| “O carro estava em má condição de uso” | 1 | Art. 230. XVIII | Grave |
| “Dirigindo com a CNH vencida” | 1 | Art. 162. V | Gravíssima |
| “Estacionei em lugar proibido” | 1 | Art. 181. | Leve, média, grave ou gravíssima* |
| “Estava dirigindo de chinelo” | 1 | Art. 252. IV | Média |
| “A luz traseira da moto estava quebrada” | 1 | Art. 230. XXII | Média |
| “Não sei direito o motivo da perda da CNH. O carro do meu esposo está em meu nome, e ele ultrapassou a faixa de pedestre e então a multa veio no meu nome” | 1 | Art. 214. I | Gravíssima |
| “Bati em um ciclista que atravessou na minha frente” | 1 | Inespecífico | Inespecífico |
| “Tive um acidente com outra moto” | 1 | Inespecífico | Inespecífico |
| “Passei no sinal amarelo” | 1 | Inespecífico | Inespecífico |
| “Bati o carro da minha mãe, desviei de uma caçamba e bati no meio fio, na hora que a polícia estava passando” | 1 | Inespecífico | Inespecífico |
| Total | 24 | | |

*Situações em que não foram relatadas de modo específico os casos previstos no artigo podendo a infração variar de leve à gravíssima de acordo com o inciso.

Procurou-se orientar se as infrações relatadas constavam no CTB. Observa-se que a infração que teve o maior número de ocorrência entre as identificadas no CTB, foi praticar malabarismo ou equilibrar-se apenas em uma roda (Tabela 5). Os condutores que cometeram essa infração tinham em média 19 anos. Relacionando essa infração com a idade, sugere-se que a mesma esteja aliada à imaturidade, busca de sensação e aventura que parece presente em jovens com essa idade, como aqui já discutido em outro momento.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Foi encontrada diferença significativa entre os grupos, motoristas em reabilitação e pela primeira vez, em alguns aspectos dos testes de inteligência e de personalidade, sendo que a característica de oposição mostrou-se mais evidente nos motoristas em reabilitação. Apesar deste dado, neste estudo preferiu-se cautela ao se afirmar que esses dados sejam suficientes para traçar um perfil psicológico de motoristas, para predizer quem cometerá mais ou menos infração de trânsito.

Esses resultados confirmaram outros estudos que demonstram que ainda não se tem uma padronização do perfil do bom motorista, bem como as características psicológicas consideradas fatores que influenciam direta ou indiretamente no envolvimento do motorista em acidentes.

A avaliação psicológica tem a função, estabelecida legalmente, de habilitar os futuros motoristas descartando fatores psicológicos, nos níveis intelectuais, psicomotores e de personalidade, que podem interferir nessa função. Mas, como a Psicologia do Trânsito é uma das psicologias aplicadas mais abrangente e mais extensa, o psicólogo deve ir além e buscar outras medidas que possam avaliar o indivíduo nesse contexto, não se limitando somente aos testes psicológicos existentes. Investigar a visão e valores associados ao trânsito pode ser uma primeira medida para se entender e começar a traçar o perfil do bom motorista: que segue leis e dirige com segurança.

Ainda há controvérsias sobre a necessidade da avaliação psicológica no trânsito, sendo que alguns como Gouveia, Silva, Silva, Andrade, Filho e Costa (2002) consideram que esse tipo de avaliação no contexto do trânsito é dispensável. Em alguns países da Europa, por exemplo, a avaliação da personalidade com fins de habilitação de motoristas não é uma obrigação, não somente pela validade insuficiente, senão pelo respeito à individualidade (Rozestraten, 1985). Todavia, ao que parece, países como esses investem em Educação para o Trânsito gerando assim bons resultados e em via de regra, cumprindo o que no Brasil se aspira. O artigo 76 do CTB determina que “a educação para o trânsito será promovida na pré-escola e nas escolas de 1º, 2º e 3º graus, por meio de planejamento e ações coordenadas entre os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito e de Educação, da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios” (Brasil, 2002).

Com base nos dados deste estudo não se pode afirmar, que os motoristas com maiores escores nos testes cometem mais infração ou vice-versa. Esses resultados confirmaram estudos como de Silva (2008) que não se têm o perfil do bom motorista, bem como as características psicológicas consideradas fatores que influenciam direta ou indiretamente no envolvimento do ser humano em acidentes, o que dificulta o processo de avaliar quem está apto ou não para dirigir.

Dessa forma, deve haver também uma preocupação por parte dos profissionais em atuar de forma preventiva, como na educação e reeducação para o trânsito ou em programas de segurança viárias, não se limitando somente aos testes psicológicos existentes, mas a buscar outras medidas que possam avaliar o indivíduo nesse contexto, visto que a Psicologia do Trânsito é uma das psicologias aplicadas mais abrangente e mais extensa.

