

Avaliação psicológica no contexto do trânsito: revisão de pesquisas brasileiras

Maria Helena de Lemos Sampaio
Tatiana de Cássia Nakano

Pontifícia Universidade Católica de Campinas, Campinas – SP – Brasil

Resumo: A avaliação psicológica no contexto do trânsito tem recebido destaque na psicologia nos últimos anos diante das mudanças na legislação e questionamentos acerca das práticas e da sua validade. Para que ela possa se desenvolver, faz-se necessário conhecer tendências e lacunas acerca do que tem sido pesquisado nos últimos anos. Nesse sentido, um levantamento de artigos de periódicos sobre a temática publicados nas bases de dados Pepsic e Scielo e trabalhos apresentados nas quatro edições do Congresso Brasileiro de Avaliação Psicológica foi realizado. A partir das palavras-chave motorista, avaliação psicológica, trânsito e condutores, foram encontrados 22 artigos de periódicos e 38 resumos apresentados em congresso, datados entre 2000 e 2009, cujos resultados demonstraram, de uma forma geral, aumento no interesse pela área. Salienta-se que foi encontrado um número maior de trabalhos em congressos, acima do número de artigos de periódicos publicados no mesmo período, verificando-se que a maior parte dos resultados das pesquisas não chega efetivamente à publicação. Dentre os trabalhos analisados, há prevalência de estudos empíricos, focados principalmente na investigação da personalidade e atenção, fazendo uso de grande número de instrumentos ($n = 24$), sendo a maior parte não específicos para o contexto do trânsito, e aplicados, em sua maioria, em candidatos a motorista.

Palavras-chave: avaliação psicológica; habilitação; motoristas; trânsito; psicologia.

Introdução

A psicologia do trânsito é uma “área da psicologia que investiga os comportamentos humanos no trânsito, os fatores e processos externos e internos, conscientes e inconscientes que os provocam e o alteram” (CONSELHO FEDERAL DE PSICOLOGIA, 2000, p. 10). Seu início ocorreu aproximadamente em 1920, e, em 1962, situa-se o importante marco para a área devido à criação de uma lei federal que tornou obrigatória a realização de exame psicotécnico por todas as pessoas que requisitassem a carteira de motorista (HOFFMAN; CRUZ, 2003). Desde então, a avaliação psicológica no contexto do trânsito tem sido foco de discussão por causa da necessidade de estudar os procedimentos e instrumentos que vêm sendo empregados para avaliação de candidatos à carteira de habilitação.

Desde seu início, o processo de avaliação psicológica para o trânsito foi denominado “Exame psicotécnico”, entretanto, a partir da publicação do novo Código Brasileiro de Trânsito de 1998, a expressão foi substituída por “Avaliação psicológica pericial”.

Desde então, duas importantes mudanças ocorreram em relação à capacitação do profissional para trabalhar na área: as avaliações passaram a ser realizadas somente por psicólogos que possuísem curso de capacitação específico para a função de perito examinador de trânsito com carga horária mínima de 120 horas/aula (GOUVEIA et al., 2002) e atualmente, a exigência de título de especialista/especialização em Psicologia do Trânsito.

sito regulamentado pelo Conselho Federal de Psicologia. Essas mudanças têm feito com que essa área venha se firmando, cada vez mais, como uma especialização da Psicologia (DIÁRIO OFICIAL, 2008).

As técnicas da avaliação psicológica utilizadas pelos psicólogos do trânsito têm como finalidade auxiliar na identificação de adequações psicológicas mínimas para o correto e seguro exercício da atividade (remunerada ou não) de conduzir um veículo automotor, para tentar garantir a segurança do condutor, do trânsito e dos demais envolvidos (CONSELHO FEDERAL DE PSICOLOGIA, 2000). Assim se tem feito uso dos testes psicométricos como recurso para prever a habilidade para dirigir, especialmente para prever a probabilidade de um indivíduo se envolver em acidentes (GROEGER, 2003).

Na avaliação psicológica de trânsito, as investigações dos fenômenos psicológicos, ou seja, das capacidades gerais, bem como das específicas do indivíduo, são de suma importância, pois proporcionam indicadores para a tomada de decisões em relação às condições de esse indivíduo estar apto ou inapto para dirigir. Essa constatação nos remete à necessidade de uma preocupação, por parte dos profissionais de psicologia, em atuar de forma preventiva e preditiva no processo de avaliação psicológica, buscando interferir para que os motoristas não se exponham a situações de perigo a si e aos outros (LAMOUIER; RUEDA, 2005a). Interessantemente, o que se pode notar, na prática, é a predominância de estudos que avaliam determinados construtos (inteligência, personalidade, atenção) e um número ainda muito pequeno de estudos voltados especificamente à investigação de como dirige o condutor, e ainda da relação entre o desempenho nos instrumentos e sua capacidade de predição do comportamento de dirigir.

Embora a psicologia do trânsito seja reconhecida socialmente, sérios debates têm ocorrido acerca dos métodos de avaliação que vêm sendo empregados nesse processo e do papel do psicólogo no desenvolvimento, aperfeiçoamento e seleção de motoristas. De acordo com apontamentos de Gouveia et al. (2002), as discussões referem-se principalmente à validade dos testes psicológicos e à capacidade do psicólogo em avaliar o perfil do futuro motorista. Nesse sentido, Gouveia et al. (2002, p. 50) levantam alguns questionamentos:

[...] os psicólogos estão realmente aptos para avaliar o candidato a condutor e prever seus possíveis comportamentos em situações reais de trânsito? Os testes aplicados atendem às exigências da medida, isto é, apresentam parâmetros psicométricos aceitáveis de validade e precisão? Tal processo de avaliação é realmente necessário para aquisição da carteira de habilitação?

A pertinência dessas questões se dá perante o texto contido na resolução do Conselho Federal de Psicologia (CFP) nº 012/2000, que se constituiu em uma tentativa de sistematização mais objetiva das características do condutor submetido à avaliação pericial, a qual recomenda ao psicólogo selecionar, dentre os testes disponíveis, aqueles que julgar adequados, desde que atendam aos critérios psicométricos que garantam sua validade e precisão. Essa liberdade de escolha levanta uma questão bastante importante de ser considerada: "Será que a simples existência de estudos de validade e precisão dos instrumentos é suficiente para atestar a adequação destes para uso nesse contexto específico?"

A busca pela resposta nos remete à percepção de que têm sido escassos os estudos de validade preditiva e consequential dos instrumentos utilizados para avaliação de motoristas, embora essenciais, conforme ressaltado por Primi e Nunes (2010, p. 142) ao afirmarem que, “no contexto da avaliação do trânsito, pesquisas dessa natureza poderiam ser realizadas relacionando os resultados de testes psicológicos com a ocorrência de acidentes causados pelo motorista ou pela ocorrência repetida de infrações”.

