O EXAME PSICOTÉCNICO DE MOTORISTAS NO DISTRITO FEDERAL (*)

MARCUS VINICIUS MACHADO VIEIRA
ALFREDO DE OLIVEIRA PEREIRA
ARMANDO VAZ CARVALHO
Técnicos do ISOP

Em 27 de março de 1951, o Major Geraldo de Menezes Côrtes, então Diretor do Serviço de Trânsito, pela Portaria n.º 30, pôs em vigor os artigos 108 e 130 do Decreto-Lei n.º 3.651, de 25-2-1941 (Código Nacional de Trânsito) e os artigos 4.º e 7.º letra A do Decreto-Lei n. 9.545, de 5-8-1946, que caracterizam o exame psicotécnico, necessário à apuração da capacidade física e mental dos condutores de veículos.

Coube à Fundação Getúlio Vargas, por seu Instituto de Seleção e Orientação Profissional (ISOP), a realização desta tarefa, por ser a única entidade capaz, por sua aparelhagem e corpo técnico, de dar início a êste serviço.

Finalmente, em abril de 1951, após a criação da Secção de Seleção de Motoristas, começamos a examinar os primeiros candidatos recrutados entre os casos de renovação de matrícula e os causadores de acidentes. A chefia, na fase difícil de instalação de um serviço absolutamente novo entre nós, coube ao dr. Arauld Brêtas, posteriormente substituído pelo dr. Francisco Campos Rodrigues, que fêz organizar os primeiros baremas brasileiros dos diversos testes utilizados nos exames de motoristas. No presente momento cabe ao dr. J. M. Andrade Sobrinho a direção dêste Serviço.

Os exames de seleção de motoristas para os candidatos à renovação de matrícula normalmente constam de uma entrevista e provas de aptidão e personalidade.

A entrevista visa situar o motorista em seu meio ambiente e fornecer dados sôbre sua condição de vida, família, etc. Tem apenas caráter informativo.

As provas de aptidão que descreveremos adiante visam medir

(*) Comunicação apresentada ao II Congresso Latino-Americano de Psicologia realizado em Curitiba, Paraná, de 1 a 7 de dezembro de 1953.

as qualidades julgadas indispensáveis aos motoristas. Os aparelhos para aplicação destas provas são de fabricação francesa e podem ser considerados como o que de melhor há, no momento, sôbre o assunto. Foi abandonada a aplicação do "Taxi-Test", no qual o examinando assiste a cenas de trânsito enquanto reage com volante, pedais e alavancas como se estivesse realmente dirigindo, porque êsses filmes em pouco tempo se tornam conhecidos. Isto, aliás, vem afastando dos serviços psicotécnicos tal prova em virtude da impossibilidade de se obter filmes originais em número suficiente para uma substituição sistemática, a fim de que seja sempre válida tal prova.

ATENÇÃO DIFUSA

Esta prova mede a capacidade de reagir com rapidez e oportunidade aos múltiplos estímulos a que se acha sujeito o motorista. Consiste numa série de estímulos visuais e auditivos, sendo êstes últimos abandonados em nossa experiência. Após a aplicação de um número variável de estímulos para aprendizagem, são aplicadas 4 séries de 12 estímulos, perfazendo um total de 48 excitações

BAREMA PROVISÓRIO (*)

Erros	*Resultado* (48 exc.)
0	MB (Muito Bom)
1	B (Bom)
2	N (Normal)
3	S (Sofrível)
4 ou mais .	I (Insuficiente).

Nos casos de re-exame utilizamos uma prova de Atenção Difusa, mais complexa. O indivíduo reage a estímulos visuais (côres ou sinais), auditivos (cigarra e campainha) além de uma buzina como elemento perturbador. Os estímulos visuais são apresentados ao redor de uma tela onde é projetado um filme.

BAREMA PROVISÓRIO

(Estímulos visuais)

Erros	*Resultado*
Até 7	MB
8 a 10	B
11 a 16	N
17 a 20	S
Mais de 20	I.

TACODÔMETRO tem por fim medir a capacidade para avaliar distâncias e perceber velocidades. Compõe-se de dois discos que ora se movem em sentido oposto, ora no mesmo sentido. O examinando deverá calcular o ponto de encontro dos discos, ou indicar o ponto em que um ultrapassará o outro.

