

FACULDADE DE PSICOLOGIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM PSICOLOGIA
MESTRADO EM PSICOLOGIA CLÍNICA

Dissertação de Mestrado

**CARACTERÍSTICAS SOCIODEMOGRÁFICAS E DE
PERSONALIDADE DE UMA AMOSTRA DE
MOTOCICLISTAS PROFISSIONAIS DA CIDADE DE
PORTO ALEGRE**

Eduardo Zamel

Orientadora: Prof^a. Dr^a. Blanca Susana Guevara Werlang

Porto Alegre, janeiro 2009.

PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DO RIO GRANDE DO SUL
FACULDADE DE PSICOLOGIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM PSICOLOGIA
MESTRADO EM PSICOLOGIA CLÍNICA

**CARACTERÍSTICAS SOCIODEMOGRÁFICAS E DE PERSONALIDADE DE
UMA AMOSTRA DE MOTOCICLISTAS PROFISSIONAIS DA CIDADE DE
PORTO ALEGRE**

Dissertação de Mestrado

EDUARDO ZAMEL

Prof^a. Dr^a. Blanca Susana Guevara Werlang
Orientadora

Porto Alegre, janeiro de 2009.

PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DO RIO GRANDE DO SUL
FACULDADE DE PSICOLOGIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM PSICOLOGIA
MESTRADO EM PSICOLOGIA CLÍNICA

**CARACTERÍSTICAS SOCIODEMOGRÁFICAS E DE PERSONALIDADE DE
UMA AMOSTRA DE MOTOCICLISTAS PROFISSIONAIS DA CIDADE DE
PORTO ALEGRE**

EDUARDO ZAMEL

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Psicologia da Faculdade de Psicologia da Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, como requisito parcial para obtenção do Grau de Mestre em Psicologia Clínica.

Prof^a. Dr^a. Blanca Susana Guevara Werlang
Orientadora

Porto Alegre, janeiro de 2009.

PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DO RIO GRANDE DO SUL
FACULDADE DE PSICOLOGIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM PSICOLOGIA
MESTRADO EM PSICOLOGIA CLÍNICA

Eduardo Zamel

**CARACTERÍSTICAS SOCIODEMOGRÁFICAS E DE PERSONALIDADE DE
UMA AMOSTRA DE MOTOCICLISTAS PROFISSIONAIS DA CIDADE DE
PORTO ALEGRE**

COMISSÃO EXAMINADORA

**Prof^a.Dr^a. Blanca Susana Guevara Werlang
Presidente**

**Prof^a. Dr^a. Irani Iracema de Lima Argimon
Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul (PUCRS)**

**Prof^a. Dr^a. Silvia Pereira da Cruz Benetti
Universidade do Vale do Rio dos Sinos (UNISINOS)**

Porto Alegre, janeiro de 2009.

*Para Claudia, pelo incentivo,
apoio e companheirismo em todos
os momentos.*

AGRADECIMENTOS

Gostaria de agradecer primeiramente a Prof^a Dr^a Blanca Susana Guevara Werlang pela forma receptiva e acolhedora que me recebeu e abriu as portas do grupo de pesquisa, pela confiança e aposta depositada em realizar um bom trabalho.

Aos meus Pais, Henrique e Maili, pelo apoio e incentivo nas minhas escolhas em todos os momentos.

Ao meu irmão Thiago que sempre inspirou em força e determinação.

Aos Auxiliares de Pesquisa Estevan de Negreiro Ketzer e Luciano Só, pela ajuda e dedicação persistente na busca dos participantes de pesquisa e coleta de dados.

A Ana Lucia Sequerra pelo auxílio e disposição, com seus conhecimentos de língua estrangeira.

A Inês Golbspan pela compreensão das ausências devido a elaboração da Dissertação.

A todos os professores do Programa de Pós-Graduação em Psicologia que contribuíram para o enriquecimento do meu conhecimento em pesquisa científica.

A todos os membros do grupo de pesquisa “*Prevenção e Intervenção em Comportamentos Violentos*”, pelo auxílio e pelas trocas de conhecimento realizadas ao longo desses dois anos.

A Carolina N B F Dockhorn, pelas importantes contribuições feitas por meio de apontamentos que, sem dúvida, foram essenciais para o fechamento da Dissertação.

As empresas e os respectivos responsáveis por disponibilizar seus funcionários que trabalham como motociclistas profissionais.

A todos os participantes da pesquisa que colaboraram de forma voluntária e gratuita.

A CAPES por valorizar o aprimoramento profissional, incentivando a pesquisa e a formação através de suas bolsas de financiamento.

Muito Obrigado!

RESUMO

Com a velocidade, agilidade e rapidez adquirindo status de bem de consumo surgiram no cenário dos centros urbanos os motociclistas profissionais. Estes se transformaram não somente numa opção, mas, sobretudo, numa resposta à necessidade estabelecida na sociedade contemporânea. Estes profissionais, também conhecidos como *motoboys*, utilizam as vias das grandes cidades como locais de trabalho e fonte de sustento. Realizando serviços de coleta e entrega de produtos dos mais variados segmentos, estes indivíduos estão sujeitos a intempéries e estresses constantes, devido principalmente à situação do trânsito das grandes cidades. Diversos setores da saúde tem se esforçado para contribuir com programas de prevenção no intuito de diminuir os índices de acidentes e violência no trânsito. Estudos na área da Psicologia têm contribuído para a compreensão dos comportamentos envolvidos na condução de veículos. Esta Dissertação tem o objetivo de identificar as características sociodemográficas e de personalidade de uma amostra de motociclistas profissionais que atuam na cidade de Porto Alegre. Para isto, a presente Dissertação foi organizada em duas seções: uma teórica e outra empírica. A seção teórica refere-se à elaboração de uma revisão de literatura a respeito dos motociclistas profissionais, apresentando, mais especificamente, os fatores socioeconômicos que contribuíram para o surgimento destes profissionais e, posteriormente, as contribuições da psicologia relacionadas ao contexto do trânsito. Descreve, ainda, alguns dos processos psicológicos vinculados à condução, assim como, fatores de personalidade que influenciam o comportamento no trânsito. Chama-se a atenção nesta seção para achados científicos relacionando fatores de personalidade a acidentes e infrações de trânsito. Dentre todos, destaca-se o Modelo dos Cinco Grande Fatores conhecidos como Neuroticismo, Extroversão, Socialização, Realização e Abertura para novas experiências. A segunda seção, de cunho empírico, objetiva, através de uma metodologia quantitativa, estabelecer o perfil sociodemográfico e de personalidade de uma amostra de motociclistas profissionais que trabalham na cidade de Porto Alegre. A amostra foi constituída por 106 indivíduos do gênero masculino e feminino, maiores de 18 anos, sem restrição de raça, nível socioeconômico e escolaridade. Utilizou-se uma Ficha de Dados Pessoais e Sócio-Demográficos e quatro instrumentos de avaliação psicológica: a Escala Fatorial de Extroversão (EFE), a Escala Fatorial de Socialização (EFS), a Escala Fatorial de Neuroticismo (EFN) e o Inventário de Expressão de Raiva como Estado e Traço - Staxi. Os resultados apontam para um perfil sociodemográfico de pessoas predominantemente do gênero masculino, com escolaridade completa ou incompleta no ensino médio e com família constituída. Estes profissionais, em sua maioria, trabalham nesta atividade há mais de quatro anos, percorrem uma média de 156,42 km por dia e já se envolveram em algum tipo de acidente no trânsito. Em termos de personalidade, observou-se indivíduos com escores medianos nos fatores extroversão, socialização e neuroticismo e escores baixos na mensuração da raiva. Os motociclistas profissionais que participaram desta pesquisa possuem níveis adequados quanto à quantidade de interação com outras pessoas, quanto à qualidade ou modo que ocorrem essas mesmas interações interpessoais, parecendo ser sujeitos calmos, relaxados e estáveis emocionalmente e não vivenciam de forma intensa sentimentos de raiva.

Palavras-chave: Motociclistas Profissionais; Personalidade; Deslocamento e Trânsito.

