

## **ENTRE TESTES E TRÂNSITO: AVALIAÇÃO PSICOLÓGICA PARA RENOVAR CARTEIRA NACIONAL DE HABILITAÇÃO**

**Lucas Rafael dos Santos Moura <sup>1</sup>**  
**Alicione Januária Teixeira da Silveira <sup>2</sup>**

**alcionevertice@gmail.com**

**ÁREA DO CONHECIMENTO:** Ciências Sociais e Aplicadas

### **RESUMO**

No Brasil, a avaliação psicológica consolidou-se como um instrumento essencial para reduzir acidentes e assegurar a aptidão psicológica dos condutores. Tornou-se obrigatória no processo de habilitação e é historicamente a principal atividade dos psicólogos do trânsito. No entanto, ainda há uma confusão entre testagem psicológica e avaliação psicológica, levando à subutilização de instrumentos essenciais, como a entrevista. O objetivo deste trabalho foi analisar o papel da avaliação psicológica no processo de renovação da CNH, destacando sua função preventiva na promoção de um trânsito mais seguro, a partir da observação da prática profissional em uma clínica credenciada pelo DETRAN. O presente artigo trata-se de uma pesquisa de natureza qualitativa, desenvolvida por meio de observação. Os resultados através das observações realizadas apontam uma lacuna relevante no modelo atual de avaliação psicológica aplicado ao contexto do trânsito, especialmente no processo de renovação da CNH. O exame psicotécnico é realizado apenas uma vez e não é repetido nas renovações de condutores não remunerados, torna-se impossível acompanhar possíveis alterações no estado psicológico desses indivíduos ao longo do tempo. Isso gera uma defasagem entre a avaliação inicial e as condições psicológicas atuais do condutor.

**PALAVRAS-CHAVE:** CNH; renovação; avaliação psicológica; psicologia.

### **1 INTRODUÇÃO**

Ao longo de mais de meio século, a avaliação psicológica no contexto do trânsito brasileiro vem se consolidando como uma prática fundamental para a segurança viária e a compreensão do comportamento humano na condução de veículos. A regulamentação da psicologia como profissão, oficializada em 1962, marcou um ponto de inflexão no reconhecimento do papel do psicólogo no cenário nacional (Silva, 2012). Desde então, essa área passou por importantes transformações, iniciando com uma ênfase na avaliação do comportamento dos

---

<sup>1</sup>Graduando em Psicologia pelo Centro Universitário Univértix.

<sup>2</sup>Psicóloga; Doutoranda em Educação; Mestre em Educação; Professora do Curso de Psicologia no Centro Universitário Univértix.

motoristas, com o objetivo de promover estradas mais seguras. Com o tempo, essa prática tornou-se obrigatória para a obtenção da carteira nacional de habilitação, consolidando-se como uma exigência normativa para os condutores em território brasileiro (Morais, Gontijo, 2021).

A trajetória desse campo, no entanto, não foi linear, a credibilidade científica e social da avaliação psicológica no trânsito enfrentou períodos de oscilação, sendo alvo de questionamentos e críticas (Bueno & Peixoto, 2018). Apesar disso, avanços estruturais foram alcançados, como a criação do Conselho Federal de Psicologia, dos conselhos regionais e da Associação Brasileira de Psicologia do Trânsito, instituições responsáveis por organizar e representar a categoria profissional (Silva, 2012). A fundação do Sistema de Avaliação de Testes Psicológicos (SATEPSI) também contribuiu para a elevação dos padrões técnicos, regulando a qualidade dos instrumentos utilizados na prática avaliativa (Primi, 2010). Mais recentemente, observam-se progressos no que diz respeito à formação continuada dos profissionais e à inserção ativa da psicologia nas decisões políticas voltadas à mobilidade e segurança viária (Silva, 2012).