A mesma opinião é compartilhada por Hatakka (2003) quando aponta que os questionamentos amparam-se na constatação da existência de incertezas acerca dos ganhos em segurança, garantia de qualidade e quanto à efetividade e validade de tal atividade psicológica, visto que um dos problemas da área diz respeito aos poucos estudos que são realizados, principalmente no que concerne aos instrumentos psicológicos utilizados nesse contexto, não específicos para esse fim. Apesar de os instrumentos utilizados para a avaliação pericial terem recebido um parecer favorável do CFP, determinado pela Resolução nº 025/2001, esse fato isolado não determina que esses instrumentos tenham validade para o contexto específico do trânsito, conforme atesta Wechsler (2001) ao afirmar que testes psicológicos têm sido utilizados na área de seleção de motoristas, mas não têm sido acompanhados de pesquisa e produção de material para esse uso. A dificuldade em realizar essa avaliação de forma confiável ocorre, segundo Rozestraten (2000), em parte pelo fato de que o psicólogo de trânsito é visto muitas vezes como mero aplicador de testes, enquanto deveria, pelo menos, questionar a fidedignidade e validade desses instrumentos em relação ao motorista.

Rueda e Gurgel (2008) atentam que pode ser observado em muitos manuais de instrumentos utilizados na avaliação do condutor uma normatização em função da escolaridade e, quando o fazem, do tipo de carteira de habilitação sem que, de fato, seja comprovado no instrumento que essas diferenças existem. Assim o que temos visto é a utilização de testes psicológicos que não necessariamente se ajustam ao perfil do motorista, visto que, segundo opinião de Noronha, Primi e Alchieri (2004), a área não conta com estudos científicos suficientes que predigam a boa atuação do motorista em relação aos testes utilizados nas avaliações. Dessa forma, Silva (2008, p. 15) destaca que “a justificativa central para a obrigatoriedade da avaliação psicológica de motoristas no Brasil, que é a de trazer mais segurança no trânsito, permanece ainda sem comprovação empírica suficiente”.

Uma crítica que pode ser feita, segundo Risser (2003b), ampara-se na constatação de que, em nosso país, embora as avaliações de motoristas venham sendo empregadas regularmente, pouco esforço vem sendo feito tanto para discutir caminhos futuros quanto em relação ao investimento de recursos na busca de provas que atestem a validade da maneira como essa avaliação vem sendo conduzida. Dessa forma, as críticas feitas à avaliação psicológica realizada no contexto do trânsito relacionam-se à falta de padronização acerca da bateria de instrumentos a ser utilizada – visto que o CFP somente recomenda quais construtos devem ser considerados na avaliação, pois estes variam muito de um lugar para outro – e à falta de continuidade da avaliação, já que ela é realizada uma única vez (quando a pessoa vai tentar obter a sua primeira Carteira Nacional de Habilitação – CNH), diferentemente do exame médico pericial, repetido a cada cinco anos. Isso

faz com que as mudanças pessoais ocorridas com o passar do tempo não sejam consideradas (RUEDA, 2009).

Diante dessa situação, Rozestraten (2003) afirma que, nos últimos 40 anos, poucas mudanças foram percebidas em relação à atuação dos psicólogos de trânsito. Tal fato pode ser percebido pela inadequação dos materiais para testagem (visto que os processos de validação e padronização para a realidade do trânsito ainda são escassos), raridade de programas de capacitação profissional para atuação nessa área, assim como a inexpressiva participação de psicólogos brasileiros nos congressos de trânsito, de maneira que essas dificuldades acabam se refletindo na forma como as avaliações nesse contexto vem sendo conduzidas.

A avaliação pericial para o trânsito considera como princípio o fato de que conduzir um veículo não é um direito do cidadão, mas uma concessão, que pode ser feita desde que ele atenda a diversos critérios, como ter condições físicas e características psicológicas adequadas às categorias da Carteira Nacional de Habilitação (conforme a complexidade e o tipo de veículo), conhecer as leis de trânsito e ter noções de mecânica e domínio veicular (GOVERNO FEDERAL, 1998). Nesse processo, as investigações dos fenômenos psicológicos, ou seja, tanto das capacidades gerais como das específicas do indivíduo, são de suma importância, pois fornecem indicadores que auxiliam o processo de tomada de decisões em relação às condições de esse indivíduo estar apto ou inapto para dirigir.

Em relação a esse fato, um problema observado pelos profissionais que utilizam a avaliação psicológica no trânsito refere-se à falta de critérios para considerar um candidato apto, inapto ou mesmo temporariamente inapto (LAMOUNIER; RUEDA, 2005b). Tal fato decorre da inexistência de um perfil claramente definido para a função do motorista. Gerhard (2003, p. 57) corrobora essa percepção afirmando que, se existisse um perfil definido que apontasse a propensão a acidentes, “deveríamos ser capazes de responder a uma simples questão: quais seriam as características peculiares dos motoristas propensos a acidentes?”. Entretanto, esse questionamento, até o momento, continua sem resposta. Nesse sentido, Risser (2003a) salienta que o caminho de validação desse processo passaria pela definição de como os motoristas deveriam se comportar (imaginar algo como um “perfil”, semelhante ao “perfil profissional” produzido na psicologia do trabalho), verificando posteriormente se as pessoas testadas se comportam de acordo com esse perfil e se esse comportamento é eficiente em relação aos acidentes (de forma que as pessoas com resultados suficientes nos testes deveriam ter bom êxito em relação a não se envolver em acidentes). Risser (2003a, p. 18) ainda levanta uma questão, na sua opinião difícil de responder: “um bom desempenho no diagnóstico e seleção de motoristas teoricamente aumenta a segurança no trânsito e um desempenho ruim tem influência negativa sobre a segurança no trânsito?”. Nesse mesmo sentido, Aberg (2003) ainda questiona se seria possível identificar pessoas perigosas com base nas informações obtidas por testes e, hipotetizando que isso seja possível, levanta outra questão: “Será que essa informação pode ser usada para ações preventivas em nível individual?”.

Para buscar resolver a problemática da inexistência de um perfil descritor do motorista, o Conselho Federal de Psicologia (2000, p. 3), com a Resolução CFP nº 012/2000, realizou uma tentativa de sistematização mais objetiva das características do condutor que é

submetido à avaliação pericial, embora reconhecendo “a impossibilidade de estabelecer um perfil diferenciado para condutores amadores e profissionais, o que será objeto de investigações futuras”. Nessa resolução, ficou determinado que o perfil psicológico do candidato à CNH e do condutor de veículos automotores deve considerar:

- Nível intelectual capaz de analisar, sintetizar e estabelecer julgamento diante de situações problemáticas (somente para as categorias C, D, E).
- Nível de atenção capaz de discriminar estímulos e situações adequados para a execução das atividades relacionadas à condução de veículos.
- Nível psicomotor capaz de satisfazer as condições práticas de coordenação entre as funções psicológicas e as áreas audiovisiomotoras.
- Personalidade, respeitando as características de adequação exigidas por cada categoria.
- Nível psicofísico, considerando a possibilidade de adaptação dos veículos automotores para os deficientes físicos.