Área conforme classificação CNPq: 7.07.00.00-1 (Psicologia)

Subárea conforme classificação CNPq: 7.07.10.00-7 (Tratamento e Prevenção Psicológica)

7.07.10.00-8 (Fundamentos e Medidas da Psicologia)

ABSTRACT

With speed, agility and velocity acquiring consumer goods status, professionals motorcyclists appear in the urban scene centers. Not only transformed into an option, but, over all, in a necessity established in the contemporary society. These professionals also known as *motoboys* use the great cities as workstations and sustenance source. Carrying through services of collect and delivery of products of the most varied segments, these individuals are citizens who constantly face difficulties and great stress due to the traffic situation of big cities. Several health sectors have tried to contribute with prevention programs intending to diminish accidents indices and traffic violence. Psychology studies have contributed in the understanding of conducting vehicles behavior. The objective of this essay is to identify social demographic and personality characteristics from a sample of professional motorcyclists in Porto Alegre. The present essay was organized in two sections: a theoretician and an empiricist. The theoretical section mentions a literature revision regarding the professional motorcyclists, more specifically presenting the social economical factors that had contributed for the sprouting of these professionals and the related contributions of psychology traffic context, describing some of the psychological processes linked to driving and conduction, as well as personality factors that influence the traffic behavior. What appears most in this study is the relating factors regarding personality with traffic accidents and infractions. In those factors, we can point out the Five Factor Model: Neuroticism, Extraversion, Agreeableness, Conscientiousness and Openness for new experiences. The second section, through a quantitative methodology, establishes a social demographic profile and a personality sample of professional motorcyclists who work in Porto Alegre. The sample was constituted by 106 individuals from both genders, older than 18 years and without restriction of race, social economical levels and scholarship. For this, a social demographic data record and four psychological instruments of evaluation were used: factorial scale of Extraversion (EFE), Factorial scale of Agreeableness (EFS), Factorial scale of Neuroticism (EFN) and Anger expression inventory as State and Trace - Staxi. The results shows a profile of males with complete or incomplete education going from level of average, the majority with constituted family. Most of these professionals work in this activity for more then four years. They cover an average of 156,42 km per day and already were involved in some type of traffic accident. In personality terms were observed individuals with medium scores of extroversion, socialization and neuroticism and low scores in anger measurement. The professional motorcyclists that participated in this research show adequate levels of people interaction skills. Regarding the quality or way those interpersonal interactions occur, they seem to be calm, relaxed and emotionally steady citizens and don't experience deep anger feelings.

Key words: Professional Motorcyclists, Personality, Dislocation and Traffic

SUMÁRIO

LISTA DE TABELAS.....	10
LISTA DE SIGLAS.....	11
INTRODUÇÃO.....	12
SEÇÃO I	
Deslocamento, Trânsito e Comportamento	16
Introdução.....	17
Contexto econômico, social e laboral contribuindo para o surgimento dos motociclistas profissionais.....	24
Psicologia, comportamento e trânsito.....	27
Condução de veículos e Processos Psicológicos.....	28
Personalidade e Trânsito.....	29
Considerações Finais.....	34
SEÇÃO II	
Características Sociodemográficas e de Personalidade de uma amostra de motociclistas profissionais da Cidade de Porto Alegre	36
Introdução.....	37
Método.....	42
Delineamento.....	42
Sujeitos.....	42
Instrumentos.....	42
Procedimentos.....	44
Resultados.....	45
Discussão.....	56
Considerações Finais.....	62
CONSIDERAÇÕES FINAIS DA DISSERTAÇÃO.....	64
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	66
ANEXOS.....	
Anexo A – Ficha de Dados Pessoais e Sociodemográficos.....	74
Anexo B – Termo de Consentimento Livre e Esclarecido.....	80
Anexo C – Carta de Aprovação do Comitê de Ética.....	81

LISTA DE TABELAS

Tabela 1. Sumário, em termos de frequência e porcentagem, dos dados sócio-demográficos, da amostra em estudo (n=106).....	46
Tabela 2. Sumário, em termos de frequência e porcentagem, dos dados referentes ao trabalho de Motociclista Profissional na amostra em estudo (n=106).....	47
Tabela 3. Sumário, em termos de frequência e porcentagem, dos dados referentes aos acidentes de trânsito envolvendo os Motociclistas Profissionais na amostra em estudo (n=106).....	48
Tabela 4. Sumário da categorização dos escores por níveis (Muito Baixo, Baixo, Médio, Alto e Muito Alto) para a escala EFE na amostra em estudo (n=106).....	49
Tabela 5. Sumário da categorização dos escores por níveis (Muito Baixo, Baixo, Médio, Alto e Muito Alto) para a escala EFS na amostra em estudo (n=106).....	50
Tabela 6. Sumário da categorização dos escores por níveis (Muito Baixo, Baixo, Médio, Alto e Muito Alto) para a escala EFN na amostra em estudo (n=106).....	51
Tabela 7. Sumário da categorização dos escores por níveis (Baixo, Médio e Alto) para a escala STAXI na amostra em estudo (n=106).....	53
Tabela 8. Perfil das Características dos motociclistas profissionais que participaram do estudo (n=106).....	54
Tabela 9. Correlação entre as características sociodemográficas e os resultados das escalas EFE, EFS, EFN e STAXI, na amostra em estudo (n=106).....	56

LISTA DE SIGLAS

CBO - Classificação Brasileira de Ocupações

CEPAL – Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe

DAS – Driving Anger Scale

DIEESE – Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos

EFE – Escala Fatorial de Extroversão

EFN – Escala Fatorial de Neuroticismo

EFS – Escala Fatorial de Socialização

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

MPH – Milhas por hora

SPSS - Statistical Package for the Social Sciences

STAXI - Inventário de Expressão de Raiva como Estado e Traço

WHO - Organização Mundial de Saúde

INTRODUÇÃO

Esta dissertação, intitulada “*Características Sociodemográficas e de Personalidade de uma amostra de Motociclistas Profissionais da Cidade de Porto Alegre*”, foi desenvolvida no Programa de Pós-Graduação da Faculdade de Psicologia da Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul e está inserida no grupo de pesquisa “*Prevenção e Intervenção em Comportamentos Violentos*”, coordenado pela professora Dr^a. Blanca Susana Guevara Werlang.

Atualmente, a sociedade passa por importantes transformações. Em diferentes contextos, a crise ética e moral, que permeia o mundo contemporâneo, fica em evidência no cotidiano. Diariamente chegam notícias (ou somos testemunhas) de inúmeros atos, comportamentos e ações que escapam daquilo que é esperado por qualquer indivíduo, cujos valores de sensatez, justiça e prudência estão à frente de interesses pessoais (Werlang, 2006). Principalmente nos grandes centros urbanos, os problemas enfrentados pela população, como falta de moradia, poluição, carência de infra-estrutura básica e transporte se destacam, servindo, muitas vezes, de “gatilho” para tais comportamentos inadequados. Em especial, o trânsito das grandes cidades tem recebido destaque por se considerar um ambiente nocivo e estressante. Segundo Forattini (1991), os congestionamentos nas grandes cidades são tidos como normais, fazendo parte de seu dia-a-dia. Observa-se, assim, a redução da velocidade nas vias expressas, bem como problemas de irradiação de seus fluxos. Como consequência, problemas de acidentes, brigas, desrespeito a leis, entre outras ocorrências, há tempo tem preocupado as autoridades, devido ao enorme custo gerado aos sistemas de saúde e de previdência social (Pizzol, 2006). Segundo a Organização Mundial de Saúde (WHO, 2006), a cada ano, mais de um milhão de pessoas morrem em acidentes de trânsito e mais de 50 milhões ficam incapacitadas em todo o mundo. Conforme Silva (2006), estatisticamente, o Brasil apresenta um assustador índice de violência no trânsito, com cerca de 40 mil mortes anuais nas ruas e estradas brasileiras, chegando à cifra de 350 mil feridos, dos quais 140 mil tornam-se incapazes total ou parcialmente de forma permanente ou temporária.

Nesse contexto, ainda é possível distinguir duas finalidades distintas quanto à utilização do sistema viário. Existem os indivíduos que o utilizam apenas como deslocamento, ou seja, como mero trajeto de passagem entre diferentes destinos, como, por exemplo, da casa para o trabalho e há também os sujeitos para quem o trânsito consiste no próprio ambiente laboral. Nesse segundo caso, o desgaste físico e emocional

proporcionado pelo constante estado de tensão e, principalmente, atenção durante um grande período de tempo, é olhado com preocupação ainda mais acentuada, pois a possibilidade de colocar a si e a terceiros em risco é proporcionalmente maior. Assim, as características de personalidade constituem um importante fator, sobretudo nesses sujeitos, para apontar a capacidade de tolerar tamanha exigência interna e externa.

Pessoas irritadiças, calmas ou agitadas, comunicativas e expansivas ou introspectivas e independentes são exemplos de características usadas para descrever o ser humano. Esse conjunto de características é o que chamamos de personalidade, ou seja, como explicitam Pervin e John (2004): “características da pessoa que explicam padrões consistentes de sentimentos, pensamentos e comportamentos” (p.23). Esses autores ainda, destacam que o estudo do indivíduo é válido quando se quer saber *o que* eles são, *como* eles se tornaram daquela forma e *por que* eles se comportam de uma certa maneira. Assim, segundo Hall, Lindzey e Campbell (2000), “a personalidade é definida pelos conceitos empíricos específicos que fazem parte da teoria da personalidade empregada pelo observador” (p.33).

