

Avaliação psicológica no trânsito: perspectiva dos motoristas

Rossana Lamounier – Clínica São Francisco, Uberlândia, MG
Fabián Javier Marín Rueda – Universidade São Francisco, Itatiba, SP

Resumo

O objetivo deste estudo foi verificar se os candidatos à obtenção da CNH e os condutores habilitados consideram a avaliação psicológica importante, se tal processo auxiliaria a identificar fatores de risco para diminuir o índice de acidentes e, por fim, se é importante que a avaliação psicológica seja realizada com maior periodicidade. Participaram da pesquisa 783 sujeitos, 65,5% do sexo masculino, de seis clínicas de Minas Gerais, sendo que 401 realizavam avaliação psicológica pela primeira vez e 382 estavam renovando-a. Os resultados evidenciaram altas porcentagens de respostas afirmativas nas três questões estudadas. A análise de variância múltipla apontou diferenças significativas nas questões referente à importância da avaliação psicológica no contexto do trânsito e sua periodicidade, pois os candidatos à obtenção de CNH apresentaram uma pontuação média maior. Ao lado disso, as mulheres acreditam mais do que os homens que essa avaliação ajuda a identificar fatores de risco no trânsito. Não houve efeito de interação entre as variáveis estudadas.

Palavras-chave: Avaliação psicológica; Psicologia de trânsito; Motorista.

Psychological assessment in the transit: perspective of the drivers

Abstract

The objective of this study was to verify if the candidates to the license to drive and drivers consider important the psychological evaluation, if such proceeding would help to identify risk factors in order to diminish the rate of accidents and, finally, if it is important that the psychological evaluation is carried through with greater periodicity. 783 subjects were questioned, 65.5% male, attending at six clinics of Minas Gerais; 401 will have psychological evaluation for the first time and 382 were renewing their license. The results pointed out high percentages of affirmative answers in the three studied questions. The analysis of multiple variances has showed significant differences in the questions referring to the importance of the psychological evaluation in the context of the transit and its periodicity, because the candidates to the license have presented a bigger average score. Besides, the women believe more than the men that this assessment helps to identify factors of risk in the transit. Interaction effect had not found among the studied variables.

Keywords: Psychological assessment; Psychology of transit; Drivers.

Introdução

A Psicologia de Trânsito teve início em meados do século XX, aproximadamente em 1920, conforme afirmam Hoffmann, Cruz e Alchieri (2003). Foi nos últimos anos da década de 1950 e no começo dos anos 1960, porém, que a psicologia do trânsito começou a se desenvolver. Enquanto diversos países do mundo, como Inglaterra, Finlândia, Áustria, Holanda, Suécia, França, Canadá e Estados Unidos, começaram a estruturar centros de pesquisa para estudar essa área e o comportamento humano nesse contexto, no Brasil pouco foi desenvolvido (Alchieri & Stroehrer, 2002).

Seu início no Brasil foi marcado pela contratação de psicólogos pelo Detran-RJ, na década de 1950, com

a finalidade de estudar o comportamento dos condutores. Isso ocorreu em virtude de o diretor do Detran-RJ, na época, se interessar por conhecer as causas humanas que provavelmente estavam envolvidas na ocorrência de acidentes. Assim, foi sancionada a Lei 9545, que instituía o Exame Psicotécnico para candidatos à Carteira Nacional de Habilitação (CNH), sendo o Instituto de Seleção e Orientação Profissional (ISOP) o responsável por tal atividade. Nas décadas seguintes, o Detran-MG contratou a Professora Alice Mira Lopez para prestar assessoria e treinar seus psicólogos na área de Psicologia de Trânsito (Rozestraten, 1983).

A partir daí, a Psicologia de Trânsito passou a ser definida como “uma área da Psicologia que investiga

os comportamentos humanos no trânsito, os fatores e processos externos e internos, conscientes e inconscientes que os provocam ou os alteram” (Conselho Federal de Psicologia, 2000, p. 10). A Psicologia de Trânsito e a Avaliação Psicológica são áreas afins, uma vez que essa última consiste em um processo técnico-científico de coleta de dados, estudos e interpretação de informações a respeito dos fenômenos psicológicos, realizado por meio de estratégias psicológicas como métodos, técnicas e instrumentos que permitem um conhecimento de capacidades cognitivas e sensorio-motoras, componentes sociais, emocionais, afetivos, motivacionais, aptidões específicas e indicadores psicopatológicos (Noronha, 1999). Esse processo fornece informações cientificamente fundamentadas que possibilita um diagnóstico visando a orientar, sugerir e sustentar o processo de tomada de decisão em algum contexto específico. Desse modo, os psicólogos de trânsito fazem uso da avaliação psicológica para investigar as características psicológicas dos candidatos à obtenção da CNH ou da mudança da categoria da CNH.

