

Evidências de validade relativas ao contexto do trânsito para o Teste de Atenção Concentrada – TEACO-FF

*Fabián Javier Marín Rueda – Universidade São Francisco
Marina Gasparoto do Amaral Gurgel – Universidade São Francisco*

Resumo

O objetivo da pesquisa foi verificar possíveis diferenças no Teste de Atenção Concentrada (TEACO-FF) em função da escolaridade, do tipo de avaliação psicológica pericial, em função da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) e pelo fato de exercer atividade remunerada ou não relacionada ao ato de dirigir. Para isso participaram um total de 698 pessoas dos estados da Bahia e de Sergipe. A idade variou de 18 a 58 anos, sendo 374 eram homens e 324 mulheres. A escolaridade foi do ensino fundamental incompleto até cursos de pós-graduação. As aplicações ocorreram em clínicas credenciadas pelo Detran de cada estado e por psicólogos que possuíam curso de Perito Examinador. Ainda, o instrumento foi respondido de forma coletiva por estudantes de uma universidade particular do estado de Sergipe. Os resultados sugeriram que seria necessária a criação de normas específicas em função da escolaridade, do tipo de avaliação procurada (obtenção, renovação ou mudança de categoria da CNH), do tipo de CNH procurada (categoria A, AB, B, C, D ou E), e em função de exercer atividade remunerada ou não, uma vez que os seus resultados no TEACO-FF apresentaram diferenças estatisticamente significativas. Dessa forma, evidências de validade relativas ao contexto do trânsito foram verificadas para o TEACO-FF.

Palavras-chave: Atenção, trânsito, psicologia do trânsito.

Validity evidences to the Teste de Atenção Concentrada – TEACO-FF concerning with the traffic context

Abstract

This research aimed to verify whether the Teste de Atenção Concentrada (TEACO-FF) shows differences in relation to the scholarship, types of pericial psychological assessment, concerning to the license to drive considering the fact that the person drive as a profession or not. 698 participants, aging from 18 to 58 years old, of both the sexes (374 males and 324 females) living in Bahia e Sergipe were analyzed. Their education varied from the incomplete basic education to graduate. The tests were collectively administered in specialized clinics, authorized by the Detran, and the psychologists were trained to this selection. The results suggested the necessity of adequate patterns related to the level of education, the type of assessment and the use of the license aimed. This conclusion is supported by the results of the TEACO-FF and the differences statistically significant showed in each case. Finally, evidences of validity concerning with to the traffic context were verified to the TEACO-FF.

Keywords: Attention, traffic, psychology do traffic.

Evidencias de validez relativas al contexto do trânsito para el Teste de Atenção Concentrada – TEACO-FF

Resumen

El objetivo de la investigación fue verificar posibles diferencias en el Teste de Atenção Concentrada (TEACO-FF) en razón de la escolaridad, del tipo de evaluación psicológica, en función de la libreta de conducir e por el hecho de ejercer actividad remunerada o no relacionada al acto de conducir. Para eso participaron 698 personas de los estados de Bahia y de Sergipe. La edad varió de 18 a 58 años, siendo que 374 eran hombres y 324 mujeres. La escolaridad fue desde la enseñanza primaria hasta cursos de pos graduación. Las aplicaciones ocurrieron en clínicas acreditadas por el DETRAN de cada estado y por psicólogos que tenían curso de perito examinador. Todavía, el instrumento fue respondido de forma colectiva por estudiantes de una universidad privada del estado de Sergipe. Los resultados sugirieron que seria necesario crear normas específicas en razón de la escolaridad, del tipo de evaluación (obtención, renovación o cambio de categoría de la libreta de conducir), del tipo de libreta requerida (categoria A, AB, B, C, D y E), y en función de ejercer actividad remunerada o no, una vez que los resultados en el TEACO-FF presentaron diferencias estadísticamente significativas. De esa forma, evidencias de validez relativas al contexto del tránsito fueron verificadas para el TEACO-FF.

Palabras clave: Atención, tránsito, psicologia del tránsito.