BAREMA DEFINITIVO

(N.º de observações — 3.742)

Para a 1.ª série:

Erros	*Resultado*
Igual ou inferior a 8 ..	MB
De 9 a 12	B
De 13 a 16	N
De 17 a 22	S
Mais de 23	I.

* Agradecemos ao Sr. Francisco Klein Capella a colaboração na organização dos baremas apresentados.

Para a 2.ª série:

Erros	*Resultado*
Igual ou inferior a 26 .	MB
De 27 a 34	B
De 35 a 42	N
De 43 a 52	S
Mais de 53	I.

Para o total:

Erros	*Resultado*
Igual ou inferior a 20 .	MB
De 21 a 25	B
De 26 a 27	N
De 30 a 35	S
Mais de 36	I.

INIBIÇÃO RETROATIVA

Examina a capacidade de adaptação a novas condições de direção de veículos, isto é, capacidade de inibir hábitos antigos e criar novos (troca de carro e alterações nas condições do trânsito). Para a aplicação desta prova, o examinador dispõe de uma mesa com botões para comandar os estímulos visuais e auditivos. O examinando responde a êstes estímulos por meio de duas alavancas, manivela e um pedal. Por falta de um número suficiente de aplicações, mesmo para um barema provisório, deixamos de apresentar os resultados.

VISÃO NOTURNA E OFUSCAMENTO

Mede a capacidade de visão crepuscular e resistência ao ofuscamento. Esta prova é aplicada em uma câmara escura. Consiste num farol, do tipo comumente usado em automóvel, uma tela onde se projeta uma imagem — Anel de Landolt — que possui uma fenda móvel. O tempo que decorre entre o início da prova e a percepção da imagem na tela indica o tempo de adaptação à visão noturna, enquanto a luminosidade necessária à percepção da "Fenda" nos fornece o número de unidades *"lux"* necessário à visão no escuro. A resistência ao ofuscamento é obtida medindo o tempo desde que se apaga o farol até que o motorista veja novamente a Fenda.

Na França, a prova só é iniciada após 5 minutos de permanência do examinando na câmara escura, mas notou-se, entre nós, que tal tempo era excessivo, pois a maioria acusava a posição da Fenda antes de ter decorrido êste tempo. Por esta razão, inicia-se a contagem do tempo assim que se apaga a luz.

BAREMA PROVISÓRIO

LUX	ANEL	FENDA	OFUSC.	RESULTADO
10	1'	2'	20"	MB
15	2'	3'	30"	B
20	3'	4'	40"	N
25	4'	5'	50"	S
30	5'	6'	1'	I

VOLANTE DINAMÓGRAFO

Mede a fôrça muscular dos membros superiores.

BAREMA PROVISÓRIO

PARA A ESQUERDA		*PARA A DIREITA*	
Erros	*Resultado*	*Erros*	*Resultado*
Igual ou superior a 27 ...	MB	Igual ou superior a 31 ...	MB
26	B	De 30 a 27	B
De 25 a 24	N	De 26 a 24	N
De 23 a 20	S	De 23 a 19	S
Inferior a 20	I	Inferior a 19	I

O desvio é dado em milímetros.

PROVA DE PERSONALIDADE

As técnicas expressivas são as mais adequadas a êste tipo de seleção pela impossibilidade de fraude e treino prévio, pois é o próprio candidato que executa a prova. Entre estas foi escolhido o Psicodiagnóstico Miocinético do Prof. E. Mira y López. Não apresentamos maiores detalhes dêste teste pois um grande número de trabalhos o divulgaram em nosso meio, incluindo-se, entre a bibliografia, o trabalho do autor. No Quadro IV apresentamos os resultados obtidos com essa prova. Foi a que apresentou o maior contingente de inabilitações por ser também a que melhor define os principais traços psicológicos dos examinandos. Os indivíduos que apresentam alguma anormalidade no traçado do P. M. K. são submetidos a exame médico. O mesmo acontece com os motoristas causadores de acidente e que são examinados pelo I. S. O. P. pois, além das provas citadas, são também submetidos a exame médico.

Passamos à apresentação dos resultados dos Exames Psicotécnicos realizados durante o 1.º semestre do ano de 1953.