Um grupo profissional específico chama atenção, em razão das inúmeras ocorrências de trânsito (acidentes, mortes, comportamento arriscado e imprudência no trânsito), são os motociclistas profissionais, também conhecidos como *motoboys*. Conforme o livro de Classificação Brasileira de Ocupações (CBO), publicada pelo Ministério do Trabalho em 2002, esses profissionais têm como função a coleta e entrega de documentos, valores, mercadorias e encomendas. Também estão habilitados a realizar pagamentos e cobranças, emitir e coletar recibos do material transportado, entre outros. Tais profissionais integram o cenário urbano das grandes cidades brasileiras, sendo indispensáveis nos dias atuais. Os números de trabalhadores dessa área crescem a cada ano, porém também crescem os números de mortes e mutilações decorrentes de acidentes de trânsito por eles sofridos.

Destaca-se que a atividade desenvolvida por motociclistas profissionais é imbuída por certo nível de risco, pois sujeita a intempéries e estresses constantes, devido principalmente à situação do trânsito das grandes cidades. Segundo Ministério da Saúde (2008), os acidentes de trânsito envolvendo motocicletas saltaram de 300 óbitos em 1990 para quase 7 mil em 2006, constituindo a principal causa de atendimento a vítimas de acidentes de transporte nas urgências brasileiras. Assim, é eminente a criação de mecanismos que contribuam para diminuição desses assustadores índices de violência no trânsito.

Entende-se que a temática do trânsito e as ocorrências envolvendo esse contexto constituem um importante foco de estudos e intervenções por parte de várias áreas

científicas. Em meados do século passado, compreendendo a importância e a necessidade de se produzir conhecimento científico surgiu a Psicologia do Trânsito, com o intuito de dar a sua parcela de contribuição por meio de instrumentos e avaliação de condutores, além de pesquisas, entre outros (Hoffmann, 2005). O que chama a atenção é que a primeira vez em que os conhecimentos da psicologia são aplicados no trânsito ocorre (não por acaso) na mensuração do nível de inteligência de motoristas de bonde da cidade de Nova York em 1910. Deste modo, pode-se observar a preocupação, desde aquela época, com indivíduos que trabalham diretamente inseridos nesse ambiente e por um longo período de tempo (Rozestraten, 2003).

Diante desse quadro é que se desenvolve esta dissertação, a partir do projeto “*Características Sociodemográficas e de Personalidade de uma amostra de Motociclistas Profissionais da Cidade de Porto Alegre*”, submetido à apreciação e aprovação da Comissão Científica da Faculdade de Psicologia da PUCRS e do Comitê de Ética e Pesquisa do Hospital São Lucas da PUCRS. Com base no referido projeto, são elaboradas duas seções de estudo sobre o tema. A primeira delas é de cunho teórico, intitulada “*Deslocamento, Trânsito e Comportamento*”; e a segunda, de cunho empírico, com o seguinte título “*Características Sociodemográficas e de Personalidade de uma amostra de motociclistas profissionais da Cidade de Porto Alegre*”.

A seção teórica tem como objetivo realizar uma revisão da literatura a respeito dos motociclistas profissionais, mais especificamente relacionando esses sujeitos a questões ligadas a comportamento, processos psicológicos e trânsito. Para tanto, esta seção é dividida em cinco partes. Inicialmente, aborda-se uma linha temporal, apontando a necessidade de deslocamento, as criações tecnológicas e suas influências sobre o comportamento dos indivíduos, sendo destacada a importância desses fatos na história da humanidade. Assim, percorre-se desde a pré-história, com os trenós de tração animal, passando pelo surgimento da roda, das embarcações e, por fim, dos veículos automotores até a chegada das motocicletas e dos *motoboys*. Posteriormente, analisa-se o contexto dos motociclistas profissionais, observando-se as considerações socioeconômicas que culminaram com o surgimento desses trabalhadores em meados dos anos 80 e 90 do século passado e que hoje fazem parte do cenário das grandes cidades brasileiras. Em seguida, faz-se um breve apanhado histórico da Psicologia do Trânsito, com a identificação de seu surgimento nos Estados Unidos e seu início no Brasil a partir da década de 20 do século XX, destacando-se as importantes contribuições feitas ao longo desse período. Após, apresenta-se uma sucinta descrição dos processos psicológicos básicos envolvidos na

condução de veículos e, por fim, analisa-se a relação entre personalidade e trânsito. Em se tratando da personalidade, é destacada a ótica do Modelo dos Cinco Grandes Fatores (extroversão, socialização, neuroticismo, realização e abertura para novas experiências), sendo apontadas também algumas pesquisas que relacionam este modelo com a condução de veículos, acidentes e infrações de trânsito.

Na segunda seção do estudo, de caráter empírico, de base quantitativa, caracteriza-se um perfil sociodemográfico e de personalidade de uma amostra de motociclistas profissionais da cidade de Porto Alegre, cumprindo assim com objetivo central da Dissertação. Mais especificamente, identificam-se quais as características de personalidade que predominam nesses sujeitos e qual a realidade laboral, social e econômica em que se encontram inseridos. Ainda, analisa-se possíveis relações existentes entre esses dois aspectos - fatores de personalidade e fatores sociodemográficos. Conforme discriminado no projeto, estipula-se uma amostra de no mínimo 100 motociclistas profissionais (entrevistou-se 106 sujeitos), maiores de 18 anos, sem restrição de gênero, raça, nível socioeconômico ou escolaridade, que exerçam o trabalho na Cidade de Porto Alegre. Para caracterizar os participantes do estudo, utiliza-se uma Ficha de Dados Pessoais e Sociodemográficos, elaborada para uso específico desta pesquisa e instrumentos de mensuração da personalidade conhecidos como Escala Fatorial de Neuroticismo (EFN), Escala Fatorial de Socialização (EFS), Escala Fatorial de Extroversão (EFE) e o Inventário de Expressão de Raiva como Estado e Traço - Staxi.

Acredita-se que os conteúdos apresentados nas duas seções possibilitam uma contribuição para o estudo da personalidade, mais especificamente de fatores relacionados ao nível e à intensidade relacional, emocional e agressiva dos motociclistas profissionais. Devido à carência de pesquisas envolvendo esses indivíduos, sem dúvida este estudo acrescenta dados para a elaboração de intervenções futuras envolvendo sujeitos que desempenham atividades profissionais de motofrete.

SEÇÃO I

Deslocamento, Trânsito e Comportamento

Deslocamento, Trânsito e Comportamento

Introdução

O indivíduo em seu estágio primitivo iniciou sua longa jornada evolutiva em função da sua capacidade de utilizar o pensamento. Esta habilidade de transformar algo ainda em um plano mental e posteriormente criar, por meio de mãos ágeis, estes utensílios em um plano real possibilitou o desenvolvimento da humanidade (Pinsky, 2008). Primeiramente o homem primitivo teve a iniciativa de cortar cascas de arvores e colocar seus alimentos dentro. Desta forma, facilitava o transporte e podia desfrutar de vários alimentos diferentes sem precisar se levantar varias vezes, e assim exercitava o pensamento durante as refeições. Por associação, resolveu transportar água nesse mesmo recipiente e assim pôde conservá-la para beber. Talvez este seja a primeira grande mudança do comportamento humano, relacionado à criação de novas tecnologias. Relação esta que irá acompanhar a humanidade ao longo da sua história (Junior, 1987).

Conforme Navarro (2006), a partir da necessidade de melhorar sua vida cotidiana no que diz respeito à alimentação, a proteção contra predadores e ao transporte de seus utensílios devido a sua condição nômade, o ser humano foi criando e aperfeiçoando os elementos que encontrava e transformava. Segundo Junior (1987), estas três condições alavancaram o desenvolvimento do homem, ao mesmo tempo em que se deslocava em busca de melhores condições de vida. Como consequência desse processo, o homem foi adquirindo novos hábitos e comportamentos adaptados a cada novo contexto existente.

O Programa sobre a origem humana do *Smithsonian Institution* (disponível em <http://anthropology.si.edu/humanorigins/index2.htm>) aponta que este processo migratório teve seu inicio há milhares de anos. Alguns cientistas atribuem a vários fatores dentre eles, as causas climáticas devido as constantes mudanças de temperatura. Estas oscilações do clima propiciaram o movimento não só do homem, mas também de outros organismos e consecutivamente do seu habitat como um todo. Outro fator importante que favoreceu o processo migratório foi a mudança alimentar. Quando o ser humano deixou de alimentar-se somente de frutos e vegetais e experimentou a carne, seu trabalho para caçar animais aumentou. Desta forma, ele foi obrigado a acompanhar as grandes manadas de animais para garantir seu alimento por um período maior de tempo. Outro fator importante foram as constantes disputas de território. Ao contrario do que se pensa a escassez de alimento sempre esteve presente na historia da humanidade fazendo com que mesmo com o

crecente domínio da agricultura e consecutivamente a diminuição de um estilo nômade, este nunca tenha cessado por completo (Junior, 1987).