O campo da psicologia do tráfego se expandiu para além da avaliação, incorporando educação, prevenção e abordagens interdisciplinares para abordar questões de trânsito como um contexto social. A atuação do psicólogo passou a contemplar não apenas o exame psicotécnico, mas também estratégias que promovem comportamentos seguros, políticas públicas voltadas para a humanização do trânsito e ações educativas que dialogam com a coletividade. Nesse sentido, a Psicologia do Trânsito passou a integrar saberes da saúde pública, da educação e das ciências sociais, reconhecendo que os comportamentos no trânsito são atravessados por fatores culturais, econômicos e emocionais. A complexidade dessa área exige do profissional um olhar ampliado e uma atuação sensível às diversas realidades, promovendo intervenções que considerem tanto aspectos individuais quanto coletivos (Bachinski *et al.*, 2024).

O trabalho justifica-se a partir de uma experiência de estágio em uma clínica credenciada junto ao DETRAN (Departamento Estadual de Trânsito), onde foi possível acompanhar a atuação da psicóloga responsável pelas avaliações psicológicas para renovação da CNH. A experiência proporcionou um olhar prático e

crítico sobre o processo avaliativo, seus critérios, limitações e possibilidades de aprimoramento. Diante disso, a escolha do tema se justifica pela necessidade de valorizar a atuação do psicólogo do trânsito como agente preventivo e não apenas como executor de uma etapa burocrática.

O objetivo deste trabalho foi analisar o papel da avaliação psicológica no processo de renovação da CNH, destacando sua função preventiva na promoção de um trânsito mais seguro, a partir da observação da prática profissional em uma clínica credenciada pelo DETRAN.

Este estudo torna-se relevante pois, a avaliação psicológica no contexto do trânsito é uma ferramenta prevista em lei e essencial para garantir que os condutores apresentem condições psíquicas compatíveis com a direção veicular. No entanto, sua função vai além da simples aferição de aptidão, trata-se de uma prática com potencial preventivo, capaz de identificar riscos e contribuir para a segurança coletiva. Em um país com elevados índices de acidentes de trânsito, refletir sobre o papel do psicólogo nesse processo é fundamental para fortalecer a atuação ética e técnica da Psicologia no campo do trânsito.

## **2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA**

O exame psicotécnico é um instrumento para compreender e avaliar as condições psicológicas dos motoristas, garantindo que possuam as habilidades necessárias para uma condução segura. No Brasil, essa avaliação consolidou-se como um instrumento essencial para reduzir acidentes e assegurar a aptidão psicológica dos condutores. Tornou-se obrigatória no processo de habilitação e é historicamente a principal atividade dos psicólogos do trânsito. No entanto, ainda há uma confusão entre testagem psicológica e avaliação psicológica, levando à subutilização de instrumentos essenciais, como a entrevista. Essa etapa do processo avaliativo permite uma compreensão mais ampla do perfil do candidato, ampliando a confiabilidade dos resultados e garantindo que a avaliação não se restrinja à aplicação de testes. Além disso, a entrevista possibilita que o psicólogo identifique aspectos emocionais e comportamentais que podem impactar a condução veicular, tornando o exame psicotécnico mais completo, ético e eficaz para a segurança viária (Morais, Gontijo, 2021).

No processo de avaliação psicológica para condutores, investigam-se principalmente aspectos relacionados à personalidade e à atenção, com o uso de diversos instrumentos, mesmo que muitos deles não tenham sido originalmente desenvolvidos para o contexto específico do trânsito. A aplicação costuma incluir testes como o Palográfico, voltado à análise de traços de personalidade, e os testes de Atenção Concentrada, Dividida e Alternada, que permitem medir a atenção sustentada em diferentes situações. Além desses, instrumentos como o D2 (Teste de atenção), o TEACO-FF (Teste de Atenção Concentrada – Formato Físico) e o VIGIL (Teste de vigília), são utilizados com frequência para avaliar capacidades relacionadas à atenção e à vigilância. Esses instrumentos, embora derivados de contextos gerais da psicologia, foram incorporados de forma recorrente às avaliações aplicadas no trânsito, estabelecendo-se como prática comum no exame de aptidão psicológica de condutores (Sampaio, Nakano, 2011).

O trânsito brasileiro enfrenta desafios significativos, marcados por elevados índices de acidentes e mortalidade. A principal causa desses eventos está relacionada ao comportamento humano, evidenciando problemas como a má formação de condutores, a desobediência às regras de circulação e a ausência de uma cultura de responsabilidade no trânsito. Apesar da criação de leis e de esforços internacionais voltados à redução desses números, como as campanhas da Organizações das Nações Unidas (ONU), os resultados obtidos permanecem insatisfatórios. A crescente frota de veículos, a vulnerabilidade dos motociclistas e a precariedade da fiscalização agravam ainda mais esse quadro (Juogiski, 2020).