Convém esclarecer que os motoristas "Inaptos" e os "Inaptos para ônibus e lotações" são submetidos 4 meses depois a novo exame. Se apresentarem melhores resultados, podem voltar ao exercício da profissão. (Por exemplo, a falta de visão noturna é corrigida com tratamento médico adequado). Sòmente nos casos de lesões consideradas irremediáveis (discromatopsia, surdez, etc.) não admitimos reexame.

I — Classificação geral dos examinandos encaminhados pelo Serviço de Trânsito do D.F.S.P. e outras instituições oficiais

ESPECIFICAÇÃO	Candidatos à renovação de matrículas		Responsáveis por acidentes do tráfego	
	N.º	%	N.º	%
a) — APTOS:	**562**	**53,8**	**38**	**25,3**
Bom	6	0,6	—	—
Normal	123	11,8	9	6,0
Sofrível	433	41,4	29	19,3
b) — INAPTOS PARCIALMENTE (1) (para ônibus e lotações)	**432**	**41,4**	**65**	**43,3**
Em 1 prova	188	18,0	20	13,3
Em mais de 1 prova	166	15,9	31	20,7
Em tôdas as provas	78	7,5	14	9,3
c) — INAPTOS DEFINITIVAMENTE (p/ o exerc. da profissão de motorista)	**3**	**0,3**	**1**	**0,7**
d) — DEPENDENTES DE REEXAMES (2)	**47**	**4,5**	**46**	**30,7**
Total	**1 044**	**100,0**	**150**	**100,0**

(1) — Impossibilitados de dirigir ônibus e lotações; podem, contudo, dirigir veículos de carga e taxis. A nosso ver tal restrição deveria ser extensiva aos taxis.
(2) — Dependendo de exames médicos complementares tais como radiografias, sorologia para lues, etc. Cumpre salientar que os exames médicos realizados em 1951 e 1952 assinalaram um número apreciável de epiléticos, alcóolatras, etc. Brevemente será publicado um estudo mais detalhado a êste respeito

II — Classificação geral dos examinandos encaminhados pela Emprêsa U.T.I.L

ESPECIFICAÇÃO	Candidatos a emprêgo	
	N.º	%
a) — APTOS	**16**	**50,0**
Bom	—	—
Normal	4	12,5
Sofrível	12	37,5
b) — INAPTOS	**9**	**28,1**
Em 1 prova	5	15,5
Em mais de 1 prova	2	6,3
Em tôdas as provas	2	6,3
c) — DEPENDENTES DE REEXAMES	**7**	**21,9**
Total	**32**	**100,0**

III — CLASSIFICAÇÃO SEGUNDO A CAUSA DA INABILITAÇÃO

ESPECIFICAÇÃO	*Candidatos à renovação de matrícula*		*Responsáveis por acidentes do tráfego*	
	N.º	%	N.º	%
Inaptos parcialmente (Uma única prova)				
Atenção difusa	65	34,6	6	30,0
Tacodômetro	22	11,7	2	10,0
P. M. K.	101	53,7	12	60,0
Total	188	100,0	20	100,0
(Em mais de uma prova)				
Atenção difusa e tacodômetro	29	17,5	8	25,8
P. M. K. e atenção difusa.	91	54,8	18	58,1
P. M. K. e tacodômetro	46	27,7	5	16,1
Total	166	100,0	31	100,0
Em tôdas as provas	78	62,4	9	16,4
Em andamento	47	37,6	46	83,6
Total	125	100,0	55	100,0

IV — RELAÇÃO DE MOTORISTAS INAPTOS PARA ÔNIBUS E LOTAÇÃO. PROVA P. M. K.