Sem utilizar nenhum meio de transporte além das próprias pernas, acredita-se que esta migração¹ ocorreu de forma lenta e gradual. Nesta trajetória, o homem utilizava-se somente de vasilhames ou as chamadas *cangas*, para transportar seus utensílios tornando esta viagem ainda mais cansativa. Um dos grandes saltos da humanidade ocorreu devido a domesticação de animais. Inicialmente eram usados somente para abastar-se de carne. Em seguida o homem percebeu que os animais podiam fornecer-lhe outros tipos de alimentos e materiais úteis para sua sobrevivência como leite, ovos, lã e ceda, e também poderia ser útil prestando serviços de transporte (Bianchi & Villela, 2005). Esta revolução ocorreu há cerca de oito mil anos atrás mudando radicalmente o comportamento humano. Com esta facilidade de locomoção, já era possível percorrer maiores distancias e transportar uma maior quantidade de utensílios. Posteriormente foram anexados trenós de madeira a estes animais permitindo ao homem não só utiliza-los para transportar e depositar seus pertences como também utiliza-los para o seu próprio transporte. Com isso, passou a um comportamento mais sedentário, exigindo menos esforço físico podendo ficar mais atento aos locais que transitava. Neste mesmo período, foram registrados os primeiros transportes aquáticos. Acredita-se que graças a observação de troncos no meio dos rios, o homem se pôs a percorrer correntezas em cima destes. Em seguida uniu vários troncos fazendo algo parecido com uma balsa e remando com os próprios braços. Mais tarde, aprendeu a utilizar varas para empurrar as balsas e algum tempo depois foram os remos que revolucionaram o transporte marítimo possibilitando ao homem não só descer como subir as correntezas dos rios (McGrath, 2008).

Conforme Galhardi, Pacini e Neves (2007), neste mesmo período em que o homem aperfeiçoava a maneira de viajar e transportar seus pertences, começaram as primeiras habitações de caráter permanente mudando por completo o modo de se relacionar e organizar-se. Foi criada a primeira cidade, chamada Jericó no Oriente Médio, por volta de 7500 anos antes de Cristo. Assim, surge um novo tipo de deslocamento não mais apoiado na necessidade de migração, mas sim, na necessidade de manter um sistema de comunicação entre as cidades devido a grande quantidade de mercadorias de subsistência. Neste sentido, são criadas as primeiras estradas ligando estas cidades utilizadas

¹ A humanidade evoluiu originalmente na África e se espalhou em direção a Ásia e outros continentes. Estima-se que este homem primitivo tenha percorrido em torno de um quilometro e meio a cada vinte anos (Pinsky, 2008).

praticamente por comerciantes que trocavam suas mercadorias de cidade em cidade, mas também para o deslocamento dos exércitos a fim de garantir a segurança destas cidades contra invasores. Segundo Bastos (1971), por meio de mapas e observações, o homem demonstra sua ambição em dominar as distancias. Caravanas de camelos traziam ao Egito mercadorias Fenícias, Sírias e de outras regiões ao redor do rio Nilo. Mais tarde, impérios se aventuraram ao mar e o deserto foi substituído. Assim, países que circundam o Mediterrâneo se comunicam pela primeira vez trocando conhecimento e estabelecendo novas relações comerciais.

Mas uma criação em especial se difere das demais. Há cerca de 5 mil anos na região da mesopotâmia (atual Iraque, considerado o berço da civilização), a roda sem dúvida destaca-se entre as invenções humanas, principalmente por não ser fruto de observação ou analogia (Tragatsch, 2001). Segundo Vieira (2008) outros elementos como o domínio do fogo, o surgimento das ferramentas e a domesticação dos animais foram criados a partir da observação dos fenômenos da natureza procurando repeti-los e controlá-los. Assim a roda é uma criação humana, fruto da sua imaginação e capacidade inventiva (Junior, 1987). Mais uma vez a humanidade se curva diante da sua própria capacidade progressista mudando seu comportamento e modo de viver.

A idéia inicial da roda aconteceu por meio de troncos de rolagem em baixo dos trenós cheios de carga para facilitar o deslocamento. Neste primeiro momento, a grande modificação não aconteceu tanto em função do tempo de deslocamento, mas sim da capacidade de carga a ser deslocada de um local a outro, modificando radicalmente a condição humana de transportador de sua própria carga. Em seguida foram criados os carros de quatro rodas e posteriormente os carros mais leves de duas rodas já com tração animal. Desta forma era possível transportar uma maior quantidade de mercadoria entre as cidades, e reduzir o tempo desta viagem. Este veículo revolucionou não só na maneira de organizar a vida comercial, mas principalmente na forma de se locomover em guerras e campos de batalha. Assim, foi possível intensificar seu comportamento mercantil planejando estratégias de logística e deslocamento (Junior, 1987).

Foi durante o império Romano que se desenvolveram os primeiros sistemas rodoviários ligando as cidades. Estas linhas complexas de vias proporcionavam um sistema de comunicação mais rápido e ágil acelerando o processo de desenvolvimento e sendo o responsável por manter o poder Romano. Desta forma, era possível transportar mercadorias e tropas, mensagens entre os oficiais e de cunho particular, instruções para diversas finalidades, arrecadação de impostos e etc (Bastos, 1971). Já o transporte civil

ocorreu de forma bastante diferente. Esse tipo de deslocamento era visto de forma bastante pessoal sendo assim, exclusivo para fins do Império. Somente nobres podiam pegar carona em veículos para se locomover pelas ruas da cidade. Foram necessários vários séculos – somente em torno do século XVII surgiram as primeiras carruagens coletivas – para que a população geral pudesse sonhar em se locomover nas cidades abordo de veículos coletivos (Galhardi, Pacini & Neves, 2007).

Porem foram estas mesmas estradas que posteriormente modificaram novamente o mundo e a forma de relacionamento econômico e social. Começaram a surgir problemas relacionados a conservação e manutenção das estradas. Combinado a outros problemas este sistema de comunicação foi interrompido isolando regiões e tornando-as inacessíveis. Surgem então os feudos, uma forma de auto-subsistência como alternativa de lidar com a dificuldade de transporte. Como resultado, a humanidade passou por um período de pobreza cultural, econômica e social permanecendo estagnada por vários séculos (Vieira, 2008).

Conforme Junior (1987), a saída do ostracismo feudal e a busca por novos negócios só foi ocorrer em meados do século X. Desta vez, o gatilho para novas descobertas aconteceu no mar. Grandes investimentos no desenvolvimento marítimo lançaram o homem ao mar com o desafio de desbravar novos territórios e rotas comerciais. A Índia ficou mais próxima e acessível, descobriu-se as Américas e Magalhães deu a primeira volta ao mundo abordo de suas caravelas. O homem não temendo os oceanos Atlântico, Pacífico e Índico usou destas novas rotas marítimas para se desenvolver e estabelecer novas relações reorganizando seu modo de ver o mundo e se relacionar com ele. Porém, Frederic (1989), destaca que a vida nestas embarcações, iniciada no século X e culminando com a descoberta das Américas no século XV, foi acompanhada de muitas dificuldades e adaptações por parte da tripulação. Com ausência de instalações (somente os oficiais possuíam aposentos) e sistemas de higiene e armazenamento dos alimentos precários, eram comuns a proliferação de doenças entre outras ocorrências. Acrescentado a um destino tortuoso e incerto, a vida nas embarcações era considerada de alto risco. Desta forma somente voluntários bastante corajosos e sem nada a perder (pobres e desempregados) se predispunha a aceitar este tipo de ofício. Ao mesmo tempo a rotina era considerada tediosa exigindo um comportamento disciplinado no qual implicava em muito rigor e metodologia.

É no século XVIII e XIX que, segundo Navarro (2006), se inicia o grande salto no mundo dos transportes alavancado por importantes mudanças sociais e tecnológicas. Graças à revolução industrial, iniciada na Inglaterra, uma nova Era de mudanças começa a

influenciar o mundo. No campo científico é apresentada a indústria mecânica introduzindo as primeiras máquinas. Como consequência diminuem-se o tempo de produção e o homem passa ser substituído pela máquina diminuindo o custo dos produtos. Concomitantemente, na esfera social se inicia um intenso processo de urbanização juntamente com o surgimento das máquinas modificando em definitivo o cenário dos grandes centros (Ornellas & Monteiro, 2005).