Introdução

O trânsito pode ser definido como “o conjunto de deslocamentos de pessoas e veículos nas vias públicas, dentro de um sistema convencional de normas, que têm por fim assegurar a integridade de seus participantes” (Rozestraten, 1988, p. 4). Ainda, segundo o Código de Trânsito Brasileiro (CTB, 1997), Capítulo I, art. 1º, § 1º, “Considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga”. Mas, de fato, quando se fala em trânsito uma das primeiras coisas que vêm à tona para a maior parte das pessoas é o ato de dirigir. Isso porque dirigir é a principal forma de se movimentar em muitos países do mundo.

Mas para o ato de dirigir seria necessária a aquisição da habilidade de dirigir. Nesse sentido, Gonzáles e Hoffmann (2004) afirmaram que na atividade de dirigir um veículo automotor existiria um conjunto de fatores e processos psicológicos que integrariam o sistema cognitivo humano e que o funcionamento inadequado de um desses fatores poderia provocar o envolvimento em acidentes de trânsito. Por sua vez, Rocha (2006) apontou que no processo cognitivo das pessoas ao dirigir um veículo, muitas informações seriam reunidas e avaliadas (conhecimentos, normas, costumes, personalidade, entre outros) para tomar uma decisão num curto período de tempo, uma vez que essa decisão muitas vezes poderia ser de adequação ao disposto pelo sistema trânsito, mas também de transgressão, gerando dessa forma riscos ao ambiente do trânsito.

Segundo Rozestraten e Dotta (1996), dirigir um veículo seria trabalho para especialistas e necessitaria de uma preparação bastante especial e um grande autodomínio. Para os autores não existiria um trabalho humano que exigisse mais atenção, habilidade, talento, dedicação e concentração do que o ato de dirigir um veículo. Destacam como fatores pessoais mais importantes possuir uma atenção muito aguçada, ter espírito de equipe e respeito pelas leis de trânsito.

Para Lajunen e Summala (1997), o ato de dirigir de forma segura poderia ser entendido a partir de dois componentes: as habilidades cognitivas e a motivação. As habilidades cognitivas envolveriam o processamento de informações e habilidades motoras, enquanto a motivação abrangeria um motivo passageiro ou fatores permanentes da personalidade e atitudes em

relação à segurança no trânsito. Vale destacar que para os autores, as habilidades motoras e cognitivas não preveriam, necessariamente, o envolvimento de motoristas em acidentes de trânsito, porém, seriam de extrema importância para avaliar um candidato a motorista.

Dentro desse contexto, os autores mencionados destacam que a identificação dos comportamentos do motorista que poderiam desencadear os acidentes de trânsito tem sido um desafio para os pesquisadores da área. Assim, Clark (1995) apresentou dois tipos de fatores ligados aos acidentes dos motoristas, sendo eles os de ordem cognitiva, que estariam relacionados ao processamento da informação, e os de ordem social, que possuiriam um caráter motivacional e desencadeariam uma propensão a cometer violações no trânsito.

Nesse sentido, Blasco (1994) ressaltou a importância de dirigir os esforços para minimizar os índices de acidentes de trânsito, sempre levando em consideração que o fator humano apareceria como a principal causa desses acidentes. Assim, prever e prevenir determinados comportamentos humanos que poderiam resultar em acidentes seria de extrema importância, uma vez que a melhoria da sinalização e das condições da via não tem conseguido diminuir os altos números de acidentes no Brasil e no mundo. O autor destacou que nos últimos anos algumas pesquisas na área têm se preocupado em contribuir para um maior entendimento e compreensão dos comportamentos e das características psicológicas dos condutores que poderiam se envolver em acidentes. Dessa forma, segundo Blasco (1994), uma vez conhecidas as fontes dos acidentes de trânsito, medidas de segurança poderiam ser tomadas para promover uma maior tranquilidade para os usuários da via.