Nota-se que a resolução citada não determina quais seriam esses “níveis capazes” e não faz referência aos pontos de corte que deveriam ser adotados.

De acordo com Silva (2008), o candidato à CNH pode ser considerado apto quando apresentar desempenho condizente na avaliação psicológica para a condução de veículo na categoria pretendida; apto com restrição quando apresentar distúrbio ou comprometimento psicológico que estivesse temporariamente sob controle, fazendo constar, nesse caso, o prazo de validade para a revalidação da CNH; inapto temporariamente quando apresentar alguma deficiência psicológica nos aspectos psicológicos avaliados, que seria passível de recuperação ou correção; ou, ainda, inapto quando apresentar inadequação nas áreas avaliadas que estejam fora dos padrões da normalidade e de natureza não recuperável. Entretanto, as exigências pela avaliação desses construtos nos levam a uma indagação: “Será que um indivíduo que obtém resultados dos testes ‘na média’ pode ser considerado um condutor seguro?”. Se lembrarmos que as tabelas normativas constituem-se em comparações do indivíduo com a população em geral, não sendo específicas para o contexto do trânsito, que segurança temos nessa avaliação?

Uma bateria efetiva para selecionar motoristas seguros requereria, segundo Aberg (2003, p. 26),

[...] um teste ou uma bateria de testes válidos, capazes de prever o envolvimento de motoristas em acidentes futuros, de forma que motoristas com alto risco de acidentes deveriam obter pontuação mais baixa que motoristas com baixo risco de acidentes.

Nesse sentido, Christ (2003) defende que os padrões de desempenho exigidos devem diferir de acordo com a tarefa que o motorista irá realizar: dirigir sem passageiros exige menos do que dirigir um ônibus de transporte coletivo, de modo que atender a padrões de desempenho não seria, no entanto, uma pré-condição suficiente para dirigir adequa-

damente. Essas precondições resultariam, segundo o autor, de uma relação complexa entre capacidades, atitudes e hábitos, de forma que um procedimento de seleção deveria também tentar avaliar os riscos de segurança que resultam dessas interações.

Christ (2003) ainda afirma que essas complexas interações dificilmente são totalmente modeladas por coeficientes matemáticos fornecidos pelos testes, mas estes se tornam úteis na medida em que auxiliam no estabelecimento de uma hipótese detalhada sobre o que é importante para um comportamento adequado. Como exemplo cita o fato de que os testes psicológicos de desempenho e os testes de personalidade são uma boa fonte de informação, uma vez que uma personalidade bem equilibrada é uma boa base para um comportamento adequado em geral e também no trânsito (CHRIST, 2003). Entretanto, outros autores chamam a atenção para o fato de que poucos estudos levam a uma comprovação de que uma pessoa com determinado traço de personalidade vai necessariamente manifestar esses comportamentos no trânsito, de maneira que a utilização desses instrumentos também não tem um caráter preditivo de envolvimento dessas pessoas em acidentes de trânsito (ROZESTRATEN, 2000). Opinião similar é defendida por Silva e Alchieri (2007) ao afirmarem que as pesquisas sobre a personalidade de motoristas são escassas e bastante restritas a generalizações, de forma que uma melhora na área só será possível por meio dos seguintes fatores: desenvolvimento de melhores instrumentos de avaliação e de “perfil de motoristas”, amostra mais representativa da população investigada e ação integrada ou parcerias entre instituições de ensino, responsáveis pelo transporte coletivo e individual, e empresas de transporte.

Como se não bastassem os problemas oriundos da falta de adequação dos instrumentos, em razão principalmente da carência de estudos que comprovem sua eficácia nesse contexto, outro fato que tem chamado a atenção nas pesquisas sobre a avaliação no contexto do trânsito, segundo Silva e Alchieri (2008), é a composição da amostra. A maior parte dos estudos desenvolvidos baseia-se em amostras de candidatos à habilitação apenas, ou seja, de pessoas não habilitadas. Essa constatação levanta um questionamento: “Como avaliar os candidatos a condutores com base em uma tabela cujos dados foram obtidos com pessoas não habilitadas?”. Segundo esses autores, poucos estudos investigaram motoristas profissionais, motoristas acidentados, infratores e motoristas já habilitados, mas não profissionais. Hatakka (2003) complementa essa preocupação ao apontar que os efeitos e as predições levados em consideração não deveriam ser limitados somente por relações com acidentes, como é feito na maioria dos estudos internacionais. Para o autor, os acidentes não podem ser usados como medidas precisas por causa principalmente de questões como sub-registros e a qualidade não satisfatória dos bancos de dados. De acordo com Risser (2003b), o critério de acidente não seria válido e fidedigno por si só.

Segundo Groeger (2003), dados acerca dos motoristas infratores são importantes, uma vez que permitem o conhecimento de informações como número de motoristas e número de veículos que se envolvem em acidentes comparados ao número total de motorização, além do estabelecimento de perfis de motoristas que mais se envolvem em acidentes (em relação, por exemplo, a sexo e idade), embora não sejam suficientes. A solução, segundo Risser (2003b), poderia ser pautada na necessidade do desenvolvimento de mais

atividades que levem a uma imagem mais clara acerca dos tipos de comportamento desejados, a fim de permitir que sejam desenvolvidos critérios que reflitam a segurança – e não a falta de segurança – de maneira adequada. Entretanto, essa situação ideal ainda está longe de ser alcançada. De acordo com Hoffman (2005), a formação de pesquisadores no domínio da psicologia do trânsito demanda uma avaliação criteriosa do que significa conhecer fenômenos/processos psicológicos envolvidos na atividade de conduzir veículos. Como os fenômenos psicológicos nem sempre se mostram claros, os pesquisadores experimentam a sensação de estar lidando com o desconhecido.

Os exames médicos e psicológicos têm sido, em sua maioria, utilizados como a única medida de adequação do condutor, embora se saiba que a participação da avaliação psicológica para o trânsito não deveria se restringir a um apto ou inapto no processo seletivo, e sim marcar-se por uma preocupação em atuar de forma preventiva e preditiva no processo de avaliação psicológica, com o propósito de interferir para que os motoristas não se exponham a situações de perigo a si e aos outros (LAMOUNIER; RUEDA, 2005a). No entanto, o que se observa é que isso não ocorre na maior parte das vezes. O problema ocorre, de acordo com Rocha (2005), porque os programas de prevenção no trânsito são praticamente inexistentes e falham na busca por explicações e providências referentes aos casos de mortos e feridos no trânsito.