Não demorou para os cientistas da época adaptarem as máquinas a vapor aos meios de transporte a fim de facilitar e agilizar ainda mais a maneira de percorrer distâncias. O primeiro barco a vapor foi criado em 1807 e em 1825 foi construída na Inglaterra a primeira estrada de ferro (Galhardi, Pacini & Neves, 2007). Neste mesmo período se iniciaram as primeiras tentativas daquilo que viria a ser o automóvel e a motocicleta. Conforme Vieira (2008) em 1771 um militar francês chamado Nicolas Cugnot construiu o primeiro veículo de estradas a vapor com a finalidade de transportar canhões pesados para o front de batalha. Este veículo também sofreu o primeiro acidente da história do automóvel ao se chocar com o muro do quartel onde ficava. Não demorou para ser criado o motor a gás de carvão na metade do século XIX, aprimorando ainda mais o veículo terrestre. Esta revolução no mundo dos transportes já dava seus sinais de mudança no comportamento humano, culminando em 1865 com o primeiro ato restringindo a velocidade no Reino Unido. Este ato restringiu a velocidade dos veículos sem cavalo a 4 mph² em áreas abertas e 2mph nas cidades, além de exigir a presença de três motoristas por veículo sendo um destes, responsável por andar na parte dianteira do veículo, balançando uma bandeira vermelha. Quase cem anos depois da criação de Cugnot, foram criados os primeiros veículos a combustão. Estes protótipos seriam os pioneiros dos carros de hoje em dia, a qual seus princípios de funcionamento mecânico continuam o mesmo. Esta invenção é creditada a dois engenheiros alemães que separadamente apresentaram suas propostas. Em 1886, Carl Benz cria um triciclo considerado uma obra-prima da engenharia. No mesmo ano, Gottlieb Daimler lançou seu automóvel a combustão entrando para a história juntamente com Benz. Porém, seu interesse por motores o fez ater-se simultaneamente em outra invenção cujo destino irá marca-lo como “pai da motocicleta” (Dowds, 2007).

Assim como o automóvel teve suas origens nos séculos anteriores com as carruagens e carroças, a motocicleta teve um caminho a ser percorrido. Segundo Tragatsch (2001), em torno no século XVIII a aristocracia européia fervia por novas invenções e passatempos

² Mph: Milhas por hora. Esta unidade de medida é usada para se medir velocidade. Uma milha equivale a 1,8 km/h.

modernos. Foi então que na França, o Conde de Sivrac resolveu juntar duas rodas do mesmo tamanho e colocar uma tábua unindo-as. O movimento era dado com os pés e não demorou para virar uma “febre” entre os jovens aristocratas. Já no século XIX outro membro da nobreza, o Alemão Barão Drais aperfeiçoa este invento colocando um eixo vertical na roda dianteira. Foi em 1885, pouco antes de lançar o automóvel que Daimler adapta um motor a um biciclo gerando uma velocidade de 6km/h e percorrendo 3 quilômetros que separavam duas cidades vizinhas em meia hora.

Já nos últimos anos do século XIX com o crescente investimento em tecnologias, tanto o automóvel como as motocicletas começam a modificar de forma radical o comportamento do homem. Conforme Dowds (2007) em 1894 surgem as primeiras corridas de automóveis inicialmente entre povoados, seguindo de disputas organizadas e estruturadas. O mesmo ocorre com as motocicletas que em 1897 na Inglaterra criam a primeira corrida batizada de *Motorcycle Scrambles*. Vários acidentes ocorrem com certa frequência sendo oficialmente datado de 1896, quando uma mulher de 44 anos é atropelada no meio-fio de uma rua em Londres. O médico legista atribui a morte atestando como acidental e acreditando ser uma exceção que provavelmente não se repetiria.

O século XX e início do século XXI é marcado pela Era da velocidade. Os veículos se popularizam ao máximo incorporando-se a vida de toda sociedade. É neste mesmo período que surge o transporte aéreo em 1906 com Santos Dumont, somando-se aos já novos e impactantes meios de locomoção (Maia, 2006). Acompanhando a tecnologia de transporte, o processo de urbanização e desenvolvimento das grandes cidades explodem se tornando metrópoles gigantescas em funcionamento *full time*. Os veículos são considerados um utensílio comum a quase todos os cidadãos e utilizados para os mais variados fins, seja atividade de lazer ou laboral, exigindo maior organização de tráfego e normas de conduta (Pizzol, 2006). Segundo Araújo (2004) o papel do veículo na sociedade contemporânea vai além de simples meio de condução e transporte. Seu status simbólico e subjetivo representa diferentes estilos de vida em diferentes níveis tanto grupal como individual.

Um destes atores do trânsito que tem chamado à atenção são os motociclistas profissionais, também conhecidos como *motoboys*. Apesar de ser uma profissão que pode ser considerada ainda recente, a circulação de *motoboys* já faz parte da paisagem das grandes cidades. Aos olhos do senso comum, o comportamento dos *motoboys* no trânsito difere dos demais motociclistas principalmente pelo uso da motocicleta como instrumento de trabalho (Neto, Mutaf & Avlasevicius, 2006). Sob o registro número 5191-10 conforme

a Classificação Brasileira de Ocupações (CBO, 2002), o *motoboy* é descrito como o “motociclista que se ocupa do transporte de documentos e pequenos volumes” (p.628). Ainda, especifica-se que este é “responsável em coletar e entregar documentos, valores, mercadorias e encomendas. Realizam serviços de pagamentos e cobranças, roteirizam entregas e coletas. Localizam e conferem destinatários e endereços, emitem e coletam recibos do material transportado. Preenchem protocolos, conduzem e consertam veículos” (Ministério do Trabalho, 2008 p. 628). A CBO também aponta os requisitos e formação para o exercício profissional que contempla: 1) a quarta série do ensino fundamental e; 2) habilitação para dirigir motocicleta. Dentro das condições gerais de exercício profissional, além do trabalho em si, destaca-se que estes profissionais “estão sujeitos a intempéries, a gases de combustão de veículos, posições desconfortáveis por longos períodos e estresse constante, principalmente quando enfrentam o trânsito das grandes cidades” (p. 628). No total, são mais de 46 atividades descritas dentro das áreas de concentração deste ofício, desde a execução, roteirização e realização de coletas e entregas dos mais variados itens e utensílios à prestação de serviços bancários entre outros.

Devido às características do trabalho e as exigências do mesmo, Grisci, Scalco e Janovik (2007), destacam que muitas vezes estes motociclistas profissionais andam acima do limite de velocidade, desrespeitando sinalizações e leis de trânsito. Apesar de muitos trabalharem com carteira própria de clientes ou com carteira assinada prestando serviços a grandes empresas, a grande maioria, segundo estes autores, trabalha para empresas de *motoboys* sem vínculo empregatício, prestando serviços terceirizados e recebendo salários vinculados a produtividade. Segundo Neto, Mutaf e Avlasevicius (2006) o preconceito que cerca a categoria já é percebido há tempos, fazendo com que muitos profissionais recusem o rótulo de *motoboy*, preferindo a denominação de motociclista profissional ou motofrete com o intuito de tornar esta classe mais respeitada no seu afazer.

O que é possível constatar é que estes motociclistas profissionais colaboram de forma significativa com os índices de acidentes de trânsito, mortes e mutilações, incapacitando uma população economicamente ativa, e gerando prejuízos altíssimos com os sistemas de saúde e previdenciário (Marín & Queiroz, 2000). Conforme pesquisa realizada por Orsati, Machado, Kitayama e Bruscatto (2004), no Hospital da Santa Casa de São Paulo com pacientes fraturados, 37,3% dos indivíduos entrevistados haviam sofrido acidente de trânsito, sendo que destes, 17,9% sofreram acidente de moto contra 14,9% de atropelamentos, e 4,5% de acidentes automobilísticos. Em outra pesquisa realizada na emergência de um hospital de São Paulo, Anjos, Evangelista, Silva e Zumiotti (2007),

observaram as interações por acidentes de trânsito no período de três meses, somando-se 84 sujeitos. Destes, 44% eram motociclistas, 31% pedestres, 18% motoristas de veículos automotores e 7% passageiros. Observou-se ainda que dos motociclistas, 95% eram homens, com idade entre 29 e 38 anos (43%) e 18 e 28 anos (41%). Segundo o Ministério da Saúde (2008), houve um crescimento significativo na taxa de óbitos por acidentes envolvendo motocicletas que passou de 0,5/100 mil habitantes em 1996 para 2,5/100 mil habitantes em 2005 em todo o Brasil, sendo que em algumas regiões este índice é ainda maior como no centro-oeste que de 0,5/100mil habitantes em 1996, passou para 4,0/100 mil habitantes em 2004.

A necessidade de deslocamento sempre esteve presente na história da humanidade. E desta necessidade, o homem soube tirar proveito criando e aperfeiçoando formas de percorrer pequenas, médias e longas distâncias. Paralelo ao desenvolvimento dos meios e modos de locomoção teve-se a evolução da própria espécie humana como um todo. O homem se tornou um ser mais complexo, se organizando por meio de uma trama social igualmente complexa. Dentre tantos, a figura do motociclista profissional sintetiza e representa esta condição humana que o acompanha ao longo dos séculos ao mesmo tempo em que nos fala desta específica etapa contemporânea da história no que diz respeito a interação veículo-homem-ambiente. Desta forma, a compreensão do comportamento humano, suas motivações e processos envolvidos neste contexto chamado trânsito, se mostra urgente em prol da segurança e saúde de todos envolvidos que se utilizam deste sistema. Segundo Veronese e Oliveira (2006), fica claro a necessidade de investimento em intervenção com estes sujeitos. Para tanto, estas intervenções devem ser pensadas desde ações específicas junto aos motociclistas, a ações envolvendo a população geral e autoridades. Tanto o entendimento do contexto que estes sujeitos se encontram (relações trabalhistas, exigência do consumidor que se utiliza destes profissionais e etc.) quanto o estudo das motivações conscientes e inconscientes desta categoria deve ser levado em conta com o intuito de prevenir acidentes e diminuir o número alarmante de óbitos e mutilações no trânsito (Grisci, Scalco & Jaovik, 2007).