Desde o início da utilização da Avaliação Psicológica para o Trânsito, esse processo tem sido denominado Exame Psicotécnico. No entanto, em 1998, com a publicação do Novo Código de Trânsito Brasileiro, esse termo foi substituído pela Avaliação Psicológica Pericial. Deve-se dizer que essa alteração não ocorreu apenas em virtude da “estética”, mas sim em razão das novas exigências da Resolução 80/98 do Contran em relação ao procedimento que passaria a ser adotado. As principais alterações baseavam-se no fato de que a Avaliação Psicológica Pericial para o Trânsito deveria ser realizada por Peritos de Trânsito que tivessem o respectivo curso; a finalidade do exame passava a ser investigar adequações psicológicas mínimas no indivíduo para que fosse possível que os candidatos à CNH fossem capazes de conduzir de forma correta e segura. Desse modo, a razão maior desse processo passaria a estar na necessidade de tentar garantir a segurança do condutor e dos demais envolvidos no trânsito (Conselho Federal de Psicologia, 2000).

É importante ressaltar que o objetivo da Avaliação Psicológica Pericial no contexto de Trânsito nunca foi o de predizer se um determinado indivíduo viria a se envolver em acidente ou não, e sim de realizar um trabalho preventivo, no qual fosse possível diminuir as possibilidades de um motorista se expor a situações

de risco. Portanto, não é possível prever que uma pessoa que apresenta traços agressivos e impulsivos vá manifestar esse comportamento no trânsito ou em qualquer outra situação, ela pode simplesmente canalizar esse comportamento quando dirige e manifestá-lo em casa contra os filhos. Assim, em virtude de ser um trabalho preventivo, torna-se necessário evitar que essa pessoa dirija e venha a se expor em uma situação de risco podendo envolver outras vítimas.

Em relação ao acidente de trânsito (AT), ele é compreendido como o envolvimento de pessoas e automóveis em uma situação trágica que acarreta danos e é responsável por milhares de mortes em todo o mundo. Estatísticas recentes indicam índices alarmantes de mortalidade no trânsito. Em 1999, houve registro de 20.178 acidentes com vítimas fatais, sendo os principais envolvidos pedestres e condutores. No mesmo ano, outras 325.729 ocorrências de acidentes não resultando em óbito foram registradas, tendo maior prevalência de condutores e passageiros. No ano de 2002, as estatísticas apontaram 18.877 casos de acidentes com vítimas fatais, envolvendo principalmente condutores (4.736), passageiros (4.363) e pedestres (4.770). Ainda no mesmo ano, ocorreram 318.313 acidentes com envolvimento de vítimas não fatais, destacando-se principalmente passageiros (87.509), condutores (73.767) e motociclistas (71.884). É importante salientar que as ocorrências de AT se concentram em um grupo pequeno dos condutores. Uma pesquisa na Alemanha observou que 9% dos condutores eram responsáveis por 40% dos acidentes (Kaiser, 1979).

Com base nas informações até aqui apresentadas questiona-se o que fazer para minimizar os índices de acidentes de trânsito (sendo que a resposta retoma sempre à questão do fator humano), para prevenir comportamentos que possam resultar na ocorrência de acidentes quando problemas como melhoria das condições das vias e sinalização não conseguem dar conta dessa demanda. Nesse sentido, pesquisas, como a de Blasco (1994), têm contribuído para uma melhor compreensão da influência das características psicológicas e comportamentais dos motoristas e o risco de se envolverem em acidentes. Esse autor realizou levantamentos de causas dos acidentes de trânsito e seus resultados indicam falhas humanas, mecânicas e/ou como consequência de situações adversas (condições climáticas e físicas de vias e rodovias, condições dos veículos, entre outras) como fatores contribuintes para a sua ocorrência.