Quanto aos dados relacionados aos acidentes, autores como Barkley, Guevremont, Anastopoulos, DuPaul e Shelton, em 1993, já apontavam que a metade das mortes de adolescentes entre 16 e 19 anos nos Estados Unidos se deviam a acidentes de trânsito, e que a prevalência de homens nesses acidentes fatais era maior do que o número de mulheres envolvidas. Os autores destacaram como possível causa para esses acidentes a falta de concentração apresentada para o campo visual que os adolescentes têm a sua frente enquanto dirigem.

Por sua vez, no Brasil os acidentes de trânsito foram apontados pela Fundação Nacional da Saúde, em 2000, como a segunda causa de mortes entre os jovens. Nes-

se sentido, segundo dados do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran, 2005), em 1997 e 1998 foram registradas 351.151 e 340.750 ocorrências de acidentes sem óbito, respectivamente, e mais de 20.000 acidentes com vítimas fatais por ano. Em 1999 esse número manteve-se praticamente estável, sendo verificadas 325.729 ocorrências sem óbito e 20.178 acidentes com vítimas fatais. O mesmo foi evidenciado em 2001, com 394.596 acidentes sem óbito e 20.039 com registro de vítimas. Por sua vez, em 2002 houve 318.313 acidentes sem vítimas fatais e 18.877 com vítimas.

Já na década de 1990 os jovens encontravam-se entre as principais vítimas, com 24,32% na faixa etária de 15 a 24 anos de idade (Denatran, 1997). Em 2003, percebeu-se um aumento na faixa etária de óbitos em acidentes de trânsito, ficando entre 25 e 34 anos, sendo 81% do sexo masculino. Nos dados apresentados pelo Denatran (1997) também foram mostrados os tipos de veículos envolvidos nos acidentes, uma vez que os automóveis tiveram uma ocorrência de 48,46% e as causas possíveis dos acidentes foram a falta de atenção, responsável por mais de 30% da incidência, e em segundo lugar o excesso de velocidade, com 11,74%. Corroborando essa informação, segundo dados do Conselho Nacional de Trânsito (Contran), em 2001, a falta de atenção foi responsável por mais de 35.000 acidentes, e no ano de 2002 esse número ultrapassou 37.000 acidentes. Dessa forma, o número de acidentes de trânsito por falta de atenção nesse período correspondeu a 35% do total de acidentes de trânsito. Vale ressaltar que nesses dois anos a falta de atenção foi a maior causadora de acidentes, se considerada a variável de forma isolada.

Se levado em consideração a grande quantidade de fatores envolvidos no trânsito, poder-se-ia afirmar que, embora pareça claro que o homem represente o maior causador de acidentes de trânsito, seria quase impossível dizer o quanto ele seria responsável, uma vez que as variáveis intervenientes no sistema trânsito pareceriam ser muitas. Nesse sentido, de acordo com a Resolução nº80/98 do Código de Trânsito Brasileiro, as áreas de concentração de características psicológicas para serem avaliadas seriam: (a) áreas percepto-reacional e motoras, que seriam avaliadas por meio de técnicas psicológicas permitindo aferir os seguintes itens, atenção, percepção, tomada de decisão, motricidade e reação, cognição e nível mental; (b) área de equilíbrio psíquico, que seria avaliada por meio de entrevistas e observação durante os exames,

as quais iriam verificar a ansiedade e a excitabilidade, a ausência de quadro reconhecidamente patológico, o controle adequado da agressividade e a impulsividade, o ajustamento pessoal-social e demais problemas correlatos (alcoolismo, epilepsia, entre outros), que poderiam afetar a segurança do trânsito; (c) habilidades específicas e complementares, como a atenção concentrada, a rapidez de raciocínio, e as relações espaciais, desde que necessário ao aprofundamento da avaliação psicológica. Também, a Resolução nº 12/2000 do Conselho Federal de Psicologia (2000) estabeleceu que para avaliar o perfil psicológico do candidato à CNH e do condutor de veículos automotores, deveriam ser considerados o nível intelectual, o nível de atenção, o nível psicomotor, a personalidade e o nível psicofísico. Nesse sentido, de acordo com Brickenkamp (2004), a investigação dos processos básicos se faz necessária, entendendo por processos básicos a atenção, a concentração, o esforço e o controle emocional; não sendo suficiente apenas a avaliação da personalidade e/ou inteligência e os conhecimentos teóricos.

