

Relação entre estresse e agressividade em motoristas profissionais

Relations between stress and aggressiveness among professional drivers

Relación entre el estrés y la agresión en los conductores profesionales

Giovana de Souza Quirino¹

Universidade São Francisco- Campinas –São Paulo

Anna Elisa de Villemor-Amaral²

Universidade São Francisco Itatiba – São Paulo

Resumo

A combinação entre estresse e agressividade no trânsito acaba na maioria das vezes sendo um facilitador para acidentes e morte. Esta pesquisa tem como objetivo levantar de forma exploratória a relação entre os níveis de estresse e a agressividade em motoristas profissionais. Participaram do estudo 30 motoristas profissionais de uma empresa de ônibus do interior de São Paulo. Foram utilizadas duas escalas, sendo elas Escala de Vulnerabilidade ao Estresse no Trabalho (EVENT) e Escala para Avaliação de Tendência à Agressividade (EATA). A participação foi voluntária e a coleta de dados ocorreu de forma coletiva. Foram feitas estatísticas descritivas e análise de correlação entre os instrumentos e os principais resultados apontaram uma correlação positiva, entre os construtos avaliados dando indícios de que quanto maior o índice de estresse no trabalho dos motoristas profissionais, maior sua tendência a demonstrar agressividade.

Palavras-chaves: Violência no trânsito; Comportamento agressivo; Problemas sociais; Tolerância; Psicologia do trânsito.

Abstract

The combination of stress and aggressiveness in the traffic context generally causes injuries and death. This research aims to raise in an exploratory way the relationship between stress levels and aggression in professional drivers. The sample was composed by 30 professional drivers, workers in a bus company in the countryside of São Paulo state. Two scales were used, the Scale for Vulnerability to Stress at Work (EVENT) and Scale for the Assessment of Tendency to Aggression (EATA). Participation was voluntary and data collection occurred in a collective way. Descriptive statistics were performed as well as the analysis of correlation between the instruments. The main results showed a positive correlation between the constructs assessed by giving evidence that the higher the job stress of professional drivers, the greater their tendency to show aggression.

Key-words: Violence in traffic; Aggressive behavior; Social problems; Traffic psychology.

Resumen

La combinación de estrés y agresividad en el tránsito termina, con frecuencia, produciendo accidentes y muertes. Esta investigación tiene como objetivo determinar, de manera exploratoria, la relación entre los niveles de estrés y agresividad en los conductores profesionales. Se estudiaron 30 conductores profesionales de una compañía de autobuses en el interior de São Paulo. Se utilizaron dos escalas: la de Vulnerabilidad al Estrés en el Trabajo (CASO) y la Escala de Evaluación de la Tendencia a la agresión (EATA). La participación fue voluntaria y la recolección de datos ocurrió de manera colectiva. Se ha hecho estadística descriptiva y se realizaron el análisis de correlación entre los instrumentos y los principales resultados mostraron una correlación positiva entre los constructos evaluados, dando evidencia de que cuanto mayor es el nivel de estrés en el trabajo de los conductores profesionales, mayor será su tendencia a mostrar agresión.

Palabras-clave: Violencia en el tráfico; Comportamiento agresivo; Problemas sociales; Tolerancia; Psicología del tráfico.

Introdução

O trânsito nos últimos anos tem se tornado um dos fatores mais preocupantes da sociedade. O crescimento das frotas é desproporcional ao espaço físico disponível, no caso as vias, em consequência disto observa-se enormes congestionamentos vividos

diariamente pelos usuários de cidades grandes como, por exemplo, São Paulo.

Os engarrafamentos estão sempre acompanhados de buzinas, discussões, crises nervosas, deixando seus participantes cada vez mais vulneráveis ao estresse. Deste modo, segundo Parreira, Salles e Passos (2011) a permanência no trânsito acaba ocasionado nos motoristas um desgaste físico, mental e afetivo. Dentre os elementos que se relacionam com as causas dos acidentes, mais de 90% deles estão associados a fatores humanos. Apenas 10% têm suas causas relacionadas às condições ambientais, condições da via ou condições do veículo (Panichi & Wagner,

Endereço1 : Jamaica nº 32, jardim das nações - Itatiba -São Paulo, CEP:13256715.

Endereço2: Rua Alexandre Rodrigues Barbosa, 45 CEP 13251-900

2006).