Diante de tantas controvérsias presentes na área e da necessidade de maiores investigações e pesquisas no contexto do trânsito, o presente estudo tem por objetivo realizar um levantamento de publicações periódicas sobre avaliação psicológica no trânsito, em duas importantes bases de dados, complementado pelo levantamento das pesquisas apresentadas em quatro edições de um congresso de avaliação psicológica, visando traçar um panorama do que vem sendo focado nos trabalhos e as lacunas ainda presentes.

Método

Para levantamento dos trabalhos na área, pesquisaram-se, nas bases de dados Scielo e BVS-Psi, artigos de periódicos que trouxessem, em seu título ou corpo, alguma referência à avaliação psicológica no contexto do trânsito, utilizando como descritores as palavras-chave “motorista”, “avaliação psicológica”, “trânsito” e “condutores”. É importante salientar que optou-se por não se limitar o período de publicação em razão da pequena quantidade de estudos encontrados.

Inicialmente foi realizada uma leitura dos resumos do congresso dos artigos de periódicos que retornaram a partir das buscas, para verificar aqueles que atendiam ao critério de abordar a temática escolhida, sendo excluídos aqueles que não enfocavam a avaliação psicológica (por exemplo: “Traumatismo cranioencefálico: diferenças das vítimas pedestres e ocupantes de veículos a motor”). Dessa forma, 22 trabalhos atendiam a esse critério e foram selecionados. Analisaram-se também os anais das quatro edições do Congresso Brasileiro de Avaliação Psicológica (2003, 2005, 2007 e 2009), a fim de identificar todos os trabalhos apresentados na temática (sob a forma de pôster, mesa-redonda, simpósio e cursos). Com base nesse processo, foram identificados 38 trabalhos.

Procedeu-se à leitura de todos os trabalhos (artigos de periódicos e congresso) na íntegra, a fim de identificar ano de publicação, tipo de estudo (teórico ou empírico), autoria (filiação institucional), método (quantitativo ou qualitativo), amostra e instrumentos utilizados. Posteriormente, as frequências e porcentagens foram calculadas para cada tipo de trabalho (artigo ou trabalhos em congresso).

Resultados e discussão

O primeiro dado analisado se refere ao ano da publicação dos trabalhos. Embora não se tenha limitado o período das buscas, os artigos de periódicos encontrados situaram-se entre 2000 e 2009, sem nenhuma publicação nos anos de 2001 e 2003. Em relação ao congresso, pelo fato de este ser realizado bianualmente, os demais anos não foram contabilizados.

Tabela 1. Distribuição de publicações sobre psicologia do trânsito no período de 2000 a 2009

Ano	Artigos		Congresso	
	F	%	F	%
2000	1	4,6	-	-
2002	1	4,6		
2003	-	-	10	26,3
2004	1	4,6	-	
2005	3	13,6	10	26,3
2006	8	36,2	-	
2007	2	9,2	8	21,1
2008	5	22,6	-	
2009	1	4,6	10	26,3
TOTAL	22	100,0	38	100

De acordo com a Tabela 1, podemos verificar que há, em relação aos artigos de periódicos, um aumento no interesse pelo tema a partir de 2006, ano em que se concentra a maior parte das publicações (36,2%), seguido por 2008 (22,6%). Se considerarmos o período de dez anos que foi analisado, o fato de terem sido encontrados apenas 20 artigos de periódicos (média de dois artigos de periódicos por ano) nos mostra que a psicologia do trânsito é uma área que ainda não se encontra bem explorada pelos estudiosos do tema.

Essa carência de pesquisas na área também foi constatada por Silva e Alchieri (2007) ao realizarem busca em bases de dados sobre a avaliação da personalidade de condutores. Os autores identificaram 15 artigos de periódicos empíricos em periódicos científicos, distribuídos da seguinte forma: um na década de 1950, um na década de 1970, três trabalhos na década de 1990 e dez no período de 2000 a 2006, ressaltando que não foi identificado nenhum trabalho de investigação empírica sobre avaliação de aspectos da personalidade em condutores nas décadas de 1960 e 1980. Esses resultados indicam, assim como no presente estudo, um aumento no interesse pela temática somente na última década. Esse aumento atual na produção em psicologia do trânsito também é relatado por Ledesma, Peltzer e Póo (2008) perante uma busca na produção sobre a temática no Psycinfo. Os autores encontraram, entre 2000 e 2006, um total de 1.402 artigos de periódicos, cuja análise demonstrou que a psicologia do trânsito se constitui em uma área de investigação ativa e em crescimento mundial, embora somente 16 artigos de periódicos sejam de publicações provenientes dos países ibero-americanos, sendo metade deles do Brasil. Para os autores, a escassez de trabalhos de pesquisadores ibero-americanos pode ser resultado de vários fatores convergentes, como o pequeno apoio financeiro que recebem os investigadores e a falta de políticas governamentais em matéria de segurança.

Em relação aos trabalhos apresentados no congresso, pode ser notada uma constância ao longo das quatro edições do evento. O número de trabalhos encontrado manteve-se bastante equilibrado nas quatro edições, bem acima da média anual de artigos de periódicos publicados. Confirmando o pequeno número de publicações na temática, Joly et al. (2007), ao analisarem a produção científica sob a forma de painéis nos congressos brasileiros de avaliação psicológica, identificaram que apenas 3,9% do total de 934 resumos do congresso publicados nas três edições do evento analisadas estavam relacionados à psicologia do trânsito.

Quando se comparam as duas buscas, constata-se que a quantidade de trabalhos apresentados no congresso ($n = 38$) é bem maior que o número de artigos de periódicos encontrados nesse mesmo período ($n = 22$). Isso significa que grande parte dos resultados das pesquisas não chega efetivamente à publicação, fato que acaba contribuindo ainda mais para a carência dos conhecimentos nessa área.

A segunda análise buscou investigar o tipo de estudo, teórico ou empírico, tendo sido possível verificar uma predominância de trabalhos empíricos nas duas bases (72,7% nos artigos de periódicos e 71,05% no congresso) e um menor índice de estudos teóricos (27,3% nos artigos de periódicos e 28,95% no congresso). Esse dado adquire valor se considerarmos que somente os estudos empíricos poderão auxiliar os pesquisadores na geração de novos conhecimentos e resolução das dificuldades e problemáticas que vêm sendo enfrentadas pela psicologia do trânsito. Uma curiosidade refere-se ao fato que, dentre os trabalhos empíricos, a maior parte fez uso de métodos quantitativos para análise dos dados (70,0% dos casos).