Nos últimos anos, a Psicologia do Trânsito tem ampliado seu escopo de atuação e fortalecido sua presença em políticas públicas voltadas à mobilidade e à segurança viária (Silva, 2012).

Dentro desse movimento de valorização e aprofundamento do papel do psicólogo na prevenção de acidentes, destaca-se a proposta do Projeto de Lei nº 4111/2023, atualmente em tramitação na Câmara dos Deputados, que visa alterar o artigo 147 do Código de Trânsito Brasileiro. A proposta busca tornar obrigatória a avaliação psicológica não apenas na primeira habilitação, mas também em todas as renovações da CNH. Conforme o texto do projeto, o exame incluiria avaliação psicológica preliminar e complementar, sempre que o condutor ou candidato se

submeter ao processo. Essa iniciativa representa um avanço no reconhecimento da importância do acompanhamento psicológico contínuo dos condutores, especialmente diante das evidências sobre o papel da personalidade e da atenção na prevenção de comportamentos de risco. A proposta legislativa, portanto, representa não apenas um aprimoramento técnico, mas também uma ampliação ética e preventiva da atuação psicológica no trânsito (Brasil, PL 4111/2023).

Diante disso, a realização da avaliação psicológica nas renovações da CNH representa uma medida relevante para o acompanhamento contínuo das condições emocionais, cognitivas e comportamentais dos condutores. Esse processo pode contribuir para a identificação de possíveis alterações que comprometam a segurança no trânsito, atuando como ferramenta preventiva na redução de acidentes. A manutenção desse tipo de avaliação ao longo do tempo reforça a responsabilidade dos motoristas e amplia a eficácia das políticas públicas voltadas à segurança viária (Lamounier, Rueda, 2005).

### **3 METODOLOGIA**

O presente artigo trata-se de uma pesquisa de natureza qualitativa, desenvolvida por meio de observação. A pesquisa qualitativa, segundo Andrade e Holanda (2010), busca compreender os fenômenos a partir da perspectiva dos sujeitos envolvidos, valorizando o contexto em que se inserem e os significados atribuídos por eles às suas vivências. Este tipo de abordagem parte do princípio de que a realidade é construída socialmente e que o conhecimento emerge da interação entre o pesquisador e o pesquisado, reconhecendo a subjetividade como parte legítima do processo investigativo.

A observação, de acordo com Becker (2014), é uma ferramenta essencial na pesquisa qualitativa por permitir o acompanhamento direto das práticas, comportamentos e relações que se desenrolam no campo, oferecendo subsídios para uma análise mais aprofundada das experiências humanas em seu contexto natural.

A análise dos dados foi conduzida a partir da articulação entre os registros obtidos na observação e o diálogo com a literatura científica que fundamenta a pesquisa. Inicialmente, buscou-se organizar e categorizar as informações coletadas,

destacando padrões, recorrências e singularidades. Em seguida, os dados foram interpretados qualitativamente, considerando o contexto em que os participantes estão inseridos, suas condições de trabalho e suas percepções subjetivas. Esse processo visou não apenas descrever os fenômenos observados, mas também relacioná-los a discussões teóricas já consolidadas, possibilitando uma compreensão crítica da realidade estudada.

Este estudo faz parte do cumprimento do estágio supervisionado do curso de Psicologia do Centro Universitário Univértix e foi realizado totalizando 40h em uma clínica médica vinculada ao DETRAN em Minas Gerais. A clínica observada realiza atendimentos com exames psicotécnicos conduzidos por uma psicóloga e exames de acuidade visual pelo médico, compondo-se uma equipe reduzida formada por quatro profissionais, dois atendentes, a psicóloga e o médico. A clínica tem funcionamento há dois anos e possui filial em outras duas cidades. Os atendimentos realizados são voltados para à obtenção, renovação e adição de categorias da CNH.