Nesse sentido, segundo Wahlberg (2003), na avaliação psicológica pericial, durante décadas pesquisadores do trânsito vêm tentando identificar os fatores psicológicos que poderiam ser causa dos acidentes de trânsito. No entanto, até o momento pareceria não haver um consenso em relação a essa questão, o que, segundo o autor, muitas vezes leva a certo individualismo nos métodos escolhidos para avaliar o candidato a condutor.

No Brasil, algumas das críticas feitas à avaliação psicológica realizada no contexto do trânsito devem ser destacadas. Dentre elas encontra-se a falta de padronização de instrumentos utilizados (Mêa & Ilha, 2003). Ainda, há uma carência de evidências de validade dos instrumentos relacionadas à área do trânsito. Por exemplo, o que se observa em muitos manuais de instrumentos é uma normatização em função da escolaridade e do tipo de carteira de habilitação sem, de fato, comprovar no instrumento que essas diferenças existem.

Dentro desse contexto, os objetivos deste estudo foram verificar se o desempenho no Teste de Atenção Concentrada (TEACO-FF) apresentaria diferenças em função da escolaridade das pessoas, em função do tipo de Avaliação Psicológica Pericial procurada pelos sujeitos, em relação à categoria da CNH e, por fim, se haveria diferenças na atenção concentrada em função das pessoas exercerem ou não atividade

remunerada relacionada ao contexto do trânsito. Com isso, a pesquisa contribuiria para o aprofundamento dos estudos referentes a normas específicas para determinados tipos de populações envolvidos no contexto do trânsito.

Método

Participantes

Participaram da pesquisa, no total, 698 sujeitos dos estados da Bahia e de Sergipe, nordeste do Brasil. Quanto à Bahia, os participantes foram 347 (49,7%) que passaram pelo processo de avaliação psicológica pericial para obtenção, renovação ou mudança de categoria da Carteira Nacional de Habilitação. Os indivíduos pertencentes ao estado de Sergipe foram 351 (50,3%). Deles, 123 eram candidatos à obtenção da CNH que passaram pelo processo de avaliação psicológica pericial e 228 eram estudantes universitários de vários cursos das áreas de humanas, biológicas e exatas de uma instituição particular, uma vez que a maior parte deles já possuía CNH. A idade variou de 18 a 58 anos ($M=25,65$, $DP=8,00$). Quanto ao sexo, 374 (53,6%) eram homens e 324 (46,4%) mulheres. A escolaridade variou desde o ensino fundamental incompleto até o ensino superior completo e cursos de pós-graduação. Vale destacar que nos estudos que procuraram investigar possíveis diferenças em função do tipo de avaliação e do tipo de CNH procurada, assim como também se a pessoa exercia atividade remunerada ou não relacionada à atividade de dirigir, o número de participantes foi menor, porém era proveniente desse total de 698 indivíduos.

Assim, em relação ao estudo referente ao tipo de avaliação procurada, 292 pessoas (64,2%) realizaram os exames psicológicos para obtenção da CNH, 59 (13,0%) para mudança de categoria da CNH e 104 indivíduos (22,9%) para renovação da CNH. A idade desse grupo de indivíduos variou de 18 a 59 anos ($M=27,22$, $DP=9,12$) e quanto ao sexo, 300 (65,9%) eram homens e 155 (34,1%) mulheres.

Por sua vez, no estudo relacionado ao tipo de categoria da CNH procurada, participaram 299 indivíduos com idade variando de 19 a 59 anos ($M=27,09$, $DP=8,98$). Quanto ao sexo, 208 (69,6%) eram homens e 91 (30,4%), mulheres. A maior frequência de CNH procurada foi a categoria AB (39,5%), seguida pela categoria B (33,8%). A menor frequência foi observada na categoria C (2,3%). Quanto às categorias

A, D e E, as frequências foram 7,4%, 13,7% e 3,3% respectivamente.