Motoristas de tôdas as procedências (exceto UTIL) não acidentados	*N.º*	*%*
Impulsividade	2	2%
Hiperagressividade, hiperemotividade e falta de contrôle práxico	1	1%
Hiperemotividade e hiperagressividade	7	7%
Hiperagressividade, hiperemotividade e falta de integração práxica	2	2%
Hiperemotividade e disritmia	2	2%
Disritmia	9	9%
Hiperemotividade e falta de integração práxica	8	8%
Hiperagressividade e disritmia	4	4%
Falta de orientação práxica e disritmia	3	3%
Tremores, disritmia e falta de contrôle dos impulsos	1	1%
Falta de integração práxica e disritmia	3	3%
Falta de contrôle nos impulsos e falta de orientação práxica.	1	1%
Traços esquizotímicos	3	3%
Primitivismo mental	1	1%
Falta de integração práxica	6	6%
Falta de integração práxica e falta de contrôle nos impulsos...	1	1%
Hiperemotividade	13	13%
Tremores	1	1%
Hiperagressividade	9	9%
Falta de contrôle nos impulsos	5	5%
Hiperemotividade e falta de orientação práxica	2	2%
Falta de orientação práxica	3	3%
Hiperemotividade e falta de contrôle nos impulsos	1	1%
Disritmia e falta de contrôle dos impulsos	2	2%
Falta de contrôle práxico	1	1%
Hiperemotividade e deficiência intelectual	1	1%
Primitivismo e deficiência intelectual	1	1%
Hiperagressividade e falta de integração práxica	1	1%
Tremores e falta de contrôle dos impulsos	1	1%
Falta de contrôle práxico e falta de integração práxica	2	2%
Disritmia e falta de contrôle práxico	2	2%
Tremores e disritmia	2	2%
TOTAL	101	100%

Tendo em vista os dados apresentados nos quadros anteriores, especialmente os que expressam os resultados dos exames psicotécnicos de indivíduos encaminhados pelo Serviço de Trânsito e outras instituições oficiais, passamos à apresentação das conclusões.

Na Capital da República, em 1.044 candidatos à direção de ônibus, auto-lotações ou veículos equivalentes, 41,4 (quase a metade) não apresentavam condições mínimas de aptidão para tal mister, podendo apenas dirigir veículos de carga. Dêstes, sòmente 3, isto é, 0,3% foram considerados "inaptos definitivamente" para dirigir veículos motorizados.

Dos 562 candidatos considerados "Aptos" sòmente 129 (29,9%)

apresentaram condições inteiramente satisfatórias, sob o aspecto psicotécnico, situando-se os restantes 41,4% em classificações de "sofrível". Se acrescentarmos a êstes 41,4% os 0,3% dos "Inaptos definitivamente" e os 41,4% dos inabilitados para dirigir veículos coletivos, chega-se à espantosa cifra de 83,1% (em números absolutos 868 em 1.044) dos casos que não satisfariam às mínimas condições psicológicas desejáveis, visto os "Aptos sofríveis" estarem no limiar da inabilitação.

Não se verificou entre os 150 motoristas examinados por terem causado acidentes de tráfego qualquer caso de classificação psicotécnica correspondente a categoria de "Bom". Neste grupo 43,3% foram considerados "Inaptos" para dirigir coletivos. A percentagem de "Inaptos" definitivamente é maior — 0,7% que a verificada entre os candidatos à renovação de matrícula. A percentagem de 43,3% será possìvelmente elevada, pois 30,7% aguardam resultados de exames complementares de laboratório. Apenas 38 (25,3%) foram considerados "Aptos", sendo 19,3% considerados "Aptos sofríveis" e os 6% restantes "normais".

Uma das mais severas críticas que têm sido feitas ao exame psicotécnico de motoristas é o aparecimento de um sério problema de ordem social, pois os indivíduos considerados "Inaptos" definitivamente não recebem aposentadoria pelo IAPETC. O fato de examinarmos "aptidão" em indivíduos já no exercício da profissão faz com que tenhamos de encaminhar o prejuízo, aos motoristas e seus dependentes, do afastamento do meio de vida onde obtêm um salário relativamente elevado, mais de Cr$ 3.500,00 (3 vêzes o salário mínimo) segundo suas próprias declarações no preenchimento da "Ficha Social". A impossibilidade de substituição, mesmo num futuro próximo, de tal nível de salário em outra profissão, faz com que seja classificada em "Apto sofrível" uma massa de motoristas que pelos resultados apresentados estão no limiar da inabilitação.

A nosso ver, a percentagem verdadeiramente insignificante de "Inaptos" definitivamente — 0,3% — é largamente recompensada pela garantia que tem a população de uma medida que contribui para a sua segurança.

A solução seria a seleção juntamente ao exame para a obtenção da carteira de motorista.