#### **4 RESULTADOS E DISCUSSÕES**

Ao observar o funcionamento da clínica credenciada, verifica-se que os atendimentos são previamente agendados, seguindo os critérios estabelecidos pelo DETRAN. O encaminhamento dos candidatos ocorre de forma sistematizada, considerando-se a localização geográfica dos solicitantes e a disponibilidade da unidade, de modo a assegurar maior eficiência no processo de avaliação psicológica.

O processo de atendimento na clínica segue uma rotina estruturada, iniciando com a coleta de dados dos candidatos, na sequência, uma entrevista/anamnese com a psicóloga. Em seguida, são direcionados em grupo de no máximo oito pessoas por vez, para realização de testes psicológicos. A psicóloga faz a orientação, solicitando concentração e calma, fornecendo instruções claras sobre como proceder nos testes. O exame psicotécnico é composto por diferentes etapas e a quantidade de testes, depende da categoria da CNH, são aplicados testes como o BPA-2 (Bateria Psicológica para Avaliação da Atenção), o Palográfico, o R1 (Teste Não Verbal de Inteligência) e o Tepic (Teste Pictórico de Memória), cada um focado em avaliar diferentes aspectos cognitivos e comportamentais dos candidatos.

O BPA-2 é um teste que avalia três tipos de atenção: concentrada, dividida e alternada. A pontuação exigida é ajustada de acordo com a idade e a escolaridade do indivíduo, e a pessoa é considerada apta a seguir no processo caso tenha uma pontuação mínima de "Médio inferior". O Palográfico, por sua vez, é utilizado para avaliar aspectos de personalidade e comportamento do candidato, como produtividade, ritmo, energia emocional e organização. A psicóloga observa atentamente a execução de cada teste, levando em conta a regularidade dos traços, a pressão da escrita e a inclinação dos traços, para construir uma análise mais detalhada do perfil psicológico do candidato (Rueda & Monteiro, 2013, Godoy & Noronha, 2005).

O R1, um teste de inteligência, avalia o raciocínio lógico e a capacidade de resolução de problemas por meio de figuras com partes faltantes. Já o TEPIIC é usado para medir a memória visual de curto prazo, uma habilidade importante para a segurança no trânsito. A interpretação de todos esses testes segue critérios rigorosos, com as pontuações sendo analisadas com base nas normas percentis ajustadas por idade, escolaridade e outros fatores individuais. Caso o candidato seja reprovado no exame psicotécnico, ele tem a possibilidade de remarcar o reexame após 15 dias do teste inicial, para que tenha tempo de se preparar adequadamente (Montiel et al. 2006, Hazin *et al.*, 2019)

É visto que tanto candidatos à carteira de habilitação quanto motoristas habilitados percebem as avaliações psicológicas de forma positiva, reconhecendo seu potencial para identificar fatores de risco e contribuir para a redução de acidentes (Lamounier & Rueda, 2005). No entanto, é percebido que, apesar de considerarem essas avaliações eficazes, muitos não as veem como uma etapa essencial do processo de licenciamento, mas sim como um procedimento protocolar (Gouveia *et al.*, 2002).

No que se refere a entrevista, de acordo com Conselho Federal de Psicologia (CFP), no processo de avaliação pericial no trânsito, a entrevista psicológica deve ser de caráter inicial e sua aplicação é obrigatória, trazendo cientificidade necessária para ser uma importante variável de mensuração do indivíduo no processo de avaliação psicológica. A resolução nº 007/09 do CFP estabelece que a entrevista

psicológica deva ter um propósito definido de avaliação, promovendo subsídios técnicos, completando os dados obtidos pelos demais instrumentos utilizados.

Segundo a psicóloga do serviço, as observações realizadas apontam uma lacuna relevante no modelo atual de avaliação psicológica aplicado ao contexto do trânsito, especialmente no processo de renovação da CNH. Ela ressalta que, como o exame psicotécnico é realizado apenas uma vez e não é repetido nas renovações de condutores não remunerados, torna-se impossível acompanhar possíveis alterações no estado psicológico desses indivíduos ao longo do tempo. Isso gera uma defasagem entre a avaliação inicial e as condições psicológicas atuais do condutor.