Contexto econômico, social e laboral contribuindo para o surgimento dos motociclistas profissionais.

O século XX ficou marcado como um dos mais prósperos em termos de desenvolvimento tecnológico. Nunca na história humana viu-se tamanho crescimento nas áreas da mecânica, elétrica e eletrônica, no qual passou a desenvolver-se em passos

geométricos (Barelli, 2003). Em meio século, países como o Brasil, que até então considerados estritamente agrícolas, passaram a desenvolver indústrias alavancando o crescimento econômico e acelerando processo de urbanização das grandes metrópoles (Pizzol, 2006). Segundo Dowbor (2006), até a década de 50, o Brasil tinha dois terços de população rural passando a 80% de população urbana nos dias atuais. Como forma de organização e logística Gunn (2003) entende que as grandes cidades brasileiras perderam seu status de pólo industrial para as regiões metropolitanas, passando a centros financeiros e comerciais, coordenadores de atividades produtivas e de serviços especializados.

Paralelo ao desenvolvimento industrial, o desenvolvimento tecnológico no setor das telecomunicações e informática veio contribuir de forma definitiva para este novo papel exercido pelas metrópoles. Conforme Barelli (2003), “a microeletrônica modifica o processo de trabalho, aumentando a produtividade do trabalhador, ao eliminar ou diminuir os chamados tempos mortos, durante o processo produtivo” (p. 8). Segundo Diniz, Assunção e Lima (2005), iniciou-se então, uma incessante busca pela redução do tempo de giro da produção como uma das estratégias centrais para grande parte das atividades produtivas, gerando uma reação em cascata, da grande empresa até o pequeno fornecedor. Junto a isto, observou-se uma mudança significativa nos hábitos de consumo e exigências da sociedade. Conforme Gunn (2003) a entrada dos chamados “fast food” nos anos 90 exigiu de forma definitiva a mudança de posicionamento de todos setores prestadores de serviços contribuindo para um novo padrão mínimo exigido.

Se por um lado, surgiram milhares de novos postos de trabalho e possibilidades de emprego, por outro para Carvalho (2006) o que se viu foi uma redução significativa do numero de empregos devido à automação (tanto no setor agrícola quanto no setor industrial) e uma massa populacional sem acesso as novas tecnologias tornando-se inapta ou excluída do mercado de trabalho. Neste sentido, Sanchs (2004), destaca a pesquisa realizada pela UFRJ que aponta uma perda 8,98 milhões de postos de trabalho no setor agropecuário para a modernização tecnológica a partir da década de 90. Conforme Diniz e Campolina (2007), de 1990 à 2005 houve uma redução de 40% dos empregos no setor industrial na região metropolitana da cidade de São Paulo. Tais observações ficam claras em setores específicos. Barelli (2003) destaca que já se chegou a aproximados um milhão de bancários sendo hoje, em torno de 380 mil. Assim como o setor automobilístico que reduziu em 30% o numero de trabalhadores nas fábricas e montadoras. Para Dowbor (2006), em 2004 o Brasil apresentou uma população de 180 milhões de habitantes. Destes, 121 milhões encontram-se em idade ativa (de 15 à 64 anos de idade). Segundo a taxa do

IBGE, cerca de 9% são considerados desempregados. Este número considerado otimista³, aponta 35 milhões de desempregados, pessoas estas consideradas aptas para trabalhar. Segundo pesquisa realizada pelo Seade (disponível em <http://www.seade.gov.br/>) em 2007, 24,5% dos jovens entre 18 e 24 anos estavam desempregados na região metropolitana de São Paulo e ainda aponta um período médio de oito meses para a recolocação no mercado de trabalho.

Agregado as variáveis anteriormente citadas, a situação do trânsito nas grandes cidades colabora em definitivo para o surgimento dos Motociclistas Profissionais. A situação caótica das vias de tráfego já faz parte do cotidiano das metrópoles. As explicações vão desde o excesso de automóveis e a deficiência de transporte público, passando por um planejamento urbano deficitário e o comportamento inadequado dos motoristas em geral (CEPAL, 2003). Muitas cidades ao redor do mundo propuseram diversas alternativas para lidar com o problema. Segundo Lacerda (2006), cidades como Londres, Cingapura e Seul, por exemplo criaram taxas de circulação, obrigando o uso do transporte coletivo, reduzindo consideravelmente congestionamento, principalmente na região central das grandes cidades. No Brasil, a problemática do trânsito, principalmente devido aos congestionamentos quilométricos, são motivo de preocupação por parte das autoridades no qual ainda não encontraram solução satisfatória para o mesmo (Scaringella, 2001).

É neste contexto que surgem os motociclistas profissionais. Conforme Neto, Mutaf, e Avlasevicius (2006) são predominantemente indivíduos de classe baixa que, ao final da década de 80 e início da década de 90, se viram excluídos do mercado de trabalho devido aos avanços tecnológicos e as novas políticas neoliberais. Estas políticas neoliberais significam uma nova ordem imediatista acompanhada do capitalismo globalizado cujo lema tornou-se popularmente conhecido: “tempo é dinheiro”. E por fim, a situação caótica do trânsito com seus engarrafamentos quilométricos, acidentes e outras ocorrências, exigindo um meio de transporte ágil e rápido, e que dê conta destas variáveis.

Compreendendo a importância destas variáveis econômicas, sociais, laborais entre outras, que a psicologia se ocupa em agregar e contribuir com conhecimentos no que diz respeito aos comportamentos, processos/fenômenos psicológicos envolvidos neste contexto. Através destes conhecimentos, a psicologia do trânsito busca apresentar

³ Segundo Dowbor (2006), são diferentes os critérios adotados pelo IBGE e o DIEESE. Para este último, inclui no grupo dos desempregados os que desistiram de procurar emprego, tornando a cifra de desempregados em 18% da população ativa.

subsídios que ajudem na elaboração de ações preventivas no combate a acidentes, infrações entre outras ocorrências no trânsito.

Psicologia, comportamento e trânsito

O estudo do comportamento humano no trânsito sempre esteve presente desde o advento do automóvel. A história data em 1866 com a fabricação do primeiro veículo movido a motor na Alemanha. Desde o começo se teve a preocupação de estabelecer as aptidões por parte dos condutores destas novas máquinas. Neste sentido, o ano de 1880 marca a exigência de exames de aptidão para os condutores de veículos (Bianchi, 2003). Segundo Rozestraten (2003), a psicologia do trânsito teve seu início em 1910 por intermédio de Hugo Munsterberg. Este conhecido psicólogo experimental instalou-se nos Estados Unidos sendo o primeiro psicólogo a avaliar com testes de habilidade e inteligências, os motoristas de bonde de Nova York.

No Brasil, somente na década de 20 do século passado é que se iniciou a inclusão da ciência psicológica, com o intuito de auxiliar nas questões relativas aos transportes terrestres, iniciando pelas malhas ferroviárias e chegando posteriormente aos automóveis (Hoffmann & Cruz, 2003). A partir de então tanto a psicologia de um modo geral, como a psicologia voltada ao trânsito foi se organizando e ocupando os espaços devidos na sociedade e nos órgãos públicos. De forma natural, esta evolução culmina em 1953 com a criação do Exame Psicotécnico obrigatório para todos desejam obter uma habilitação de motorista. Posteriormente, a própria Psicologia do Trânsito se dividirá em sub-áreas desde a pesquisa relacionada ao trânsito, instrumentos e avaliação de condutores entre outros (Hoffmann, 2005).

Por se tratar de uma área de grande abrangência, a Psicologia do Trânsito se relaciona com diversas outras áreas da Psicologia. Rozestraten (1988) destaca dentro das disciplinas da Psicologia Básica, contribuições da Psicologia Experimental, Psicologia Behaviorista, Psicologia Comportamental, Psicologia Sensorial e Psicofisiologia, Psicologia da Aprendizagem, Psicologia da Emoção entre outras. Ainda destaca contribuições de outras disciplinas psicológicas especializadas e aplicadas como a Psicologia do Desenvolvimento, Psicologia da Personalidade, Psicopatologia, Psicologia Social, Psicopedagogia, Psicomетria e Testes Psicológicos, Psicologia do Trabalho, Psicologia Clínica, Psicologia Escolar e Psicologia Ambiental.

Conforme Rozestraten (1988), o trânsito se define como “um conjunto de deslocamentos de pessoas nas vias públicas, dentro de um sistema convencional de

normas, que tem por fim assegurar a integridade de seus participantes” (p.4). Ainda aponta que inseridos neste sistema, encontram-se três principais elementos: O homem, a via e o veículo. O homem segundo Mauro (2001) pode desempenhar diversos papéis no trânsito seja ele como motorista, passageiro, pedestre ou agente fiscalizador, porém é considerado o subsistema de maior complexidade, responsável por 90% dos acidentes.