Outra crítica é o preço do exame — Cr$ 100,00 para renovação da matrícula e Cr$ 250,00 no caso de acidente; (os reexames não são cobrados), considerado elevado por muitos. Tomando por base o salário de Cr$ 3.500,00, veremos que o exame representa 0,3% de seu ordenado mensal.

Como vemos, os exames, sob qualquer ponto que sejam encarados, só trazem vantagens para a população e às companhias de ônibus e lotação. A U. T. I. L., emprêsa de ônibus de luxo, que faz o transporte entre Petrópolis e Rio de Janeiro, submetendo seus motoristas ao exame, compreendeu tais vantagens, evitando acidentes, garantindo a vida daqueles que se utilizam dêsse sistema de transporte, sem contar com a maior durabilidade do material.

Os dados apresentados vêm apenas confirmar resultados obtidos

em outros países onde tal sistema de seleção foi implantado. Apenas começamos o que há cêrca de 40 anos se iniciava na França para depois se difundir ràpidamente pelo mundo inteiro. Após quase meio século de existência é, para nós, incompreensível a campanha que se move contra os exames psicotécnicos de motoristas. Números e fatos são apontados, não havendo argumento válido contra êles. Só a ignorância e a má-fé, se não quisermos ver outras causas ocultas, podem justificar a campanha de desprestígio que procura envolver o serviço de seleção. Contudo, a validade de tal exame só é obtida quando realizado por entidade idônea e corpo técnico devidamente habilitado e de encarar com seriedade e honestidade tal trabalho.

Após a saída do Major Geraldo de Menezes Côrtes da Inspetoria de Trânsito, cessou a seleção de motoristas, pois seu substituto, não a aceitando, deixou de enviar choferes ao Exame Psicotécnico.

BIBLIOGRAFIA

Geraldo de Menezes — Colaboração das seleções médica e psicotécnica à prevenção de acidentes de tráfego — A que podem e devem prestar. *In* "Arquivos Brasileiros de Psicotécnica", Fundação Getúlio Vargas, Rio de Janeiro, Ano 4, n.º 3, setembro, 1952.

Campos, Francisco — Seleção Psicotécnica de Motoristas — *In* "Arquivos Brasileiros de Psicotécnica", Fundação Getúlio Vargas, Rio de Janeiro, Ano 3, n.º 3, setembro, 1951.

Mira y López, Emilio — "Le Psychodiagnostic Myokinétique", Centre de Psychologie Appliquée, Paris, 1951.

Zaninovich, Juan Seperiza — "El Psidiagnóstico Miokinético del Professor Mira y López Aplicado en Conductores de Vehículos", Faculdade de Biologia e Ciências Médicas da Universidade do Chile, 1952.

Amorim, José Astolpho — Normas para a Prova do Tacodômetro — *In* "Arquivos Brasileiros de Psicotécnica", Fundação Getúlio Vargas, Rio de Janeiro, Ano 5, n.º 3, setembro, 1953.

Debise S. A. — Manuais sôbre os aparelhos descritos, contendo as escalas francesas.

RESUMÉ

Les auteurs presentent les resultats obtenus par l'examen psychotecnique des chauffeurs a Rio de Janeiro — pendant le Ier sé de Janeiro pendante le Ier sémestre de 1953. Ils font d'abord la description des appareils utilisés à l'I. S. O. P. avec les barémes brésiliens. Ils font, ensuite, le dépouillage des résultats obtenus pendant ces six mois en les separant d'après la cause qui a provoqué son examen: nouveau permis de conduire ou accident. 1.044 chauffeurs ent été examinés, parmi lesquels 41,7% presentaient les conditions "mínima" au point de vue psychotecnique pour l'exercice de la profession. Parmi les 562 chauffeurs examinés, 41,4% ont eu la classification "suffisant", si on ajoute les 41,4% cités plus haut et 0,3% inhabilités definitifs on arrive à 83,1% qui ne présentaient pas des conditions, sous le point de vue psychotecnique, pour l'exercice de la profession. Parmi les

chauffeurs qui on provoqué d'accidents ont n'a pas trouve un seul qui ait eu la classification de "Bon", 19,3% presentaient les condictions "mínima" et 6% étaient "Normaux", 43,3% ont été classifiés comme incapables pour vehicules de Transport collectif.