Nesse sentido, conforme defendem Moraes e Gontijo (2021), o processo avaliativo deve ser contínuo e contextualizado, considerando que os fatores psicológicos são dinâmicos e influenciados pelas experiências de vida, pelas condições de saúde e pelo ambiente social. Assim, a avaliação psicológica periódica torna-se uma ferramenta indispensável para garantir a aptidão atual dos motoristas, promovendo um trânsito mais ético, humanizado e seguro.

A consolidação da avaliação psicológica no trânsito como uma prática legal e técnica representa apenas um dos pilares para a promoção de um tráfego mais seguro, é preciso avançar no reconhecimento de sua função preventiva e contínua. A realização da avaliação apenas no processo inicial de habilitação não contempla as transformações emocionais, cognitivas e comportamentais que os condutores podem vivenciar ao longo do tempo, muitas das quais impactam diretamente sua capacidade de dirigir com segurança (Lamounier, Rueda, 2005).

## **5 CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Este estudo evidenciou que, embora o exame psicotécnico seja reconhecido como ferramenta imprescindível para aferir condições cognitivas e comportamentais de condutores, a aplicação única do teste, sem reavaliações em renovação de CNH, representa uma lacuna significativa para a prevenção contínua de riscos no trânsito. Nesse sentido, reforça-se a importância de se incorporar reavaliações periódicas ao processo de renovação, assegurando o acompanhamento longitudinal do condutor.

Diante dessas considerações, destaca-se a relevância de discutir possíveis ajustes nos protocolos de avaliação psicológica no trânsito, em consonância com o Projeto de Lei nº 4111/2023, que propõe a obrigatoriedade da avaliação não apenas no momento da primeira habilitação, mas também nas renovações da CNH, favorecendo um acompanhamento mais contínuo do perfil psicológico dos condutores.

## REFERÊNCIAS

ANDRADE, Celana Cardoso; HOLANDA, Adriano Furtado. Apontamentos sobre pesquisa qualitativa e pesquisa empírico-fenomenológica. **Estudos de Psicologia (Campinas)**, v. 27, p. 259–268, 2010. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/estpsi/a/XLzgL8vX67XRNs83MLk7mn/>. Acesso em: 4 mar. 2025.

BACHINSKI, G. R. dos S. *et al.* Contexto atual sobre as pesquisas relacionadas à psicologia do trânsito. **Revista de Gestão e Secretariado**, São Paulo, v. 15, n. 7, e3969, 2024. Disponível em: <https://doi.org/10.7769/gesec.v15i7.3969>. Acesso em: 5 abr. 2025.

BECKER, Howard S. A epistemologia da pesquisa qualitativa. **Revista de Estudos Empíricos em Direito**, v. 1, n. 2, 2014. Disponível em: <https://reedrevista.org/reed/article/view/18>. Acesso em: 10 abr. 2025.

BRASIL. Projeto de Lei nº 4111/2023. Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para exigir a avaliação psicológica de todos os motoristas a partir da primeira habilitação. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2382600>. Acesso em: 5 abr. 2025.

BUENO, J. M. H.; PEIXOTO, E. M. Avaliação psicológica no Brasil e no mundo. **Psicologia: Ciência e Profissão**, Brasília, v. 38, spe, p. 108–121, 2018. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/pcp/a/wPMfKZRCf5fRtjhgXK5XyKq/?lang=pt>. Acesso em: 15 abr. 2025.

CONSELHO FEDERAL DE PSICOLOGIA. Resolução CFP nº 012/2000. Institui o Manual para Avaliação Psicológica de candidatos à Carteira Nacional de Habilitação e condutores de veículos automotores. Disponível em: <http://site.cfp.org.br/legislacao/resolucoes-do-cfp/>. Acesso em: 20 mar. 2025.

GODOY, S. L. de; NORONHA, A. P. P. Instrumentos psicológicos utilizados em seleção profissional. **Revista do Departamento de Psicologia – UFF**, v. 17, n. 1, p. 139–159, 2005. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/rdpsi/a/T6H7ML9zGM3P6ZXsjtqfjWB/?lang=pt>. Acesso em: 12 maio 2025.