Alchieri e Stroehrer (2002) realizaram uma pesquisa revelando estudos que demonstram algumas características de personalidade predisponentes a acidentes de trânsito, nos condutores. Ao lado disso, vários estudos verificam uma forte conexão entre agressividade e trânsito (Johnson, 1997; Lajunen, Parker & Stradling, 1998; Berkowitz, 1993). Lancaster e Ward (2002) também sugerem que pode haver uma relação entre estresse e acidentes de trânsito. Uma outra explicação dada à alta ocorrência de AT é que exceder os limites de velocidade significa desafiar a lei, e para os indivíduos com desvio social mais elevado, esse comportamento representa uma forma de autoafirmação compensatória (Corassa, 2001; Hoffmann & González, 2003). Sendo assim, sob essas perspectivas, são muitas as variáveis psicológicas que podem influenciar na ocorrência de acidentes.

As características de personalidade verificadas na avaliação psicológica para o trânsito, contudo, ainda não estão muito bem-definidas. Muito embora os estudos internacionais já mencionados indiquem algumas características psicológicas consideradas fatores que influenciam direta ou indiretamente no envolvimento do ser humano em acidentes, o Brasil é carente em pesquisas, não fornecendo subsídios para a compreensão das infrações associadas às características de personalidade.

Apesar das considerações feitas pelos autores citados, não existe um estudo que defina claramente um perfil para a função de motorista, seja no exterior ou no Brasil. O movimento nacional que começa a surgir no momento diz respeito a alguns autores, de modo isolado, fazerem pesquisas a fim de verificar variáveis capazes de prever, em algum nível, o envolvimento de motoristas em acidentes, como é o caso de Macedo (2005) e de Isozaki e Oliveira (2005). Enquanto isso, os profissionais da área têm-se embasado nos estudos que eles mesmos desenvolvem em suas clínicas com a população de motoristas das diversas categorias, infratores (com grande leque de infrações) e não infratores, que atuam profissionalmente ou como amadores, como o de Lamounier, Moretson e Cunha (2005).

A Avaliação Psicológica Pericial para o Trânsito tem sido realizada de modo diferenciado nos diversos estados do Brasil, sempre regidos pelas resoluções do Denatran, Contrans ou Detrans, mas tendo em comum a obrigatoriedade da Avaliação Psicológica para Obtenção da CNH e mudança de Categoria em to-

dos eles. Esse panorama não se reflete em todos os países, sendo a avaliação utilizada muitas vezes em circunstâncias diferentes.

Na Inglaterra os testes psicológicos não são utilizados inicialmente, não porque a investigação das condições psicológicas não seja importante, mas porque os estudiosos da área não conseguiram montar uma bateria de testes adequada para isso (Rozestraten, 1985). Já na Bélgica a avaliação psicológica está condicionada ao desempenho do candidato nas provas de legislação e direção ou no caso de se envolver em acidentes de trânsito (Rozestraten, 1985). Ao lado disso, na Alemanha, além dos exames médicos e psicológicos, o candidato participa da chamada “terapia de trânsito”, com a finalidade promover uma conscientização sobre os fatores que influenciam a área (Rozestraten, 2000; Wolfgang, 1997).

Os problemas da Avaliação Psicológica no Trânsito não se prendem apenas às questões levantadas até aqui, mas também se referem à sua importância. Pode-se perguntar até que ponto é importante a realização da avaliação psicológica para obtenção da CNH. Alguns autores consideram a Avaliação Psicológica no trânsito desnecessária, e com base nisso dirigem críticas aos profissionais da área e aos instrumentos que são utilizados (Gouveia, Silva, Silva, Andrade, Filho & Costa, 2002). É certo que existem muitos profissionais pouco capacitados para serem peritos examinadores de trânsito, mas essa verdade também se encaixa nas diversas áreas da Psicologia e da Ciência. Talvez por ser uma das áreas com que a população de modo geral tenha mais contato, esteja mais vulnerável a exposições e críticas.