Por fim, para verificar se haveria diferenças em função de as pessoas exercerem ou não atividade remunerada relacionada ao contexto do trânsito, participaram 326 pessoas que já possuíam CNH. A média de idade foi 28,82 ($DP=9,07$) e, em relação ao sexo, 222 (68,1%) foram homens e 104 (31,9%), mulheres. Do total de participantes, 150 (46%) exerciam algum tipo de atividade remunerada relacionada ao contexto do trânsito (motoristas de táxi, de ônibus, vendedores, por exemplo) e 176 (54%) possuíam a CNH para se locomover para o trabalho, para passeios de final de semana, dentre outros, não a utilizando para fins comerciais.

Instrumento

Teste de Atenção Concentrada – TEACO-FF (Rueda & Sisto, no prelo)

O Teste de Atenção Concentrada (TEACO-FF) fornece um tipo de informação que se refere à Atenção Concentrada (AC), que indica a capacidade de uma pessoa em selecionar apenas uma fonte de informação diante de vários estímulos distratores num tempo predeterminado. A medida de Atenção Concentrada corresponde à soma de itens que deveriam ser assinados (tarefa solicitada) menos os erros e as omissões cometidas pelo sujeito.

Na sua totalidade o instrumento possui 500 estímulos distribuídos em 20 colunas com 25 estímulos cada. Do total, 180 são estímulos alvo; cada coluna contém nove alvos e 16 estímulos distratores (total de 320 distratores). No topo da folha de resposta se encontra “a cruz com os quatro pontos em sua volta” para que a pessoa que responde possa visualizar o modelo enquanto realiza o teste. A localização dos símbolos a serem marcados pelo respondente foi sorteada ao acaso, evitando dessa forma a repetição de linhas.

O tempo de aplicação é de 4 minutos. Para se atingir esse tempo o instrumento foi aplicado sem tempo limite em 80 indivíduos, obtendo-se como tempo médio de realização 5’22”, fixando-se finalmente o tempo de 4 minutos. A pontuação máxima do instrumento pode ser de 180 pontos.

Procedimento

Após aprovação da pesquisa pelo Comitê de Ética e assinatura do Termo de Consentimento por parte dos respondentes, o instrumento foi aplicado por psi-

cólogos peritos em avaliação psicológica nos estados da Bahia e de Sergipe. Nesses casos a aplicação foi realizada individualmente em clínicas credenciadas pelo Detran de cada estado.

Em relação aos estudantes universitários, a aplicação foi coletiva, em sala de aula e em horário anteriormente combinado com os professores. Em ambos os casos o tempo de aplicação não excedeu os 10 minutos.

Resultados

Para análise dos resultados, num primeiro momento será apresentado o estudo referente às possíveis diferenças em função da escolaridade das pessoas, posteriormente a análise relativa ao tipo de Avaliação

Psicológica Pericial procurada pelos indivíduos. Após isso se encontra o resultado relativo à categoria da CNH e, por fim, o estudo feito com os participantes que exerciam atividade remunerada ou não relacionada ao contexto do trânsito.

Relativa à escolaridade

Com o objetivo de analisar possíveis diferenças no TEACO-FF em função da escolaridade realizou-se uma ANOVA, adotando como nível de significância 0,05. Pelos resultados constataram-se diferenças estatisticamente significativas [$F(5,697)=35,93, p=0,000$]. Para investigar os resultados de quais grupos justificaram essa diferença utilizou-se a prova de *Tukey* e seus resultados estão na Tabela 1.