GOUVEIA, V. V. *et al.* Atitudes frente à avaliação psicológica para condutores: perspectivas de técnicos, estudantes de psicologia e usuários. **Psicologia: Ciência e Profissão**, v. 22, n. 2, p. 50–59, 2002. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/pcp/a/XkJXGzS5hpyXp74hGfsNX7n/?lang=pt>. Acesso em: 13 fev. 2025.

HAZIN, Izabel; LEÔNCIO, Daniele Caroline; ARAGÃO, Laura; PEREIRA, Hedyanne Guerra; MAIA, Eulália Maria Chaves. Evidências de validade e normas do TEPIIC-M para crianças e adolescentes. **Avaliação Psicológica**, v. 18, n. 3, p. 307–316, 2019. Disponível em: [https://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1677-04712019000300010&lng=en&nrm=iso&tlng=pt](https://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1677-04712019000300010&lng=en&nrm=iso&tlng=pt). Acesso em: 24 jan. 2025.

LAMOUNIER, R.; RUEDA, F. J. M. Avaliação psicológica no trânsito: perspectiva dos motoristas. **PSIC: Revista de Psicologia da Vetor Editora**, v. 6, n. 1, p. 35–42, jan./jun. 2005. Disponível em: <https://www.semanticscholar.org/paper/Avalia%C3%A7%C3%A3o-psicol%C3%B3gica-no-tr%C3%A2nsito%3A-perspectiva-dos-Lamounier-Rueda/ba442661c88fc226383c91c9c67d0ec356e4de59>. Acesso em: 12 mar. 2025.

MARÍN RUEDA, F. J.; MONTEIRO, R. de M. B. Bateria Psicológica para Avaliação da Atenção (BPA): desempenho de diferentes faixas etárias. **Psico-USF**, Itatiba, v. 18, n. 1, p. 99–108, jan. 2013. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/pusf/a/8pqYN36tQsDYg8PMTqmRscs/?lang=pt>. Acesso em: 15 mar. 2025.

MONTIEL, José Maria; ROCHA, Elinda; BIZZOTTO, Daniela A. Evidência de validade para o Teste de Atenção Concentrada Toulouse-Piéron no contexto de trânsito. **Psicologia: Pesquisa & Trânsito**, v. 2, n. 1, p. 19–27, jan./jun. 2006. Disponível em: <https://www.semanticscholar.org/paper/Evid%C3%A2ncia-de-validade-para-o-Teste-de-Aten%C3%A7%C3%A3o-no-de-Montiel-Rocha/f8a72901e3885777fcec18e21ab4de96780bec>. Acesso em: 13 maio 2025.

MORAIS, Míria Raquel Rodrigues; GONTIJO, Rogéria Araújo Guimarães. A relevância da entrevista no processo de avaliação psicológica no contexto do trânsito. **Research, Society and Development**, v. 10, n. 13, e593101321600, 2021. Disponível em: <https://rsdjournal.org/index.php/rsd/article/view/21600>. Acesso em: 8 fev. 2025.

PRIMI, Ricardo. Avaliação psicológica: fundamentos e práticas. **Psicologia: Teoria e Pesquisa**, v. 26, n. spe, p. 25–34, 2010. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/ptp/a/qRcq5Zss3Fw6j7fLzwnR5zm/?lang=pt>. Acesso em: 20 jan. 2025.

SAMPAIO, M. H. L.; NAKANO, T. C. Avaliação psicológica no contexto do trânsito: revisão de pesquisas brasileiras. **Psicologia: Teoria e Prática**, v. 13, n. 1, p. 15–33, 2011. Disponível em: <https://www.semanticscholar.org/paper/Avalia%C3%A7%C3%A3o>

[psicol%C3%B3gica-no-contexto-do-tr%C3%A2nsito%3A-de-Sampaio-Nakano/74bce5c8080c043d68806452e5898cd94625c502](https://www.scielo.br/j/pcp/a/QpcKmr64F7y34J5mgyrjfQq/). Acesso em: 5 maio 2025.

SILVA, Fábio Henrique Vieira de Cristo. A psicologia do trânsito e os 50 anos de profissão no Brasil. **Psicologia: Ciência e Profissão**, v. 32, p. 176–193, 2012. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/pcp/a/QpcKmr64F7y34J5mgyrjfQq/>. Acesso em: 4 jan. 2025.