Quanto aos instrumentos psicológicos, com a Resolução nº 025/2001 do CFP, os instrumentos a serem utilizados por psicólogos devem ter propriedades psicométricas adequadas para receberem um parecer favorável pelo CFP. Exigir que os instrumentos psicológicos utilizados no trânsito tenham estudos de validade para esse contexto seria o mesmo que exigir que, para todos os psicólogos clínicos ou organizacionais, que fazem uso de testes, esses fossem validados para aquele determinado contexto. É relevante ressaltar que quando se desenvolve uma pesquisa de validade de um teste, o que se está, na verdade, buscando são evidências de validade de alguns indicadores para uma determinada situação ou contexto, ou seja, um teste nunca é totalmente válido e, portanto, nem a Psicologia de Trânsito nem outras áreas da

Psicologia terão a priori instrumentos absolutamente validados.

Com base no interesse em investigar o que técnicos, estudantes e usuários pensam a respeito da Avaliação Psicológica no Trânsito, Gouveia et al. (2002) desenvolveram uma pesquisa com 196 pessoas na cidade de João Pessoa. Os autores chegaram à conclusão de que a Avaliação Psicológica não contribui em nada no processo de habilitação e que só dificulta a obtenção da CNH. Em contrapartida, indicaram que os participantes consideraram que os testes psicológicos são o meio mais eficiente para avaliar os candidatos à obtenção de CNH; que os candidatos que passaram pela avaliação apresentam condições de dirigir em via pública e que a avaliação psicológica é importante porque detecta se a pessoa será imprudente no trânsito. Os resultados apresentados nesse estudo parecem um tanto incoerentes, na medida em que se avaliação psicológica para obtenção da CNH não ajuda no contexto do trânsito, como ela pode ser importante para restringir os candidatos imprudentes de adquirirem uma CNH? Com base nisso, julgam-se necessários novos estudos, a fim de compará-los com os dados apresentados pelo estudo mencionado. Portanto, este estudo teve três objetivos: verificar se os candidatos à obtenção da CNH e os condutores habilitados consideram a avaliação psicológica importante para o contexto do trânsito; se consideram que tal processo auxiliaria a diminuir o índice de acidentes de trânsito e, por fim, se é importante que a avaliação psicológica seja realizada com maior periodicidade.

Método

Participantes

Participaram da pesquisa 783 sujeitos, dos quais 401 estavam realizando avaliação psicológica pela primeira vez para obtenção da CNH e 382 estavam renovando a CNH. Quanto ao sexo, 513 (65,5%) eram homens e 265 (33,8%) mulheres, e cinco participantes (0,6%) não informaram o sexo. Os dados foram coletados em seis clínicas do Estado de Minas Gerais credenciadas pelo Detran-MG, representativas das diferentes regiões do Estado.

Instrumentos

Foi solicitado aos participantes responderem a um questionário de questões fechadas, com alternativa de resposta “sim” ou “não”, elaborado pelos próprios pes-

quisadores, com o intuito de fornecer informações sobre os três objetivos da pesquisa. As questões foram:

- a) É importante a realização de avaliação psicológica para obtenção da CNH?
- b) Na sua opinião, a avaliação psicológica ajuda a identificar fatores de risco para diminuir a violência no trânsito?
- c) A avaliação psicológica deveria ser realizada com mais frequência?

Para correção dos questionários foi atribuído 1 para as respostas afirmativas e 0 para as negativas.

Procedimento

Num primeiro momento fez-se contato com a Associação de Profissionais de Psicologia e Medicina de Trânsito de Minas Gerais (APSIMT-MG) informando quais os objetivos da pesquisa. Posteriormente obteve-se a aprovação da associação para realização da pesquisa, sendo a pesquisadora informada que participariam seis clínicas credenciadas pelo Detran-MG.

Foi enviado a cada clínica 150 questionários, carimbados e rubricados por um dos pesquisadores, informando que deveriam ser aplicados 75 nas pessoas que estariam realizando avaliação psicológica pela primeira vez e 75 naqueles sujeitos que estivessem renovando a CNH (que realizariam apenas o exame médico). Os participantes só responderam ao questionário depois de terem realizado todos os exames na clínica e estarem de posse de seus resultados.

Do total de questionários retornaram para os pesquisadores 783 (87%). Vale ressaltar que para evitar qualquer alteração nos questionários, neles deveria ser informado o RG, CPF, endereço e telefone da pessoa. Foram realizados 30 contatos telefônicos (cinco por clínica) para verificar se de fato, as pessoas tinham respondido ao questionário. Ainda, os questionários enviados foram carimbados e rubricados pela pesquisadora.