O ato de dirigir vai além da habilidade motora, envolve também aspectos emocionais, aprendizagem de regras formais e informais necessárias ao contexto que o motorista se encontra. Desta forma o motorista deve ser capaz de ajustar seus sentimentos e habilidades de forma adequada conforme a situação do trânsito (Bartholomeu, 2008).

De fato, os estados emocionais afetam diretamente a habilidade dos motoristas tanto de forma positiva como negativa. Bartholomeu (2008) sugere que há uma relação entre os sentimentos de raiva, estresse, ansiedade e agressividade, com certos acidentes e comportamentos de risco executados no trânsito. Tebaldi e Ferreira (2004) explicam que, quando o organismo sente que algo pode ameaçar seu equilíbrio emocional, implementa ações para uma nova adaptação. Muitas vezes, na busca por satisfação, o organismo reage com atitudes comportamentais que colocam em risco a segurança no trânsito.

O estresse nada mais é que uma reação do organismo quando surge a necessidade de uma nova adaptação, seja a um evento ou situação produtora de tensão, de modo que o organismo cria um estado de alerta, preparando-se para uma ação de luta ou fuga. Se o estado de estresse persistir por muito tempo, a fase de alerta passa para a de resistência, podendo desencadear sintomas como falhas na memória, sensação de constante cansaço, irritabilidade, entre outros (Lipp, 2000).

Silva, Souza e Minetti (2002) acrescentam que níveis elevados de estresse no contexto de trabalho, além de ocasionar uma queda no desempenho e na produtividade, podem ocasionar acidentes graves, principalmente em setores que exigem exatidão e precisão nos resultados. É isso que possivelmente ocorre com os indivíduos que enfrentam o trânsito diariamente, como no caso dos motoristas profissionais, que constantemente devem se atentar às condições da pista, do clima, aos outros veículos, ao risco de assaltos e ações de vândalos e, como se não bastasse, à longa jornada de trabalho que a maioria está submetida. Para isto, é exigido um constante estado de alerta que acaba acarretando uma sobrecarga no organismo.

De acordo com Almeida (2002), a profissão de motoristas, em especial de transporte coletivo, é o setor mais vulnerável ao estresse, pelo fato de ser uma prestação de serviço ao público que envolve manobras difíceis no embarque e desembarque de passageiros. As questões ambientais em relação ao barulho e conservação das ruas, além da responsabilidade de pagar pelas multas de trânsito que vier a cometer ou muitas vezes por peças quebradas e concertos resultantes de acidentes de trânsito, também se relacionam ao estresse destes trabalhadores.

Covagioni, Perin, Batista, Bianchi e Costa (2009) apontam que uma das principais causas de acidente

envolvendo caminhoneiros está relacionada ao cansaço e a perda de concentração. No mesmo estudo, os autores apontam entre seus resultados a presença significativa de sintomas relativos ao estresse, uma vez que os motoristas declararam se sentirem nervosos, tensos ou preocupados na maioria do tempo, dormirem mal, com dificuldade de concentração e tomada de decisão. Tais relatos vão de encontro ao estudo realizado por Oswaldo (2009), que apontou que quanto maior o estresse no trabalho, menor a qualidade de vida dos profissionais envolvidos.

Diante desta pressão, o que ocorre na maioria das vezes, de acordo com Ramalho (2011), é que os indivíduos não conseguem administrar os seus níveis de estresse e acabam descarregando no trânsito já que o mesmo representa um ambiente propício à expressão da raiva e inconformismo. Desta forma o próprio estresse acaba desencadeando reações diversas no comportamento, em específico a agressividade, que no trânsito geralmente é expressa nas ultrapassagens bruscas, fechando a passagem de outros motoristas e assim por diante.

A preocupação com os sinais negativos do comportamento humano que se manifestam no trânsito não é recente, e alguns estudos foram realizados há muito tempo, como no caso de Mira (1984), citado por Bartholomeu (2008) que constatou que motoristas envolvidos em acidentes apresentam uma maior agressividade, acompanhada de manifestações de excitabilidade e explosividade. Um estudo mais recente demonstra que os próprios condutores, segundo Tebaldi e Ferreira (2004) colocam o nervosismo e estresse como principal causa da agressividade no trânsito. O estudo realizado por esses autores demonstra que dentro dos fatores que favorecem a ocorrência do número tão elevado de acidentes, aparece o fator humano como principal causa.