Diante dessa constatação, uma terceira análise buscou investigar os instrumentos que foram utilizados pelos pesquisadores nas pesquisas empíricas, os quais estão listados na Tabela 2. É importante salientar que o número de instrumentos ultrapassa o total de trabalhos empíricos, tanto nos artigos de periódicos como no congresso, visto que alguns

estudos fizeram uso de mais de um instrumental. Identificaram-se ainda informações não especificadas em alguns resumos do congresso (por exemplo: “utilizou-se um questionário”), e estas foram agrupadas em uma categoria à parte, intitulada “questionários”.

Tabela 2. Instrumentos identificados nos artigos de pesquisas empíricas

Instrumentos	Artigos		Congresso	
	F	%	F	%
PMK	3	14,5	7	23,4
Questionário de personalidade de Zuckerman Kuhlman	2	9,6	-	-
TCR (teste conciso de raciocínio)	3	14,5	1	3,3
Teaco_FF	1	4,7	-	-
TPM (teste pictórico de memória)	1	4,7	-	-
AC (atenção concentrada) Pieron)	2	9,6	2	6,7
Tacom-A	1	4,7	-	-
Teste de atenção sustentada	1	4,7	-	-
Teste de julgamento Moral	1	4,7	-	-
DBQ (<i>driver behavior questionnaire</i>)	1	4,7	-	-
QCM (questionário de comportamento do motorista)	1	4,7	-	-
RI	1	4,7	2	6,7
Inventário de Beck	1	4,7	-	-
Inventário MDSI	1	4,7	-	-
Rorschach	1	4,7	-	-
EFN	-	-	3	9,9
Palográfico	-	-	2	6,7
HTP	-	-	2	6,7
Wartegg	-	-	1	3,3
I6PF	-	-	1	3,3
Trap-I	-	-	1	3,3
Escala de comportamento agressivo	-	-	1	3,3
Questionários	-	-	7	23,4
Total	21	100	30	100

Os resultados apontam que os instrumentos mais utilizados nos artigos de periódicos são, em primeiro lugar, o PMK e o teste conciso de raciocínio (TCR), seguidos pelo questionário de personalidade de Zuckerman Kuhlman e teste de atenção concentrada (AC). No congresso, a maior parte dos trabalhos faz uso do PMK, sendo mais frequente também o uso da EFN. O que se pode notar é que os instrumentos utilizados em cada tipo de trabalho são diferentes, visto que, de 24 instrumentos encontrados, somente quatro deles foram utilizados tanto nos artigos de periódicos como nos trabalhos do congresso, sendo comuns nos dois tipos de comunicação (PMK, TCR, AC e R1). Outros 12 diferentes são relatados nos artigos de periódicos e oito no congresso. Pode-se notar que a maior parte dos estudos tem buscado investigar a personalidade do motorista, sendo também bastante frequentes investigações sobre atenção.

Em relação aos instrumentos, Silva e Alchieri (2008), em levantamento realizado nos diversos periódicos de psicologia, identificaram um total de 22 instrumentos utilizados no contexto do trânsito: 17 testes de habilidade, quatro de inteligência e um de memória, de forma que os dados sugerem, segundo os autores, uma diversidade de instrumentos utilizados em pesquisas para avaliar condutores nos construtos de habilidade e inteligência. Nesse estudo, verificou-se também que o teste mais utilizado para a avaliação da personalidade do motorista no Brasil foi o PMK, embora este não esteja validado especificamente para esse contexto. Dessa forma, apesar de o sistema de avaliação dos testes do Conselho Federal de Psicologia (Satepsi) ter sido criado com o objetivo de amparar o profissional na escolha de instrumentos adequados, a carência de estudos de validade desses mecanismos para utilização em contextos específicos, como o trânsito, tem gerado como consequência, por exemplo, a continuidade da tradicional utilização do PMK.

Quando se identificam os instrumentos mais utilizados, constata-se que o foco das pesquisas brasileiras tem buscado atender ao disposto na Resolução nº 012/2000 do Conselho Federal de Psicologia (2000) que estabelece que, para avaliar o perfil psicológico do candidato à CNH e do condutor de veículos automotores, deveriam ser considerados os níveis intelectual, de atenção, psicomotor e psicofísico, e a personalidade, embora alguns desses construtos venham recebendo maior atenção em detrimento de outros. Neste levantamento, verifica-se que, dentre os instrumentos mais utilizados, três deles avaliam a personalidade (PMK, questionário de personalidade de Zuckerman Kuhlman e EFN); um, a capacidade intelectual (teste conciso de raciocínio); e um, a atenção (atenção concentrada). Não se identificaram relatos de estudos sobre o nível psicofísico dos motoristas. Essa constatação corrobora a observação de Ledesma, Peltzer e Póo (2008), segundo os quais, nos estudos publicados sobre a área no Psycinfo, predomina o estudo do comportamento do condutor dentro de um enfoque centrado na tarefa, e especialmente aqueles que investigam a percepção visual e atenção ocupam uma boa parte dos trabalhos de investigação, focando as habilidades necessárias para um bom desempenho.

A análise a seguir investigou a filiação institucional dos autores dos trabalhos, identificando a instituição e o Estado a que pertencem. É importante salientar que o total ultrapassa o número de trabalhos avaliados, em razão da existência de trabalhos com autoria múltipla. Os dados indicam algumas diferenças entre a autoria dos artigos de periódicos e dos trabalhos apresentados no congresso, como pode ser visualizado na Tabela 3.

Tabela 3. Filiação institucional de autores dos trabalhos identificados nas publicações

Filiação institucional	Artigos		Congresso	
	F	%	F	%
Universidade São Francisco (SP)	11	50,1	5	8,0
Universidade Federal do Rio Grande do Norte (RN)	3	13,7	4	6,3
Universidad Nacional de Mar Del Plata (Argentina)	3	13,7	-	-
Universidade de São Paulo (SP)	1	4,5	5	8,0
Universidade Federal da Paraíba (PB)	1	4,5	-	-
Universidade Tiradentes (SE)	1	4,5	-	-
Universidade Dom Bosco (MT)	1	4,5	-	-
Universidade de Brasília (DF)	1	4,5	-	-
Universidade Cruzeiro do Sul	-	-	8	12,6
Universidade Federal de Santa Catarina (SC)	-	-	7	11,1
Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul (RS)	-	-	5	7,9
Associação dos Psicólogos Peritos de Trânsito de Campinas PT (SP)	-	-	4	6,3
Vetor (SP)	-	-	4	6,3
Universidade Federal do Amazonas (AM)	-	-	4	6,3
Pontifícia Universidade Católica de Campinas (SP)	-	-	2	3,2
Denatran	-	-	2	3,2
Faculdades Objetivo de Manaus (AM)	-	-	2	3,2
Pontifícia Universidade Católica de São Paulo (SP)	-	-	2	3,2
Universidade Estadual Paulista (SP)	-	-	2	3,2
Clínica Fênix (SP)	-	-	2	3,2
Universidade Metodista de Piracicaba (SP)	-	-	1	1,6
Uniararas (SP)	-	-	1	1,6
Universidade Luterana do Brasil (RS)	-	-	1	1,6
Universidade Federal do Rio Grande do Sul (RS)	-	-	1	1,6