Resultados

Para análise dos resultados, num primeiro momento foram verificadas as frequências e porcentagens de respostas nas três questões de todos os participantes da pesquisa. Posteriormente foi realizada uma análise de variância múltipla para verificar possíveis diferenças de média em cada uma das questões em função do grupo de indivíduos (inicial ou renovação) e

do sexo. As respostas referentes às questões trabalhadas na pesquisa encontram-se na Figura 1.

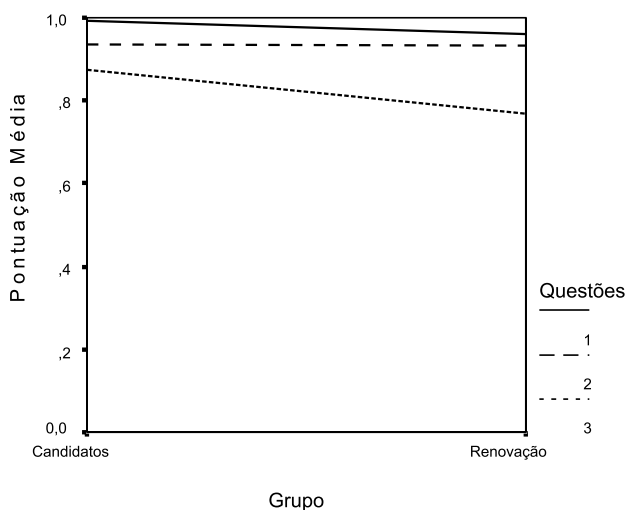


Figura 1 – Pontuação média em cada questão nos grupos estudados.

Como evidencia a Figura 1, no caso da questão referente à importância da avaliação psicológica para obtenção da CNH, o grupo de candidatos à obtenção

da CNH apresentou uma porcentagem de 99,3% de respostas afirmativas, enquanto o grupo de renovação apresentou 93,7% de respostas positivas. A questão 2, que diz respeito a se a avaliação psicológica identificaria fatores de risco que poderiam ajudar a diminuir os acidentes de trânsito, apresentou 93,5% de respostas positivas no grupo de iniciais e 88,7% no de renovação. Por fim, 85,5% dos participantes candidatos à obtenção da CNH responderam que a avaliação psicológica no trânsito ajudaria a diminuir os acidentes, enquanto a mesma resposta foi verificada em 72% dos motoristas de renovação de CNH. De acordo com os dados puderam ser evidenciadas grandes porcentagens afirmativas em relação às questões estudadas na pesquisa, sendo que em todas as questões o grupo de candidatos à obtenção da CNH apresentou maiores porcentagens positivas do que o grupo de renovação.

Aprofundando os resultados, foram realizadas análises de variância múltipla em cada uma das questões, levando em consideração o sexo e o grupo ao qual os participantes da pesquisa pertenciam. Os resultados podem ser visualizados nas Tabelas 1, 2 e 3.

Tabela 1 - É importante a realização de avaliação psicológica para obtenção da CNH?

Variável	gl	F	p
Sexo	1	0,475	0,491
Inicial-Renovação	1	8,381	0,004
Inicial-Renovação/ Sexo	1	0,012	0,912

Tabela 2 - Na sua opinião, a avaliação psicológica ajuda a identificar fatores de risco para diminuir a violência no trânsito?

Variável	gl	F	p
Sexo	1	4,199	0,041
Inicial-Renovação	1	0,796	0,373
Inicial-Renovação/ Sexo	1	0,104	0,747

Tabela 3 - A avaliação psicológica deveria ser realizada com mais frequência?

Variável	gl	F	p
Sexo	1	2,835	0,093
Inicial-Renovação	1	12,976	0,000
Inicial-Renovação/ Sexo	1	0,049	0,826

Como mostra a Tabela 1, houve diferenças estatisticamente significativas em relação ao grupo de candidatos à obtenção da CNH ($M=0,98$) e renovação ($M=0,94$) quanto a se a realização de avaliação psicológica é importante para obtenção da CNH. Quanto à avaliação psicológica identificar fatores de risco que poderiam ajudar a diminuir os acidentes de trânsito, houve diferenças significativas em razão do sexo dos participantes. As mulheres apresentaram uma média de 0,82 de respostas afirmativas, enquanto os homens apresentaram uma média de 0,71. No caso de a avaliação psicológica ser realizada com mais frequência, evidenciou-se o mesmo que na questão 1, apenas o grupo de candidatos à obtenção da CNH e renovação apresentou diferenças significativas. Os candidatos iniciais apresentaram média de 0,87 e o grupo de renovação 0,76. A interação entre o grupo e o sexo não apresentou diferenças significativas em nenhuma das questões estudadas.