Tabela 1. Subgrupos de escolaridade formados pela prova de *Tukey* para o TEACO-FF

Escolaridade	N	Subgrupo para alfa = 0,05	
		1	2
Ensino fundamental completo	28	79,36	
Ensino fundamental incompleto	103	82,14	
Ensino médio completo	154		109,51
Ensino médio incompleto	22		111,36
Ensino superior incompleto	364		120,51
Ensino superior completo e/ou pós-graduação	27		124,26
<i>p</i>		0,998	0,167

A prova de *Tukey* diferenciou o ensino fundamental incompleto e completo das escolaridades mais avançadas, uma vez que o completo apresentou uma média menor na atenção concentrada, embora essa diferença não tenha sido significativa quando comparada ao ensino fundamental incompleto. Por sua vez, as outras escolaridades estudadas ficaram conglomeradas em um mesmo agrupamento. Levando em consideração que o ensino fundamental completo, o ensino médio incompleto e o ensino superior completo e/ou pós-graduação apresentaram um número pequeno de participantes, realizou-se uma reconfiguração da variável escolaridade. Dessa forma, o ensino fundamental incompleto e o ensino fundamental completo foram novamente

agrupados e denominados de “ensino fundamental”; o ensino médio incompleto e o ensino médio completo formaram o grupo denominado “ensino médio”; o ensino superior incompleto e o ensino superior completo e/ou pós-graduação formaram o agrupamento denominado “ensino superior”.

Para verificar possíveis diferenças nesses três agrupamentos, realizou-se uma análise de variância, observando novamente diferenças estatisticamente significativas [$F(2,697)=85,77, p=0,000$]. Por esse resultado pode-se perceber que o valor de *F* aumentou consideravelmente quando comparado ao estudo dos seis tipos de escolaridade de forma separada. Para verificar que grupos justificaram essas diferenças pode-se observar a Tabela 2.

Tabela 2. Subgrupos de escolaridade formados pela prova de *Tukey* para o TEACO-FF

Escolaridade	N	Subgrupo para alfa = 0,05		
		1	2	3
Ensino fundamental	131	81,54		
Ensino médio	176		109,74	
Ensino superior	391			120,76
<i>p</i>		1,000	1,000	1,000

Com essa nova configuração da escolaridade os três grupos foram diferenciados pela prova de *Tukey*, uma vez que ao aumento da escolaridade corresponde um aumento na atenção concentrada avaliada pelo TEACO-FF.

Tabela 3. Subgrupos de tipo de avaliação formados pela prova de *Tukey* para o TEACO-FF

Tipo de Avaliação	N	Subgrupo para alfa = 0,05		
		1	2	3
Renovação	104	88,25		
Mudança de categoria	59		98,53	
Inicial	292			110,53
<i>p</i>		1,000	1,000	1,000

Pela Tabela 3 verificou-se que as pessoas foram diferenciadas em função do tipo de avaliação psicológica pericial que procuraram. O grupo que estava realizando a avaliação psicológica pericial pela primeira vez (inicial) apresentou uma média de pontos maior no TEACO-FF, seguido pelo grupo de mudança de categoria e finalmente as pessoas que estavam renovando a CNH.

Tabela 4. Subgrupos de categoria da CNH formados pela prova de *Tukey* para o TEACO-FF

Tipo de CNH	N	Subgrupo para alfa = 0,05
		1
Categoria C	7	81,86
Categoria E	10	89,20
Categoria D	41	91,59
Categoria B	101	109,37
Categoria A	22	110,05
Categoria AB	118	110,10
<i>p</i>		0,081

Percebe-se pela Tabela 4 que nenhum grupo foi diferenciado em função da categoria da CNH, embora a ANOVA tenha mostrado diferenças significativas. Com base nisso pensou-se por um lado em agrupar as categorias A, AB e B (Grupo 1) e por outro as categorias C, D e E (Grupo 2). Feito isso realizou uma comparação por meio da prova *t* de *student*, verificando diferenças estatisticamente significativas ($t=4,30$, $p=0,000$), sendo que o Grupo 1 apresentou uma média de pontos maior (109,79, $DP=32,67$) em relação ao Grupo 2 ($M=90,00$, $DP=25,76$).

Relativa ao exercício de atividade remunerada ou não

Para verificar diferenças entre esses dois grupos foi realizada a prova *t* de *student*, obtendo resultados

Relativa ao tipo de avaliação psicológica pericial

Para buscar possíveis diferenças foi realizada uma ANOVA, obtendo-se resultados estatisticamente significativos [$F(2,454)=24,30$, $p=0,000$]. A prova de *Tukey* (Tabela 3) mostra quais grupos justificaram essas diferenças.