Outro dado apresentado por Monteiro e Günther (2006) revela que quanto menores os índices de agressividade e irritabilidade no trânsito, menos o motorista relata experimentar episódios de raiva na direção em função de fatores contextuais. Outro dado encontrado pelos autores é que quanto menores os índices de agressividade verbal e de irritabilidade, menores os índices de violação e erros de motoristas. Diante destes dados, os autores supõem que pessoas mais agressivas acabam cometendo mais violações agressivas no trânsito.

A quantidade de traços do comportamento humano que podem ser observados no trânsito é bastante variável, o que faz com que o estresse e agressividade se tornem algumas das muitas manifestações. Sendo assim o trânsito é apenas mais um ambiente do qual o ser humano se apropria para manifestar seus instintos fazendo com que na maioria das vezes o condutor e a máquina veículo acabem se tornado um só elemento. Tebaldi e Ferreira (2004) lembram que o impulso

de agressividade pode ser usado tanto para defender quanto para atacar ou provocar, porém a maneira como isso é expresso varia de pessoa para pessoa, de acordo com seus valores e cultura, ficando o veículo como uma via possível dessas manifestações.

De acordo com Panichi e Wagner (2006) no Brasil o acidente de trânsito é apontado como a segunda causa de morte de jovens. No ano de 2010 o IPEA (Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas), em parceria com o Denatran (Departamento Nacional de Trânsito), apontou que a cada óbito registrado nas rodovias acarreta uma despesa de R\$ 151,7 mil. A Região Metropolitana de Campinas teve um gasto de R\$ 74,3 milhões com mortes nas estradas no ano de 2010. A despesa foi maior que o orçamento municipal da cidade de Holambra para 2011. Também são fatores contabilizados o atendimento da polícia Rodoviária, danos à propriedade pública, despesas médico-hospitalares (desde o resgate até a reabilitação), pensão para a família e outros gastos referentes ao óbito. Valor este que se multiplicaria ao considerar os gastos do fator previdenciário com os casos de invalidez permanente ou temporária.

Estudos vem sendo desenvolvidos em busca de explicações dos fatores relacionados à condução segura e no desenvolvimento de técnicas alternativas e campanhas públicas efetivas para a prevenção dos acidentes de trânsito. No entanto o número de pesquisas sobre o tema no Brasil é escasso, como visto nas consultas realizadas nas bases de dados Index-Psi e Lilacs no período de 2010 a 2012.

O elevado índice de vítimas fatais por acidentes de trânsito merece maior atenção. A combinação entre estresse e agressividade no trânsito acaba na maioria das vezes causando acidentes e morte. Preocupar-se com a qualidade de vida destes profissionais vai além da redução de custos das empresas, tornando-se um problema de saúde pública, pois os mesmos, com a saúde debilitada, arriscam a própria vida e as dos demais usuários das vias públicas. Diante do exposto esta pesquisa partiu da hipótese de que motoristas com maiores níveis de estresse tendem a ser mais agressivos no trânsito. Teve-se como objetivo verificar se existe correlação entre os níveis de estresse e tendência à agressividade em motoristas profissionais.

Método

Local

A pesquisa foi realizada em uma empresa de ônibus localizada em uma cidade do interior de São Paulo.

Participantes

Participaram do estudo 30 motoristas profissionais com idades de 23 a 58 anos.

Instrumentos

Foram utilizadas duas escalas, sendo elas Escala de Vulnerabilidade ao Estresse no Trabalho (EVENT)

e Escala para Avaliação de Tendência à Agressividade (EATA).