Discussão

Esse estudo foi proposto com o objetivo de verificar qual a opinião da população em relação a questões referentes à avaliação psicológica no contexto de trânsito. Assim, foi verificado que a maioria da amostra se mostrou a favor de tal prática, sendo que todas as questões pesquisadas apresentaram altas porcentagens de respostas afirmativas. Nesse sentido, a questão que dizia respeito a se a avaliação psicológica era importante foi a que apresentou maiores porcentagens de respostas afirmativas, seguida pela questão relacionada à avaliação psicológica identi-

car fatores de risco que poderiam ajudar a diminuir os acidentes de trânsito. Nesse sentido, os resultados da presente pesquisa não corroboram os achados de Gouveia et al. (2002), que concluíram que a avaliação psicológica no contexto de trânsito não era importante na opinião da população estudada.

Quanto à realização com maior periodicidade da avaliação, verificou-se uma diminuição de respostas afirmativas em relação às primeiras duas questões. Algumas hipóteses podem ser aventadas nesse sentido; além de “consumir” tempo da pessoa, a realização da avaliação psicológica é uma atividade pela qual a pessoa deve pagar. Se considerado que o Brasil é um país que apresenta uma distribuição de renda desigual e que a maioria das pessoas apresenta um poder aquisitivo baixo, pode ser perfeitamente aceitável considerar que, embora os indivíduos acreditem na importância de tal procedimento, seria inviável para eles o pagamento periódico da avaliação.

Quando comparado o grupo de candidatos à obtenção da CNH com o de renovação, verificou-se que o primeiro acredita mais na importância da avaliação psicológica e na sua maior periodicidade, embora ambos os grupos tenham apresentado altas porcentagens de resposta afirmativa. Talvez isso possa ser atribuído ao fato de quem já possui habilitação se ver no risco de realizar novas avaliações e com isso poder perdê-la caso não se apresente mais dentro das adequações mínimas esperadas para possuir o direito de conduzir.

Em relação à diferença entre os sexos, apenas a questão referente a se a avaliação psicológica identificar fatores de risco que poderiam ajudar a diminuir

os acidentes de trânsito é que apresentou diferenças significativas, sendo as mulheres as que acreditam mais fielmente nesse fato. Se levado em consideração que a maior parte dos acidentes envolve motoristas do sexo masculino, as respostas do sexo feminino podem ser explicadas. Já em relação às outras questões da pesquisa, não houve diferença nas respostas de ambos os sexos.

A relação entre o grupo de candidatos à obtenção da CNH e de renovação com o sexo não influenciou no tipo de resposta dada. Nesse contexto, pode-se dizer que a resposta variou em função do grupo ou do sexo, mas não de ambos ao mesmo tempo.

Ainda, deve ser levado em consideração que o Estado no qual a pesquisa foi realizada foi Minas Gerais, que apresenta o processo de obtenção da CNH mais rigoroso do País e também a pior malha viária. Nesse sentido, pode-se atentar para o fato dos habitantes do Estado também serem mais rigorosos quanto ao processo para obtenção da CNH. Assim, mais estudos e em outros Estados se fazem necessários, com a finalidade de verificar qual a percepção da população a respeito da avaliação psicológica, considerando quem são os indivíduos que se submetem a tal procedimento e que estão em contato permanentemente com o fenômeno trânsito.