Relativa à categoria da CNH

Para observar possíveis diferenças foi realizada uma análise de variância, verificando resultados estatisticamente significativos [$F(5,298)=3,78$, $p=0,002$]. Pese a tal diferença, a prova de *Tukey* não diferenciou os participantes em função da categoria da CNH. Os resultados dessa análise podem ser visualizados na Tabela 4.

estatisticamente significativos ($t=-2,91$, $p=0,004$). Nesse sentido, o grupo de participantes que exercia atividade remunerada apresentou uma média de pontos de 95,35 ($DP=32,32$), enquanto o grupo que não exercia tal atividade teve uma média de 105,92 pontos ($DP=32,97$).

Discussão

O trabalho foi proposto como uma forma de apresentar dados de evidências de validade relativas ao contexto do trânsito para o TEACO-FF (Rueda & Sisto, no prelo). Assim, num primeiro momento foram estudadas possíveis diferenças em função da escolaridade das pessoas e foi verificado que aquelas com nível universitário ou pós-graduação apresen-

taram maiores pontuações no TEACO-FF, quando comparadas com pessoas com ensino médio ou ensino fundamental. Com base nesses resultados sugerem-se normas específicas para a interpretação dos resultados desse instrumento em função da escolaridade.

Ainda foi pesquisado se seria necessário diferenciar os indivíduos em função do tipo de avaliação psicológica pericial procurada (obtenção, renovação ou mudança de categoria). Pelo resultado pode ser interpretado que seria necessário o estabelecimento de normas separadas para esses grupos, uma vez que as pessoas que desejam obter a CNH apresentaram pontuações em atenção concentrada consideravelmente maiores que os indivíduos que procuraram a renovação e a mudança de categoria da CNH.

Posteriormente foi estudado se haveria diferenças em função da CNH procurada pelas pessoas. Nesse sentido, o resultado sugeriu a criação de normas específicas para as pessoas que procuram as categorias A, AB e B, daquelas que pleiteiam a categoria C, D ou E. Deve ser destacado que esse resultado deve ser olhado com cuidado, uma vez que as categorias C, E e D, respectivamente, foram as que apresentaram a menor média de pontos no TEACO-FF. Se considerado que essas categorias se referem a transporte de carga, transporte de passageiros, podendo até mesmo dirigir cargas inflamáveis e perigosas (desde que se tenha o curso de movimentação de produtos perigosos exigido pelo Denatran), pode-se pensar na necessidade de se preocupar mais com essa população, uma vez que a falta de atenção apresentada por eles poderia comprometer a vida de muitas pessoas inseridas no sistema trânsito.

Por fim, o fato de exercer atividade remunerada ou não relacionada ao contexto do trânsito foi estudada. O resultado mostrou diferenças estatisticamente significativas entre esses dois grupos, uma vez que o grupo de participantes que exercia atividade remunerada apresentou uma média de pontos menor que o grupo que não exercia tal atividade. Esse resultado poderia ser explicado, talvez, pelo fato de os motoristas que exercem atividade remunerada muitas vezes terem de cumprir horários e se apressar no trânsito, em decorrência de possíveis sanções no trabalho ou a possibilidade de deixar de ganhar mais dinheiro. Com base nesse resultado duas conclusões puderam ser feitas. A primeira é que seria necessária a criação de normas específicas para o grupo de motoristas que exerce algum tipo de atividade remunerada relacionada ao trânsito.

A segunda é que deve haver uma maior preocupação com esse grupo de motoristas, pois espera-se que eles apresentem níveis de atenção concentrada mais elevados, já que muitas vezes eles transportam outras pessoas sob a sua responsabilidade.