A EVENT (Sisto, Baptista, Noronha & Santos, 2007) tem por finalidade avaliar a vulnerabilidade dos sujeitos quanto à presença de elementos estressores no ambiente de trabalho. Para tanto, apresenta itens descrevendo situações consideradas geradoras de estresse e solicita aos sujeitos que pontuem as situações que lhes causam incômodo. A escala é composta por 40 itens, estruturados em uma escala likert de três pontos [nunca (zero), às vezes (um) e frequentemente (dois)], distribuídos em três fatores, sendo eles, Clima e Funcionamento Organizacional (abrange situações de ambiente físico inadequado, chefia despreparada, dificuldades pessoais com a chefia, expectativa excessiva de superiores, falta de oportunidades de ascensão no trabalho, falta de perspectiva profissional, ausência de planos de cargos e salários, de solidariedade, não valorização, salário inadequado para a função, ter autoridade rejeitada pelos iguais ou superiores e tom autoritário destes), Pressão no Trabalho (engloba acúmulo de funções e de trabalho, trabalhos não pertencentes à função exercida, excesso de responsabilidade nas atividades diárias, necessidade de fazer o trabalho de outros, ritmo acelerado e ter mais obrigações que os demais colegas) e Infra-estrutura e Rotina (compreende jornadas de trabalho dobradas, doença ou acidente pessoal, equipamento precário, licença de saúde recorrente de colegas, mudança no horário de trabalho, mudança de status financeiro, mudança de chefia, promoção ligada à transferência, escassa cooperação de equipe de trabalho e salários atrasados) (Sisto et al., 2007). A pontuação total do instrumento se dá pela soma dos itens assinalados pelos sujeitos, variando de 0 a 80 pontos.

A EATA (Sisto, 2010) tem por finalidade englobar condutas agressivas e as respostas dadas a cada item que informam sobre a tendência de uma pessoa e sua maior ou menor possibilidade de manifestar agressividade. Para tanto, apresenta itens descrevendo a tendência de a pessoa apresentar a agressividade em diversas situações do cotidiano e solicita aos sujeitos que assinalem a alternativa que melhor corresponde à percepção que tem de si. A escala é composta por subescalas, sendo estas: a subescala A tem como núcleo condutas que são comuns a ambos os sexos, a subescala B possui como núcleo as condutas mais comuns ao sexo feminino e, por fim, a subescala C engloba conteúdos que são mais comuns a pessoas do sexo masculino. O instrumento é composto por 40 itens, e a pessoa precisa informar, o que acha que manifesta essa conduta: raramente ou nunca, marcando um X no número 0-1 atribuindo com 0 pontos; se acha que é muito frequente, marcando um X no três atribuindo com 2 pontos; se você às vezes se comporta dessa maneira, marcando um X no número 2 atribuindo 1 ponto.

Tabela 1.
Estatística descritiva dos resultados geral da EATA e EVENT.

	<i>N</i>	<i>Média</i>	<i>DP</i>	<i>Mínimo</i>	<i>Máximo</i>
EATA	30	5,93	7,105	3,28	8,59
EVENT	30	24,37	12,325	19,76	28,97

Procedimento

Após aprovação da instituição e do comitê de Ética em pesquisa da USF, foi agendada uma data para realização da coleta de dados. Os instrumentos foram aplicados de forma coletiva. Primeiro aplicou-se a EVENT e em seguida a EATA. A aplicação ocorreu apenas com os participantes que assinaram o termo de consentimento livre e esclarecido (Anexo 2). O tempo de aplicação foi de aproximadamente 40 minutos.

Resultados e discussão

Os dados foram organizados em planilha e submetidos à estatística descritiva e inferencial, visando atender os objetivos deste estudo. As análises serão apresentadas de acordo com os objetivos propostos.

A fim de se obter uma média geral das escalas de Avaliação da Tendência a Agressividade- EATA e de Vulnerabilidade e Estresse no Trabalho-EVENT realizou-se uma análise descritiva geral como pode ser observado na Tabela 1.

Após a obtenção da média geral dos instrumentos novas análises foram realizadas considerando a categoria sexo masculino e feminino como visto na Tabela 2.

Os dados não apresentaram nenhum resultado estatisticamente significativo. Uma nova análise foi feita como pode ser observado na Tabela 3, desta vez visando descrever o desempenho nos dois instrumentos conforme a faixa etária.

Os dados revelam que a faixa etária que apresentou resultados mais elevados nos dois instrumentos foi a entre 20 e 30, sugerindo uma maior vulnerabilidade ao estresse e tendência a agressividade nessa idade.

No entanto, tal dado deve ser observado com cautela por consideração ao baixo número de participantes. Outra análise foi feita a fim de se observar a diferença das médias em relação à escolaridade dos participantes como visto na Tabela 4.

Diante dos dados pode se observar que a categoria ensino médio completo apresentou uma média superior às demais em ambas as escalas. Dado este que aparentemente sugere que motoristas com ensino médio completo tendem a ser mais vulneráveis ao estresse e agressividade, fato que precisaria ser comprovado em amostras maiores.