(continua)

Tabela 3. Filiação institucional de autores dos trabalhos identificados nas publicações
(conclusão)

Filiação institucional	Artigos		Congresso	
	F	%	F	%
Universidade do Estado do Rio de Janeiro (RJ)	-	-	1	1,6
Total	22	100	63	100

Enquanto os artigos de periódicos foram desenvolvidos por pesquisadores ligados a somente oito instituições, pertencentes a seis Estados brasileiros, pode-se verificar que a maior parte deles foi desenvolvida por pesquisadores pertencentes a instituições localizadas no Estado de São Paulo (54,5%). Destaca-se um maior número de trabalhos desenvolvidos por pesquisadores ligados à Universidade São Francisco, que são responsáveis por 50% dos artigos de periódicos. Destaca-se ainda o fato de que essa ocorrência possa ser justificada diante da constatação de que muitos desses instrumentos são de autoria desses pesquisadores. É importante salientar que foi encontrada somente uma autoria internacional (Argentina) entre as publicações analisadas. Já em relação aos congressos, 20 instituições foram identificadas, sendo, dentre elas, algumas não educacionais (como: Vetor, Denatran, Associação dos Psicólogos Peritos de Trânsito de Campinas, clínica particular), diferentemente dos artigos de periódicos que cuja autoria foi, sem exceção, vinculada a universidades.

Nota-se também que somente três instituições tiveram seus nomes vinculados a comunicações de pesquisa tanto sob a forma de artigos de periódicos como de apresentações no congresso: Universidade São Francisco, Universidade Federal do Rio Grande do Norte e Universidade de São Paulo. Pode-se então afirmar que o perfil dos pesquisadores que apresentam os dois tipos de trabalhos é diferenciado. Enquanto no congresso há maior diversidade de instituições, elas são em menor número e centralizadas nos artigos de periódicos, demonstrando que, embora pesquisas estejam sendo feitas no contexto do trânsito, elas não chegam efetivamente à publicação, o que gera um prejuízo bastante grande para o crescimento da área.

Por fim, investigaram-se as amostras que vêm sendo utilizadas nas pesquisas sobre psicologia do trânsito, apresentadas na Tabela 4. O levantamento desse dado nos permite verificar que a maior parte dos trabalhos, tanto em relação aos artigos de periódicos como nos trabalhos dos congressos, vem sendo realizada com candidatos a motoristas e já motoristas.

A constatação da presença bastante representativa de pesquisas realizadas com candidatos a motorista (36,0% nos artigos de periódicos e 25,9% no congresso), ou seja, aqueles participantes que ainda não são habilitados, portanto não inseridos na categoria motorista, também foi verificada por Silva e Alchieri (2008) que, durante revisão na área, relataram que a maior parte dos estudos revisados baseou-se em amostras de candidatos à habilitação.

Nesse sentido, os autores questionam a validade das tabelas normativas dos instrumentos, uma vez que a maior parte das amostras que são utilizadas na sua composição é formada por dados obtidos com base em pessoas não habilitadas. Ainda segundo Silva e Alchieri (2008), poucos estudos investigaram motoristas profissionais, motoristas acidentados e infratores e motoristas já habilitados, embora os motoristas habilitados tenham aparecido, na presente pesquisa, como amostra em 36,0% nos artigos de periódicos e 16,1% no congresso. Em relação aos motoristas infratores ainda se notam poucos estudos, 8% dos artigos de periódicos e 12,9% dos trabalhos em congresso, de forma que são recomendados mais estudos com esse tipo de amostra, tomando-os como critério, a fim de que dados mais precisos possam embasar essa avaliação. Novamente somos levados a pensar na questão da necessidade de desenvolvimento de estudos voltados especificamente para o contexto do trânsito.

Tabela 4. Perfil dos participantes das amostras utilizadas nas pesquisas empíricas

Amostra	Artigos		Congresso	
	F	%	F	%
Candidatos a motoristas	9	36,0	8	25,9
Motoristas	9	36,0	5	16,1
Estudantes universitários	1	4,0	5	16,1
Sujeito do sexo masculino	1	4,0	-	-
Sujeito do sexo feminino	1	4,0	-	-
Sujeitos infratores	2	8,0	4	12,9
Sujeitos não infratores	2	8,0	3	9,7
Psicólogos peritos	-	-	3	9,7
Crianças	-	-	1	3,2
Mães	-	-	1	3,2
Motociclistas	-	-	1	3,2
Total	25	100	31	100

Chama a atenção o fato de que, nos trabalhos avaliados, embora o foco ainda seja os candidatos à habilitação, pode-se notar que os autores dos trabalhos analisados começam a diversificar o alvo quando se pesquisa sobre a psicologia do trânsito. Esse dado pode ser notado com base no relato de pesquisas desenvolvidas com mães acerca dos sentimentos daquelas que perderam seus filhos vítimas do trânsito (SANTOS; HAAS; LUZZEI,

2009; ROCHA, 1998), idosos (MONTEIRO, 1998), percepção de crianças sobre o trânsito (BARTIOTTI; CRUZ; SANTOS, 2007), motociclistas (SILVA, 2006; MORAES, 2008; CARVALHO, 2007; GONDIM, 2009; ZAMEL, 2009) e com os próprios psicólogos peritos (DAGOSTIN, 2006), para tentar investigar como as avaliações têm sido realizadas nesse contexto.

Considerações finais

Os resultados do levantamento das pesquisas sobre psicologia do trânsito, apresentadas sob a forma de artigos de periódicos ou trabalhos em congressos, confirmaram dados fornecidos em outros levantamentos encontrados na literatura, de que, segundo Silva e Alchieri (2008), em cinco décadas, a pesquisa em avaliação psicológica de trânsito não avançou o suficiente para responder aos questionamentos e anseios básicos da sociedade sobre sua obrigatoriedade e sobre os ganhos efetivos com a segurança no trânsito, que justifiquem o investimento financeiro que é despendido por milhares de cidadãos anualmente no processo. O problema situa-se principalmente na carência de estudos voltados para esse contexto.