Condução de veículos e Processos Psicológicos

No sentido de entender o comportamento humano, muitos esforços surgem com o intuito de modelar teorias explicativas para ajudar os cientistas a sistematizar modelos de investigação dos processos/fenômenos psicológicos subjacentes a natureza do comportamento no trânsito. Estes modelos foram classificados de duas formas: taxonômicos e funcionais, sendo o segundo, se destacando por levar em conta o estado interno e este, interferindo nos processos básicos de condução (Hoffmann, 2005). Seguindo o referencial paradigmático behaviorista, Rozestraten (1988) destaca três principais subsistemas do trânsito (homem, via e veículo) se relacionam de maneira singular por meio de comportamentos diretos e indiretos. Comportamentos diretos são aqueles vinculados as ações do homem ao veículo como apertar o acelerador, o freio ou o pedal de uma bicicleta. Os comportamentos indiretos dizem respeito a forma como o veículo se comporta na via. Assim, a síntese dessa interação ocorre de forma simples: a via e o veículo agem de estímulo ao homem. Estes estímulos são absorvidos por órgãos sensoriais e serão processados provocando uma resposta. Como resultado, o homem irá reagir sobre o veículo (comportamentos diretos) que por sua vez irá reagir sobre a via (comportamentos indiretos).

Presca (2002) destaca duas pesquisas desenvolvidas na década de 70 do século passado como importante para a tentativa de se compreender os fenômenos psicológicos envolvidos na condução e principalmente nos acidentes de trânsito. O primeiro estudo foi realizado em Londres pelo Grupo de Investigação de Acidentes do *Transport Road Research Laboratory* do *Department of the Environment*. Por meio de entrevistas e observação de locais de acidentes se investigou de forma minuciosa os três subsistemas enumerando fatores correspondentes a cada um. Em relação aos fatores humanos foram subdivididos em três grupos sendo eles: erro do condutor; erro do pedestre e; condições do condutor. No que diz respeito ao condutor do veículo, os erros mais frequentes encontrados foram: falta de atenção, velocidade excessiva, falha na observação, distração, inexperiência, falta de observação. Sobre as condições do motorista, os fatores que

contribuíram para o acidente foram o consumo de álcool, fadiga, presença de drogas, distúrbios emocionais e doença.

A segunda pesquisa elaborada pela Universidade de Indiana (Shinar, 1978), sofreu procedimentos semelhantes a pesquisa anterior com entrevista de vítimas, observação do local do acidente entre outras informações. Nesta pesquisa, distinguiram dois tipos de causas humanas: As causas humanas diretas e as causas humanas indiretas. As causas humanas diretas são os atos que precedem um acidente. Este grupo de causas tem suas origens em três grupos de processos básicos que são os erros de percepção, os erros de decisão e erros de reação. Desta forma, as principais causas humanas diretas destacam-se a falta de vigilância, falta de atenção, velocidade excessiva, ação evasiva inadequada e suposição falsa. Já as causas humanas indiretas são consideradas condições ou estados do motorista que afetam negativamente os processos básicos. Nesta categoria foram verificadas três fontes principais destas condições ou estados inadequados de condução que são: as condições e os estados físico-fisiológicos; os estados mentais e emocionais e; as condições de experiência e familiaridade. Os estados e condições físico-fisiológicos dizem respeito ao déficit dos órgãos dos sentidos, deficiência motora e do sistema nervoso entre outros. Tais estados e condições se justificam por influência de álcool, drogas, sono, fadiga, ou podem ter um caráter mais duradouro como doença crônica ou física. O grupo das condições e estados emocionais diversos englobam sentimentos de raiva, stress, ansiedade, agressividade, estar apressado e angustiado e etc. Este grupo de sentimentos que podem influenciar na condução, estão ligados diretamente a personalidade. Por último, fatores ligados a experiência e/ou exposição como a inexperiência do motorista, trecho não familiar da estrada, via superfamiliar, e veículo não familiar constituem uma importante fonte para as causas humanas dos acidentes de trânsito.

Personalidade e Trânsito

Em particular a personalidade é entendida como “representante daquelas características da pessoa que explicam padrões consistentes de sentimentos, pensamentos e comportamentos” (Pervin & John, 2004 p.23). Desta forma, entende-se que cada indivíduo é composto por uma série de variáveis tornando-o um ser complexo, singular e único. Outro fator importante da personalidade, segundo Schultz & Schultz (2002), é que tais características podem mudar em resposta a situações diferentes. Assim, tanto o ambiente interno como o externo irá exercer influência sobre o comportamento humano. Desde o surgimento da psicologia científica através de Wundt em 1879, vários teóricos

apresentaram diferentes entendimentos e suposições a respeito da personalidade. Uma destas teorias que tem recebido destaque devido a simplicidade, universalidade (encontrados em diferentes culturas tanto ocidentais como orientais) e aplicabilidade em diferentes contextos (incluindo o trânsito) é chamada de Modelo dos Cinco Grandes Fatores de Personalidade⁴ (CGF). Sua origem encontra-se em pesquisas na área da personalidade envolvendo as teorias fatoriais e as teorias de traço (Nunes & Hutz, 2007). Segundo Hall, Lindzey e Campbell (2000), este início se deve as pesquisas de Allport e Odbert em 1936, cuja tentativa de identificar as diferenças individuais levaram a identificar traços generalizados e estáveis. Na mesma época Thurstone analisou fatorialmente identificando cinco fatores servindo como referencia ao modelo contemporâneo dos Cinco Grandes Fatores. Embora ainda não houver um consenso quanto a denominação dos fatores para o português, seus significados são equivalentes para os diferentes modelos. Segundo Nunes e Hutz (2007), estes cinco fatores são: extroversão, socialização, neuroticismo, realização e abertura para novas experiências. Extroversão está relacionado com a quantidade de interações interpessoais, necessidade de estimulação e capacidade do indivíduo de alegrar-se (Pervin & John, 2004). O fator Neuroticismo relaciona-se com estabilidade/instabilidade emocional, identifica propensão a perturbações psicológicas, respostas mal adaptativas entre outras e o fator Socialização aponta para a qualidade das relações interpessoais do individuo ao longo de um continuo que se estende da compaixão ao antagonismo (Nunes & Hutz, 2007). O fator Abertura diz respeito ao quão aberto a novas experiências as pessoas estão. Também se refere a atividade proativa e a capacidade de tolerar situações não familiares. Por fim, o fator Realização avalia aspectos ligados a motivação, persistência, seu grau de confiabilidade, autodisciplina e ambição (Pervin & John, 2004).

No contexto do trânsito, Dahlen e White (2006), citam pesquisas (Eysenck, 1970; Fine, 1963; Lajunen, 2001; Renner & Anderle, 2000; Smith & Kirkham, 1981; Martin & Boomsma, 1989) apontando o fator extroversão relacionado a acidentes de veículos, fatalidades e violações no trânsito e o fato de dirigir sob efeito de substâncias. Hoffmann e Gonzáles (2003) acrescentam que os sujeitos mais extrovertidos tendem a não obedecer normas e regras, além de serem mais velozes na execução de tarefas e consecutivamente mais suscetíveis a erros. Outros autores (Furnham & Kirkcaldy, 2000; Matthews, Dorn, & Glendon, 1991) também verificaram relação do fator neuroticismo com acidentes de

⁴ Tradução feita do inglês “Big Five” ou “Five Factor Model” (Nunes & Hutz, 2007)

trânsito, agressividade ao dirigir e antipatia ao dirigir, enquanto que o fator Realização apresentou uma relação inversa com a culpabilidade em acidentes de trânsito. Poucos estudos até hoje conseguiram obter relação entre os fatores Socialização e Abertura com o comportamento no trânsito. Porém, Oltedal e Rundmo (2006) destacam a necessidade de se utilizar os subfatores correspondentes a cada fator do modelo. Dessa forma, é possível aprofundar o conhecimento sobre personalidade e trânsito, além de facilitar os achados de correlação entre estes fatores.

Conforme Rozestraten (1988) não é difícil de constatar uma ligação entre desajustes sociais e acidentes de trânsito. Os indivíduos que manifestam atitudes anti-sociais em suas vidas normalmente o manifestam também no trânsito. O não reconhecimento da lei como elemento simbólico dos sujeitos com traços de personalidade anti-social dificilmente se restringe a um único contexto. Porém, Hoffman (2005) destaca os esforços, para se distinguir entre erros e infrações de trânsito. Neste sentido pesquisas apontam importante relação entre excesso de trabalho/horas no trânsito e debilidade do motorista, poluição visual nas vias e atenção, fadiga e uso de álcool e drogas (Sato, 1995; Silva & Günther, 1999; Vitorello, 1998). Conforme pesquisa realizada por Oliveira e Pinheiro (2007), motoristas de ônibus associaram acidentes de trânsito com fatores como horas extras, trabalho em período de férias, sonolência, preocupações com questões familiares e dirigir atrasado. Segundo Rocha (2005), sabe-se que erros e infrações são comportamentos indesejáveis, tendo uma origem psicológica variada. Suas diferenças ficam por conta sobretudo das explicações cujas violações são encontradas em fatores motivacionais e sociais e os erros atribuídos aos processos básicos subjacentes do indivíduo. Contudo, sabe-se também que existe uma dificuldade em distinguir estes dois fenômenos, pois muitas vezes estes se encontram simultaneamente presentes em uma determinada situação (Sommer, Herle, Hausler, Risser, Schutzhofer & Chaloupka, 2008).