Vale refletir como tem sido o desenvolvido a Educação para o Trânsito no Brasil, e o que pode ser feito para transformar as estatísticas tão lamentáveis como as nossas, estando o Brasil no 5º lugar entre os países recordistas em acidentes de trânsito, segundo o DENATRAN (2011). A avaliação psicológica no trânsito poderá ter sua função mais plena, a de prever comportamentos inadequados e perigosos para o trânsito. O eixo norteador destas mudanças deve ser uma preocupação por parte dos profissionais em atuar de forma preventiva, auxiliando com conhecimentos científicos úteis para programas de educação e reeducação para o trânsito ou de programas de segurança viárias.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Almeida, N. D. V; Lima, A. K. B; Albuquerque, C. M. & Antunes, L. (2005). *As relações de gênero e as percepções dos/das motoristas no âmbito do sistema de trânsito*. Psicologia Ciência e Profissão, 25(2), 172-185.

Alves, I. C. B; & Esteves, C. (2004). *O Teste Palográfico na Avaliação da Personalidade*. São Paulo: Vetor.

Alves, I. C. B. (2002). R-1. *Teste não verbal de inteligência*. 2. ed. rev. e ampl. São Paulo: Vetor.

Brickenkamp, R. (2000). *Teste d2 de atenção concentrada: manual, instruções, avaliação e interpretação*. São Paulo: CETEPP.

Brasil (2002). *Código de Trânsito Brasileiro CTB*. Brasília: Senado Federal.

Buck, J. N. (2003). Casa – árvore – pessoa - *H.T.P. Manual e Guia de Interpretações*. Trad. R. C. Tardivo. São Paulo: Vetor.

Cambráia, S. V. (2002). *AC – Teste de atenção concentrada*. São Paulo: Vetor.

Conselho Federal de Psicologia (CFP) (2009). *Resolução CFP Nº 007 de 29 de julho de 2009*. Normas e procedimentos para a avaliação psicológica no contexto do Trânsito. Retirado em 7 de maio de 2011 do World Wide Web: www.pol.org.br

Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) (2004). *Resolução CONTRAN Nº 168 de 14 de dezembro de 2004*. Estabelece Normas e Procedimentos para a formação de condutores de veículos automotores e elétricos, a realização dos exames, a expedição de documentos de habilitação, os cursos de formação, especializados, de reciclagem e dá outras providências. Retirado em 7 de maio de 2011 do World Wide Web: www.denatran.gov.br

Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) (2008). *Resolução CONTRAN Nº 267 de 15 de fevereiro de 2008*. Dispõe sobre o exame de aptidão física e mental, a avaliação psicológica e o credenciamento das entidades públicas e privadas. Retirado em 12 de abril de 2011 do World Wide Web: www.denatran.gov.br

Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) (2011). *Frota de veículos, por tipo e com placa, segundo os Municípios da Federação - Dez/2011*. Retirado em 23 de fev de 2012 do World Wide Web: <http://www.denatran.gov.br/frota.htm>

Departamento Estadual de Trânsito de Goiás (DETRAN-GO) (2008). *Relatório estatístico de trânsito 2008*. Retirado em 30 de agosto de 2011 do World Wide Web: www.detran.goias.gov.br

Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN) (2011). *Pare, pense e mude. Pacto nacional para redução dos acidentes*. Retirado em 10 de agosto de 2011 do World Wide Web: www.denatran.gov.br

Gouveia, V. V., Silva, D. V., Silva, M. P. V., Andrade, C. L., Filho, S. B. S. & Costa, D. M. F. (2002). Atitudes frente à avaliação psicológica para condutores: Perspectivas de técnicos, estudantes de psicologia e usuários. *Psicologia Ciência e Profissão*, 22(2), 50-59.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas (IBGE) (2010). Retirado em 10 janeiro de 2011 do World Wide Web: www.ibge.gov.br

Lamounier, R. (2005). *O Rorschach e a avaliação de motoristas: evidência de validade*. Dissertação de Mestrado em Psicologia. Universidade São Francisco. Itatiba.

Lamounier, R; & Rueda, F. J. M. (2005). Avaliação psicológica com o PMK no contexto do trânsito. *Psicologia: Pesquisa e Trânsito*, 1(1), 25-32.

Machado, A. P. (2001). *A obsessão pelo automóvel*. Jornal Folha de Londrina/Folha do Paraná, 06/05/2001.

Rozestraten, R. J. A. (1985). O exame psicológico para motorista em alguns países fora do Brasil. *Psicologia & Trânsito*, 2(2), 67-74.

Rozestraten, R. J. A. (1988). *Psicologia do Trânsito: Conceitos e Processos Básicos*. São Paulo: E.P.U.

Rueda, F. J. M; & Lamounier, R. (2006). O Psicodiagnóstico Miocinético em motoristas: diferenças por gênero, escolaridade e idade. *Avaliação Psicológica*, 5(2), 179 -187.

Silva, F. H. V. C. (2008). *Medida da Preditividade de Instrumentos Psicológicos nas Avaliações Psicológicas de Condutores*. Dissertação de Mestrado em Psicologia. Universidade Federal do Rio Grande do Norte.

Silva, F. H. V. C; & Alchieri, J. C. (2007). Avaliação psicológica da personalidade de condutores: Uma revisão de literatura. *Psico-USF*, 12(2), 189-196.

Tonglet, E. C. (2001). *BFM-1. Bateria de funções mentais para motorista: testes de atenção*. São Paulo: Vetor.