Essa constatação vem reforçar a necessidade de mais estudos que envolvam maior diversidade amostral e investigações da adequação, não dos instrumentais para uso nesse contexto específico, mas dos procedimentos avaliativos dos resultados obtidos pelo uso dos testes. Reforça-se também a importância de investimentos em outros focos, além da avaliação dos candidatos, visto que o trabalho do psicólogo deve abranger também a estruturação de programas de intervenções, para envolver, por exemplo, oficinas psicoeducativas direcionadas à conscientização e sensibilização para a condução segura, conforme recomendado por Pachini e Wagner (2006).

Embora este estudo possa contribuir para um maior conhecimento e difusão das práticas que vêm sendo desenvolvidas em relação à avaliação psicológica no contexto do trânsito, recomendam-se novos estudos que utilizem estratégias de busca diferentes das que foram realizadas aqui com a finalidade de uma compreensão mais completa da área (utilizando-se de outras bases, outros eventos e outros descritores). Somente por meio do esforço conjunto de pesquisadores é que a avaliação psicológica para o trânsito poderá responder de forma mais efetiva aos desafios que lhe são impostos.

PSYCHOLOGICAL ASSESSMENT IN THE CONTEXT OF TRANSIT: BRAZILIAN'S RESEARCH REVISION

Abstract: Psychological assessment in the context of transit has been evident in Psychology in recent years amid the changes in legislation and questions about its validity. So can develop and achieve their goals it is necessary to understand trends and gaps concerning what has been researched in recent years. The present study compared published articles in the database Pepsic and Scielo and papers presented in the four editions of the Brazilian Conference of Psychological Assessment. From the keywords driver, psychological assessment, transit and drives, there were selected 22 articles and 38 papers at the congress, dated between 2000 and 2009. The results showed in general, an increased interest in the area. A larger number of papers at the congress was found, in order to verify that the most of research results do not reach effectively for publication. Among the studies reviewed, there is prevalence of empirical studies focused mainly on the investigation of personality and attention, using a large variety of instruments ($n = 24$), most are not specific to the context of traffic, and apply in their majority in driver's candidates.

Keywords: psychological assessment; habilitation; automobile driver; transit; psychology.

EVALUACIÓN PSICOLÓGICA EN EL CONTEXTO DE TRÁNSITO: REVISIÓN DE LAS INVESTIGACIONES EN BRASIL

Resumen: La evaluación psicológica en el contexto de tránsito ha recibido destaque en los últimos años en la psicología frente a los cambios en la legislación y los cuestionamientos acerca de sus prácticas y validez. Para que ella pueda desarrollarse es necesario conocer tendencias y lagunas acerca de lo que ha sido investigado en los últimos años. En este sentido fue realizado un levantamiento de artículos de periódicos sobre la temática publicados en las bases de datos Pepsic y Scielo y trabajos presentados en las cuatro ediciones del Congreso Brasileiro de Evaluación Psicológica. A partir de las palabras clave evaluación psicológica, tránsito y conductor fueron encontrados 22 artículos de periódicos y 38 resúmenes presentados en congresos, datados entre 2000 y 2009, cuyos resultados mostraron de una forma general un aumento en el interés por el área. Se destaca que fue encontrado un número mayor de trabajos en congresos mayor que el número de artículos de periódicos publicados en el mismo período de forma a verificarse que la mayor parte de los resultados de las investigaciones no llegan efectivamente a ser publicadas. Entre los trabajos analizados prevalecen los estudios empíricos enfocados principalmente en la investigación de la personalidad y atención haciendo uso de grande número de instrumentos ($n = 24$), siendo la mayor parte no específicos para el contexto del tránsito y aplicados en su mayoría en candidatos a conductor.

Palabras clave: evaluación psicológica; habilitación; conductor; tránsito; psicología.

Referências

ABERG, L. Problemas relacionados com a seleção de motoristas e a validade de testes. In: RISSER, R. (Org.). **Estudos sobre a avaliação psicológica de motorista**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003. p. 25-32.

BARTIOTTI, C. B.; CRUZ, R. M.; SANTOS, K. Medidas para avaliar a percepção de crianças sobre o trânsito e a percepção de risco e vulnerabilidade social de adultos no trânsito. In: CONGRESSO BRASILEIRO DE AVALIAÇÃO PSICOLÓGICA, 2., 2007, João Pessoa. **Anais...** João Pessoa: Instituto Brasileiro de Avaliação Psicológica, 2007. p. 242.

CARVALHO, F. O. **Estudo sobre a percepção de risco dos motociclistas no trânsito da área central de Campo Grande, MS**. 2007. Dissertação (Mestrado)–Universidade Católica Dom Bosco, Campo Grande, 2007.

CHRIST, R. O que são critérios válidos de seleção? Motoristas idosos como um exemplo geral. In: RISSER, R. (Org.). **Estudos sobre a avaliação psicológica de motorista**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003. p. 33-54.

CONSELHO FEDERAL DE PSICOLOGIA. **Resolução CFP nº 012/2000**. 2000. Disponível em: <http://www.pol.org.br/pol/export/sites/default/pol/legislacao/legislacaoDocumentos/resolucao2000_12.pdf>. Acesso em: 15 mar. 2010.

DAGOSTIN, C. G. **Características do processo de trabalho dos psicólogos peritos examinadores de trânsito na avaliação das condições psicológicas para dirigir**. 2006. Dissertação (Mestrado)–Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2006.

DIÁRIO OFICIAL. Poder Legislativo-PL 377. **Diário Oficial**, São Paulo, v. 118, n. 97, 29 maio 2008. Poder Executivo, p. 13.

GERHARD, U. Segurança de trânsito além da prevenção: ilustrada com o exemplo de motoristas bêbados. In: RISSER, R. (Org.). **Estudos sobre a avaliação psicológica de motorista**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003. p. 55-65.

GONDIM, A. A. **Compreendendo o sofrimento decorrente do trabalho nos motoboys de Fortaleza**. 2009. Dissertação (Mestrado)–Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2009.

GOUVEIA, V. V. et al. Atitudes frente à avaliação psicológica para condutores: perspectivas de técnicos, estudantes de psicologia e usuários. **Psicologia Ciência e Profissão**, Brasília, v. 22, n. 2, p. 50-59, jun. 2002.

GOVERNO FEDERAL. **Novo código de trânsito**. 1998. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/ctb.htm>>. Acesso em: 10 fev. 2010.

GROEGER, J. A. Testes psicológicos podem predizer habilidade para dirigir? In: RISSER, R. (Org.). **Estudos sobre a avaliação psicológica de motorista**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003. p. 79-95.

HATAKKA, M. Os psicólogos têm alguma coisa a oferecer em treinamento, aperfeiçoamento e seleção de motoristas? In: RISSER, R. (Org.). **Estudos sobre a avaliação psicológica de motorista**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003. p. 67-77.