Resumindo, este estudo apresentou alguns dados que devem ser levados em consideração no momento de realizar uma avaliação da atenção concentrada na perícia psicológica para motoristas e candidatos a motorista. De fato, a pesquisa apresentou dados para o Teste de Atenção Concentrada – TEACO-FF (Rueda & Sisto, no prelo) que servem como evidências de validade para o contexto do trânsito. Sugere-se que esse tipo de trabalho continue sendo realizado com outros instrumentos utilizados na avaliação psicológica pericial, como uma forma de aprimorar a qualidade dos testes utilizados na área da Psicologia do Trânsito no Brasil.

Referências

- Barkley, R. A., Guevremont, D. G., Anastopoulos, A. D., DuPaul, G. J. & Shelton, T. L. (1993). Driving-related risks and outcomes of attention deficit hyperactivity disorder in adolescents and young adults: A 3-5 year follow-up survey. *Pediatrics*, 113, 212-218.
- Blasco, R. D. (1994). Psychology and Road Safety. *Applied Psychology: an International review*, 43(2), 313-322.
- Brickenkamp, R. (2004). *d2: Test de atención* (2 ed.). Madrid: TEA Ediciones.
- Clark, C. (1995). *Avaliação de Alguns Parâmetros de Infrações de Trânsito por Motoristas e Policiais*. Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo, Instituto de Psicologia, Departamento de Psicologia Experimental. São Paulo.
- Código de Trânsito Brasileiro (1997). São Paulo: Novo Século.
- Conselho Federal de Psicologia (2000). Resolução nº 012/2000. Obtido em 14 de dezembro de 2005: www.pol.org.br.
- Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN (1997). *Estatísticas Gerais sobre Trânsito*. Brasília.
- Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN (2005). *Acidentes de trânsito: Série histórica*. Obtido em 14 de fevereiro de 2006 do World Wide Web: www.detrans.com.br.
- Fundação Nacional da Saúde (2000). *Estudos epidemiológicos*. Obtido em 23 de fevereiro de 2005: www.portal.saude.gov.br/portal/arquivos/pdf/estudos_epidemiologicos.pdf.

- González, L. M. & Hoffmann, M. H. (2004). Acidentes de trânsito e fator humano. In J. C. Alchieri, R. M. Cruz & M. H. Hoffmann, (Orgs.), *Comportamento humano no trânsito* (pp. 377-391). São Paulo: Casa do Psicólogo.
- Lajunen, T. & Summala, H. (1997). Driving experience, personality, and skill and safety-motive dimensions in drivers self-assessment. *Personality and Individual Differences*, 19, 307-318.
- Méa, C. P. D. & Ilha, V. D. (2003). Percepção de psicólogos do trânsito sobre a avaliação de condutores. In M. H. Hoffmann, R. M. Cruz & J. C. Alchieri (Orgs.), *Comportamento humano no trânsito* (pp. 265-288). São Paulo: Casa do Psicólogo.
- Rocha, J. B. A. (2006). *Valores e variáveis sócio-demográficas e auto-relatos de comportamento no trânsito de motoristas suspensos e não suspensos de Belém e Curitiba*. Tese de Doutorado. Universidade Federal do Pará. Pará.
- Rozestraten, R. J. A. (1988). *Psicologia do Trânsito: Conceitos e Processos Básicos*. São Paulo: EPU.
- Rozestraten, R. J. & Dotta, A. J. (1996). *Os sinais de trânsito e o comportamento seguro*. Porto Alegre: Sagra-Luzzato.
- Rueda, F. J. M. & Sisto, F. F. (no prelo). *Teste de Atenção Concentrada – TEACO-FF Manual*. São Paulo: Casa do Psicólogo.
- Wahlberg, A. E. (2003). Some methodological deficiencies in studies on traffic accident predictors. *Accident Analysis and Prevention*, 35, 473-486.

Recebido em outubro de 2008
Reformulado em novembro de 2008
Aprovado em dezembro de 2008

Sobre os autores

Fabián Javier Marín Rueda é psicólogo e doutorando em Avaliação Psicológica da Universidade São Francisco. Bolsista CAPES.

Marina G. A. Gurgel é psicóloga e mestranda em Avaliação Psicológica da Universidade São Francisco.