Após as análises descritivas das escalas EATA e EVENT foram realizadas análises de correlação a fim de se observar possíveis correlações entre as escalas. A Tabela 5 apresenta os dados de correlação geral entre as escalas.

Os dados da Tabela 5 apontam uma correlação positiva ($r = 0,49$ e $p = 0,006$) entre as escalas o que indica que quanto mais vulneráveis ao estresse no trabalho estão estes motoristas, maior sua tendência a ser agressivo. Novas análises foram realizadas a fim de verificar a correlação em relação ao sexo conforme aponta a Tabela 6.

O sexo masculino apresentou uma correlação positiva entre as escalas, o que sugere uma maior vulnerabilidade ao estresse no trabalho acompanhado de uma tendência a agressividade nesse grupo. No entanto este dado também deve ser observado com cautela devido ao baixo número de participantes do sexo feminino - somente quatro. Outra correlação realizada foi em relação à idade como aponta a Tabela 7.

Tabela 2.
Estatística comparativa dos resultados da EATA e EVENT em relação ao sexo.

	<i>Sexo</i>	<i>N</i>	<i>Média</i>	<i>DP</i>	<i>Mínima</i>	<i>Máxima</i>	<i>p</i>	<i>t</i>
EATA	Masculino	26	6,31	7,54	-5,07	10,68	0,47	0,73
	Feminino	4	3,50	2,08	-0,98	6,60		
EVENT	Masculino	26	24,50	12,92	-12,79	14,79	0,88	0,14
	Feminino	4	23,50	8,66	-11,65	13,65		

Tabela 3.

Estatística descritiva dos resultados da EATA e EVENT em relação à idade.

Idade		N	Média	DP	Mínimo	Máximo
20 a 30 anos	EATA	6	12,00	11,91	-0,51	24,51
	EVENT	6	32,67	11,21	20,89	44,44
31 a 40 anos	EATA	13	5,15	5,74	1,68	8,62
	EVENT	13	25,23	12,36	17,76	32,70
Acima de 40 anos	EATA	11	3,55	2,58	1,81	5,28
	EVENT	11	18,82	10,86	11,52	26,11

A análise apontou uma correlação positiva na subcategoria idade de 20 a 30 anos ($r=0,81$ e $p=0,05$) sugerindo nessa faixa etária uma maior tendência a serem agressivos e estressados no trânsito. Entretanto, vale destacar que além da distribuição irregular do número de participantes em cada subcategoria, trata-se da faixa etária que mais se envolve em acidentes de trânsito conforme aponta as estatísticas. Outra correlação realizada foi em relação a escolaridade dos participantes (ver Tabela 8).

Não foi possível verificar nenhuma correlação entre as escalas ao considerar o nível de escolaridade.

Considerações finais

O objetivo deste estudo foi verificar se existe correlação entre os níveis de estresse e tendência a agressividade em motoristas profissionais. De acordo com os resultados obtidos, observa-se que foram encontradas correlações positivas nas Escalas de vulnerabilidade ao estresse no trabalho - EVENT e a Escala de tendência a agressividade - EATA, nas categorias geral ($r = 0,49$; $p = 0,006$), sexo e idade ($r = 0,81$; $p = 0,05$).

Esses dados sugerem que quanto mais vulneráveis ao estresse estão os motoristas profissionais no trabalho,

Tabela 4.

Estatística descritiva dos resultados da EATA e EVENT em relação à escolaridade.

Escolaridade		N	Média	DP	Mínimo	Máximo
Fund. Incompleto	EATA	5	2,60	2,70	-0,75	5,95
	EVENT	5	15,20	9,44	3,47	26,93
Fund. Completo	EATA	11	6,18	7,12	1,40	10,97
	EVENT	11	26,82	9,69	20,31	33,33
Ens. Md. Completo	EATA	9	6,33	8,21	0,02	12,65
	EVENT	9	27,00	16,58	14,25	39,75
Sup. Incompleto	EATA	5	8,00	8,77	-2,90	18,90
	EVENT	5	23,40	9,42	11,70	35,10

Tabela 5.

Correlação do resultado geral da EATA e EVENT.

		EVENT
EATA	r	0,49(**)
	p	0,006
	N	30

Tabela 6.
Correlação do resultado da EATA e EVENT em relação ao sexo.