HOFFMAN, M. H. Comportamento do condutor e fenômenos psicológicos. **Psicologia: pesquisa e trânsito**, Belo Horizonte, v. 1, n. 1, p. 17-24, dez. 2005.

HOFFMAN, M. H.; CRUZ, R. M. Síntese histórica da psicologia do trânsito. In: HOFFMAN, M. H.; CRUZ, R. M.; ALCHIERI, J. C. (Org.). **Comportamento humano no trânsito**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003. p. 17-30.

HOFFMAN, M. H.; CRUZ, R. M.; ALCHIERI, J. C. **Comportamento humano no trânsito**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003.

JOLY, M. C. R. A. et al. Análise da produção científica em painéis dos congressos brasileiros de avaliação psicológica. **Avaliação Psicológica**, Porto Alegre, v. 6, n. 2, p. 239-252, abr. 2007.

LAMOUNIER, R.; RUEDA, F. J. M. Avaliação psicológica com o PMK no contexto do trânsito. **Psicologia: pesquisa e trânsito**, Belo Horizonte, v. 1, n. 1, p. 25-32, dez. 2005a.

_____. Avaliação psicológica no trânsito, perspectiva do motorista. **Revista Psic**, São Paulo, v. 6, n. 1, p. 35-42, mar. 2005b.

LEDESMA, R.; PELTZER, R.; PÓO, F. Análise da produção em Psicologia do Trânsito por meio do PsycInfo (2000-2006). **Revista Psic**, São Paulo, v. 9 n. 1, p. 11-24, jun. 2008.

MONTEIRO, C. A. S. **Comportamento de conflito de pedestres idosos e condutores de veículos durante a travessia de um cruzamento perigoso e contramedidas**. 1998. Dissertação (Mestrado)–Universidade Federal do Pará, Belém, 1998.

MORAES, T. D. **Coletivo de trabalho e atividade dos motoboys: gênero profissional, saberes operatórios e riscos da atividade de trabalho**. 2008. Tese (Doutorado)–Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2008.

NORONHA, A. P. P.; PRIMI, R.; ALCHIERI, J. C. Parâmetros psicométricos: uma análise de testes psicológicos comercializados no Brasil. **Psicologia: ciência e profissão**, Brasília, v. 24, n. 4, p. 88-99, dez. 2004.

PACHINI, R. M. D.; WAGNER, A. Comportamento de risco no trânsito: revisando a literatura sobre as variáveis preditoras da condução perigosa na população juvenil. **Revista Interamericana de Psicologia**, Porto Alegre, v. 40, n. 2, p. 159-166, ago. 2006.

PRIMI, R.; NUNES, C. H. S. S. Aspectos técnicos e conceituais da ficha de avaliação dos testes psicológicos. In: CONSELHO FEDERAL DE PSICOLOGIA. **Avaliação psicológica: diretrizes na regulamentação da profissão**. Brasília: CFP, 2010. p. 101-128.

RISSER, R. Validade dos instrumentos e das atividades do diagnóstico e seleção de motoristas (DSM). In: _____. (Org.). **Estudos sobre a avaliação psicológica de motorista**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003a. p. 13-20.

_____. Problemas de validade no diagnóstico e na seleção. In: _____. **Estudos sobre a avaliação psicológica de motorista**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003b. p. 115-130.

ROCHA, J. B. A. **Comportamento perigoso de meninos no trânsito em Belém do Pará**. 1998. Dissertação (Mestrado)–Universidade Federal do Pará, Belém, 1998.

_____. Infrações de trânsito: uma necessária distinção entre erros e violações. **Interação em Psicologia**, Curitiba, v. 9, n. 1, p. 177-184, jun. 2005.

ROZESTRATEN, R. J. A. Novos caminhos para a psicologia do trânsito. **Psicologia: ciência e profissão**, Brasília, v. 20, n. 4, p. 80-85, dez. 2000.

_____. Ambiente, trânsito e psicologia. In: HOFFMAN, M. H.; CRUZ, R. M.; ALCHIERI, J. C. (Org.). **Comportamento humano no trânsito**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003. p. 31-46.

RUEDA, F. J. M. Atenção concentrada e memória: evidências de validade entre instrumentos no contexto da psicologia do trânsito. **Psicologia: teoria e prática**, São Paulo, v. 11, n. 2, p. 182-195, ago. 2009.

RUEDA, F. J. M.; GURGEL, M. G. A. Evidências de validade relativas ao contexto do trânsito para o Teste de Atenção Concentrada – TEACO-FF. **Revista Psic**, São Paulo, v. 9, n. 2, p. 165-172, dez. 2008.

SANTOS, S. C. G.; HAAS, E. I.; LUZZEI, L. Z. Avaliação psicológica de mães que perderam seus filhos por acidentes de trânsito ou homicídio. In: CONGRESSO BRASILEIRO DE AVALIAÇÃO PSICOLÓGICA, 3., 2009, Campinas. **Anais...** Campinas: Instituto Brasileiro de Avaliação Psicológica, 2009. p. 133.

SILVA, F. H. V. C. **Medida da preditividade de instrumentos psicológicos nas avaliações psicológicas de condutores**. 2008. Dissertação (Mestrado)–Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2008.

SILVA, F. H. V. C.; ALCHIERI, J. C. Avaliação psicológica da personalidade de condutores: uma revisão de literatura. **PsicoUsf**, Itatiba, v. 12, n. 2, p. 89-196, dez. 2007.

SILVA, F. H. V. C.; ALCHIERI, J. C. Revisão das pesquisas brasileiras em avaliação psicológica de habilidades e inteligência de condutores. **Estudos de Psicologia**, Natal, v. 13, n. 1, p. 57-64, abr. 2008.

SILVA, R. M. **Estudo sobre os fatores psicológicos dos motociclistas acidentados e não acidentados**. 2006. Dissertação (Mestrado)–Universidade Católica Dom Bosco, Campo Grande, 2006.

WECHSLER, S. M. Avaliação psicológica no Brasil. Tendências e perspectivas para o novo milênio. In: CONSELHO FEDERAL DE PSICOLOGIA (Org.). **A diversidade da avaliação psicológica: considerações teóricas e práticas**. João Pessoa: Idéia, 2001. p. 17-24.

ZAMEL, E. **Características sociodemográficas e de personalidade de uma amostra de motociclistas profissionais da cidade de Porto Alegre**. 2009. Dissertação (Mestrado)–Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2009.

Contato

Maria Helena de Lemos Sampaio
e-mail: sampaiomhs@hotmail.com

Tramitação

Recebido em setembro de 2009

Aceito em fevereiro de 2011