Referências

- Alchieri, J. C. & Stroehrer, F. (2002). Avaliação Psicológica no trânsito: O estado da arte sessenta anos depois. Em R. M. Cruz, J. C. Alchieri & J. J. Sardá. (Orgs.). *Avaliação e medidas em psicologia: produção do conhecimento e da intervenção profissional* (pp. 155-170). São Paulo: Casa do Psicólogo.
- Berkowitz, L. (1993). *Aggression: its causes, consequences and control*. New York: McGraw-Hill.
- Blasco, R. D. (1994). Psychology and road safety. *Applied Psychology: An International Review*, 43(2), 313-322.
- Conselho Federal de Psicologia – CFP (2000). *Caderno de Psicologia do Trânsito e Compromisso Social – CPTC*.
- Corassa, N. (2001). *O uso do carro como extensão da nossa casa e os conflitos no trânsito*. Monografia. Pontifícia Universidade do Paraná, Curitiba.
- Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN (1998). *Código de Trânsito Brasileiro*. Brasília.
- Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN (2004). *Estatísticas gerais sobre o trânsito*. Brasília.
- 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.
- Hoffmann, M. H., Cruz, R. M. & Alchieri, J. C. (2003). *Comportamento humano no trânsito*. São Paulo: Casa do Psicólogo.
- Hoffmann, M. H., González, L. M. (2003). Acidentes de trânsito e fator humano. Em: M. H. Hoffmann, R. M. Cruz & J. C. Alchieri (Orgs.), *Comportamento humano no trânsito* (pp. 377-391). São Paulo: Casa do Psicólogo.
- Isozaki, S. M., Oliveira, G. M. (2005). Perfil Psicológico dos motoristas carreteiros: um estudo descritivo com o PMK e o BFM-1. In *Anais do II Congresso Brasileiro de Avaliação Psicológica*. 2005, Gramado, RS.
- Johnson, K. (1997). Frustration drives road rage. *Traffic Safety*, 9-13.
- Kaiser, G. (1979). *Delincuencia de tráfico y prevención general: investigaciones sobre la criminología y el derecho penal del tráfico*. Madrid: Espasa-Calpe.
- Lajunen, T., Parker, D. & Stradling, S. (1998). Dimensions of driver anger, aggressive and highway code violations and their mediation by safety orientations in UK drivers. *Transportations Research Part F*, 1, 107-121.
- Lamounier, M. J. V., Moretzon, R. & Cunha, R. C. F. (2005). Avaliação Psicológica no Trânsito e suas perspectivas futuras. Mesa-Redonda. II Congresso Brasileiro de Avaliação Psicológica. Gramado.
- Lancaster, R. & Ward, R. (2002). *The contribution of individual factors to driving behaviour: implications for managing work related road safety*. HSE Research Report 020: HSE Books.
- Macedo, G.M. (2005). *Estudo das relações entre o nível de habilidade e direção segura, a irritabilidade e o cometimento de violações e erros do motorista e o seu possível envolvimento em acidentes de trânsito*. Tese de Doutorado. Instituto de Psicologia da Universidade de São Paulo.
- Noronha, A. P. P. (1999). *Avaliação psicológica segundo psicólogos: usos e problemas com ênfase nos testes*. Tese de Doutorado, Instituto de Psicologia, PUC–Campinas.
- Rozestraten, R. J. A. (1983). Psicologia do trânsito: Sua definição e área de atuação. *Psicologia & Trânsito*, 1(1), 6-19.

- Rozestraten, R. J. A. (1985). O exame psicológico para motoristas em alguns países fora do Brasil. *Psicologia e Trânsito*, 2(2), 67-74.
- Rozestraten, R. J. A. (2000). Novos caminhos para a psicologia do trânsito. *Psicologia Ciência e Profissão*, 20(4), 80-85.
- Treat, J. R., Tumbas, N. S., McDonald, S. T., Shinar, D. Hume, R. D., Mayer, R. E., Stansifer, R. L. & Castellan, N. J. (1977). Tri level study of the causes of traffic accidentes. *Accident Analysis and Prevention*, 34(3), 535-577.
- Wolfgang, J. (1997). Avaliação Médica - Psicológica na Alemanha: sistema, resultados de classificação, recidivismo, taxas e validade dos preditores. Em: R. Risser (Org.). *Estudos sobre a avaliação psicológica de motoristas* (pp.97-113). São Paulo: Casa do Psicólogo.

Recebido: maio/2005

Reformulado: junho/2005

Aprovado: junho/2005

Sobre os autores:

Rossana Lamounier é psicóloga, perita em avaliação psicológica da Clínica São Francisco – Uberlândia, MG, e mestre pelo programa de Estudos Pós-Graduados em Psicologia da Universidade São Francisco.

Fabián Javier Marín Rueda é psicólogo, mestre em Psicologia, doutorando do programa de Estudos Pós-Graduados em Psicologia da Universidade São Francisco e bolsista CAPES.