Sexo		EVENT	
Masculino	EATA	r	0,51
		p	0,01
		N	26
Feminino	EATA	r	0,00
		p	1,00
		N	4

Tabela 7.
Correlação do resultado da EATA e EVENT em relação à idade.

Idade		EVENT	
20 a 30 anos	EATA	r	0,81
		p	0,05
		N	6
31 a 40 anos	EATA	r	0,17
		p	0,57
		N	13
Acima de 40 anos	EATA	r	0,41
		p	0,20
		N	11

maior sua tendência a demonstrar agressividade. Tal conclusão vai de encontro ao exposto por Lipp (2000) ao considerar que estados elevados de estresse que persistem por muito tempo podem levar a variados sintomas dentre eles a irritabilidade.

Não se pode esquecer de que o estresse no trabalho por si só ocasiona uma porção de fatores como a queda do desempenho e acidentes graves, principalmente nos setores que exigem exatidão e precisão como no caso do trânsito, onde estes profissionais devem se atentar às condições da pista, ao clima, aos outros veículos, além do caso especial dos motoristas de ônibus que têm que lidar com a pressão do comprimento dos horários e itinerários a serem cumprido.

Desta forma, o estresse pode desencadear reações de risco no comportamento, em específico a agressividade, que no trânsito pode ser expressa na forma de manobras perigosas, ultrapassagens indevidas atrapalhando outros motoristas e assim por diante. O que de fato já pode ser constatado por Almeida (2009) que, ao realizar um estudo com caminhoneiros envolvidos em acidentes, apontou a presença significativa de cansaço, perda de concentração e ações agressivas dentre seus resultados. O mesmo autor considerou que os motoristas de ônibus são especialmente mais vulneráveis ao estresse por

trabalharem na prestação de serviço ao público.

Diante disto, pode se considerar que quanto mais vulnerável ao estresse os motoristas estão, maior será sua tendência a apresentar comportamentos agressivos no trânsito, podendo ocasionar desde simples discussões até acidentes e mortes, já que para estes profissionais que passam a maior parte do seu tempo nas vias, o trânsito acaba sendo o ambiente mais propício para descarregar toda a tensão fisiológica e psicológica causada pelo estresse.

Sendo assim, a preocupação com a qualidade de vida destes profissionais é, conseqüentemente, uma forma de cuidar dos índices de acidentes e morte nas vias, já que conforme apontado por Panichi e Wagner, (2006) mais de 90% das causas de acidentes têm o fator humano como principal causa. Visando cuidados e atenção à qualidade de vida dos motoristas profissionais, novos estudos devem ser realizados considerando o sexo e idade, já que os resultados deste estudo apontaram correlações positivas que, no entanto, devem ser considerados com cautela devido ao baixo número de participantes envolvidos.

Finalmente é importante destacar que o número de pesquisas relacionadas ao trânsito no Brasil é escasso e ainda menor ao se considerar a sua relação com os fatores estresse e agressividade. No entanto os

Tabela 8.
Correlação dos resultados da EATA e EVENT em relação à escolaridade.

Escolaridade		EVENT	
Fund. Incompleto	EATA	r	0,73
		p	0,16
		N	5
Fund. Completo	EATA	r	0,45
		p	0,16
		N	11
Ens. M. Completo	EATA	r	0,43
		p	0,24
		N	9
Sup. Incompleto	EATA	r	0,68
		p	0,20
		N	5

resultados obtidos no presente estudo levam a pensar que há uma combinação entre estresse e agressividade no trânsito, o que aumenta a possibilidade de acidentes e morte, o que leva à conclusão de que cuidar da qualidade de vida destes profissionais pode, além de diminuir o índice de violência e acidentes, reduzir também os encargos financeiros, tanto públicos como privados e principalmente fortalecer a segurança social no trânsito.

Referências

Almeida, N. D. V. (2002). Contemporaneidade X trânsito reflexo. Almeida, N. D. V. (2002). Contemporaneidade X trânsito reflexo psicossocial do trabalho dos motoristas de coletivo urbano. *Psicologia Ciência e Profissão*, 25 (2), pp. 172-185.

Bartholomeu, D. (2008). Traços de personalidade e comportamentos de risco no trânsito: Um estudo correlacional. *Psicologia & Argumento*, 26(54), pp. 193-206.

Cavagioni, L. C., Pierin, A. M. G., Batista, K. M., Bianchi, E. R. F. & Costa, A. L. S. (2009). Agravos à saúde, hipertensão arterial e predisposição ao estresse em motoristas de caminhão. *Revista Escola de Enfermagem, USP*, 43, pp. 1267-1271.

Instituto de pesquisas econômicas aplicadas - IPEA, Departamento nacional de trânsito-DENATRAN, Associação nacional de transportes públicos - ANTP. Todo Dia: Morte em estrada causa prejuízo de R\$ 74,3 mil na RMC: [Online], Recuperado: 25 de Março de 2011. Disponível: http://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=7246&catid=159&Itemid=75.

Lipp, M. E. N. (2000). Manual do Inventário de Sintomas de stress para Adultos de Lipp (ISSL). São Paulo: Casa do Psicólogo.

Monteiro, C. A. B. & Günther, H. (2006). Agressividade, raiva e comportamento de motorista. *Psicologia: Pesquisa & Trânsito*, 2(1), pp. 9-17.

Mira, A. M. G. (1984). Critérios para qualificar um candidato a motorista psicologicamente inapto pelo teste PMK. *Psicologia & Trânsito*, 2(1), pp. 37-46.

Oswaldo, C. Y. (2009). Vulnerabilidade ao Estresse no Trabalho, Coping, Depressão e Qualidade de Vida: Evidências de Validade (Tese de Doutorado) Programa de Pós Graduação Stricto Sensu em Psicologia, Universidade São Francisco, Brasil.

Panichi, R. M. D. & Wagner, A. (2006). Comportamento de risco no trânsito: revisando a literatura sobre as variáveis predictoras

de condução perigosa na população juvenil. *Interamerican Journal of Psychology*, 40(2), pp. 159-166.

Pereira, C. A.; Salles, G. C. S. & Passos, J. P. (2011). As condições de trabalho e sua relação com a saúde dos trabalhadores de transporte. *Revista pesquisa: Cuidados fundamentais*, 2(Ed. Supl.), pp. 904-907.

Queiroz, M. S. & Oliveira, P. C. P. (2003). Acidentes de trânsito: uma análise a partir da perspectiva das vítimas em Campinas. *Psicologia & Sociedade*, 15(2), pp. 101-123.

Ramalho, R. (2011). O stress no trânsito. Em Ramalho, R., Educação Emocional no Trânsito: o medo e a raiva dos condutores. Biblioteca nacional – Ministério da Cultura. Silva, R. K., Souza, P. A., & Minetti, J. L. (2002). Avaliação do Perfil de Trabalhadores e das Condições de Trabalho em Marcenarias no Município de Viçosa-MG. *Rev. Árvore*, 6 (26), pp. 13-26.

Sisto, F. F.; Baptista, M. N.; Noronha, A. P. P. & Santos, A. A. A. (2007). Escala de Vulnerabilidade ao Estresse no Trabalho – EVENT. São Paulo: Vetor.

Sisto, F. F. (2010). Escala de Avaliação de Tendência a Agressividade. São Paulo: Casa do Psicólogo.

Tebaldi, E. & Ferreira, V. R. T. (2004). Comportamento no trânsito e causas da agressividade. *Rev. de Psicologia da UnC*, 2(1), pp. 15-22.

Recebido: 17/02/2013
Última revisão: 10/06/2015
Aceite final: 17/06/2015

Sobre os autores

Giovana de Souza Quirino - Psicóloga especialista em Psicologia do Trânsito formada pela Universidade São Francisco – USF. Bolsista Probaic do Programa de iniciação científica da USF no período de 2007 à 2009.

E-mail: giovanaquirino@hotmail.com

Anna Elisa De Villemor-Amaral - Professora Associada Doutora do Programa de Pós-Graduação *Strico Sensu* em Psicologia da Universidade São Francisco e líder do grupo de pesquisa Avaliação Psicológica em Saúde Mental. É também professora da Faculdade de Psicologia da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo. Desenvolve pesquisas na área de psicologia da saúde e psicopatologia com Métodos Projetivos, especialmente o Rorschach, Pfister e Zulliger, Coordenadora do GT de Métodos Projetivos da ANPEPP
E-mail: anna.villemor@usf.edu.br