Incluídos nas questões relacionadas a personalidade e trânsito, encontram-se os desajustes pessoais como importantes fontes causadoras de acidentes (Rozestraten, 1988). Segundo Hoffmann e Legal (2003) no grupo dos transtornos de humor, existem fortes indícios da relação entre depressão e acidentes de trânsito. O estado depressivo compromete a capacidade de atenção devido a preocupação com os sentimentos e situações vivenciados, além de prejudicar a capacidade de tomada de decisões devido a lentidão de reflexos e sensação de indecisão comuns em estados deprimidos. Porém o que preocupa são os acidentes relacionados às tentativas de suicídio. Hoffmann e Legal (2003), e Rozestraten (1988), apontam para pesquisas (McDonall, 1964; Schmidt et al, 1977)

relacionando de 1% a 2% dos acidentes como tentativas de suicídio. Outra importante constatação envolvendo pacientes hospitalizados por tentativas de suicídio, verificou-se que estes possuíam 81% mais acidentes que a população normal e 146% mais multas de trânsito. Girão e Oliveira (2005) aplicaram escalas de risco de suicídio em sujeitos autuados por dirigir embriagados. Apesar de a maioria dos indivíduos não apresentarem altos índices na escala, observou-se que os sujeitos com maiores índices eram homens jovens, com número baixo de tempo de carteira (em anos) e com um maior número de quilômetros percorridos por ano.

Outros fatores como estresse e ansiedade apresentam significativa relação com acidentes de trânsito. Apesar destes estados (assim como a depressão) aparecerem de forma momentânea ou mais permanente no indivíduo, sua constante irá depender não só de fatores ansiolíticos e estressores externos mas também de aspectos internos relacionados a personalidade. Assim, a personalidade irá determinar níveis diferentes de estresse e ansiedade para as pessoas em situações semelhantes (Lourenço & Martins, 2006). Mendes (2005) destaca que “O indivíduo ansioso experiencia diversos sintomas, cujo número e intensidade podem variar, sendo a ansiedade principalmente caracterizada, no plano psíquico por sentimentos de tensão emocional, inquietação, preocupação, apreensão ou medo, vivências que trazem progressivamente dificuldades de concentração, uma certa apatia, baixa resistência à frustração, mau-humor, irritabilidade e sensação de perda do controle – situação que é vivida penosamente, podendo ir ao ponto de dificultar o funcionamento do sujeito na sua vida diária” e ainda acrescenta: “sujeitos com traços de dependência, baixa auto-estima, introversão, inibição e ansiedade social muito facilmente desequilibrarão a sua egostasia, ficando ansiosos”. Em se tratando de estresse, Hoffmann e Legal (2003) destacam os efeitos do estresse crônico na forma de conduzir um veículo. Tais condições podem gerar maiores níveis de hostilidade, comportamentos competitivos, manifestações de agressividade, além de aumentar a predisposição para a condução mais imprudente e dificultar aspectos como concentração e atenção. Pesquisa apresentada por Lourenço e Martins (2006), avaliando estresse em *motoboys*, não identificou níveis altos de estresse, porém, a metade da amostra pesquisada apresentou algum nível de estresse, o suficiente para exercer algum prejuízo na condução.

Raiva e agressividade são também, dois aspectos que tem recebido o olhar pela comunidade científica por apresentarem importantes relações com acidentes de trânsito (Presa, 2002). De modo geral, a raiva é compreendida como um estado emocional transitório, desencadeado por alguma situação de frustração ou ameaça cujo desfecho pode

acarretar em um comportamento agressivo (Monteiro & Gunther, 2006). Em se tratando de trânsito, Vanlaar, Simpson, Mayhew e Robertson (2008), destacam que as manifestações do comportamento agressivo abrangem um leque espectral variando de acordo com a intensidade. Esta manifestação pode ser desde medidas mais extremadas como tiroteio, a comportamentos mais amenos como xingamentos e gestos ofensivos, e ainda imprudência ao volante, dirigir em alta velocidade, ultrapassagem perigosa. Apesar de não haver um completo consenso sobre a definição de agressividade no Trânsito, Bjorklund (2008) cita autores (Baron & Richardson, 1994; Berkowitz, 1993) que classificam a agressividade no trânsito como sendo instrumental ou emocional. No tipo instrumental, o comportamento agressivo é usado para algum objetivo, mas não para fazer o mal a outra pessoa, apesar de existir a possibilidade de alguém sofrer alguma consequência. No tipo emocional, a intenção está voltada a causar algum dano físico ou psicológico a outrem. Este tipo de atitude pode não solucionar nenhum problema mas faz com que o sujeito irritado se “sinta melhor” naquele momento. Segundo Presa (2002), a raiva também pode ser sentida em três níveis: o primeiro é conhecido como nível de pensamento; o segundo é o nível de palavras e o terceiro o nível de atos. Ainda destaca que a raiva se expressa de dois modos principais. O primeiro modo acontece quando este sentimento é dirigido para o organismo (psicossomático) e o segundo, dirigido para fora (psicomotricidade). Pesquisa realizada por Bjorklund (2008), em motoristas que responderam uma escala de mensuração de raiva em motoristas (Driving Anger Scale - DAS) apontaram uma relação positiva entre a irritação dos condutores e a frequência de atos agressivos. Também demonstrou que as mulheres tendem a irritar-se mais no trânsito que os homens porém, os homens possuem uma tendência a reagir agressivamente com maior frequência. Outra pesquisa realizada na Espanha com a mesma temática (mensuração de raiva em motoristas) por Sullman, Gras, Cunill, Planes e Ayolas (2007), concluiu que as mulheres apresentam níveis de raiva mais elevados. Também se constatou que houve uma significativa diminuição da raiva geral com o passar dos anos e também uma relação positiva entre acidentes de trânsito e níveis de raiva. No Brasil, Presa (2002) realizou um estudo com motoristas infratores e não-infratores de três tipos de veículos (ônibus, caminhão e automóvel), utilizando uma escala de mensuração de raiva (STAXI). Dos resultados obtidos, observou-se que os motoristas infratores possuem escores mais altos de raiva do que os não-infratores. Também o estudo apontou para uma relação inversa entre idade e nível de raiva assim como um nível maior de raiva em mulheres que em homens indo ao encontro dos estudos anteriormente citados.

Considerações Finais

A história da humanidade é acompanhada por caminhos tortuosos de descobertas e retrocessos. Uma das mais difíceis e paradoxais relações existentes fica por conta do homem e seus inventos tecnológicos. A máquina em si, criada para fins proativos, quando em contato com o homem nem sempre produz o efeito esperado. Tal resultado possibilita colocar em pauta que o homem é vulnerável e está exposto aos próprios comportamentos, pensamentos e emoções, independente do tempo tecnológico.

O trânsito sintetiza de forma adequada esta relação e expressa na, por exemplo, na figura do motociclista profissional as mazelas envolvidas neste contexto. Seja por questões trabalhistas, questões de tráfego viário (engarrafamentos e congestionamentos) e exigência por parte daqueles que se utilizam destes prestadores de serviço, ou fruto de constituintes internos de personalidade, motivações e processos psicofisiológicos, o que se sabe é que o número de ocorrências de trânsito envolvendo estes profissionais atingem números que a tempos preocupam autoridades e responsáveis pela saúde tanto física como psicológica (Grisci, Scalco & Janovik 2007)

Segundo pesquisa realizada Veronese e Oliveira (2006), os riscos que se encontram submetidos diariamente apontados pelos próprios motociclistas profissionais destacam-se os de ordem física, emocionais, legais, financeiros e, morais e sociais. Como conseqüências, os danos mais temerosos ficam por conta de possível invalidez, apreensão do veículo, desordem emocional crônica (estresse, ansiedade), despesas com tratamentos e inadimplência de compromissos econômicos junto a família. Dentro desta perspectiva, estes autores destacam os trabalhadores de motofrete vivendo sob uma dialética risco-necessidade, cuja alternativa até o momento encontra-se no retorno ao grupo dos desempregados.

A fim de contribuir com a situação dos motociclistas profissionais e diminuir os índices de acidentes, Diniz, Assunção e Lima (2005), após realizar uma pesquisa com estes sujeitos, elaboraram uma serie recomendações envolvendo esferas comportamentais, relações com clientes e contrato de trabalho. Tal atitude mobilizou órgãos estaduais, representantes de empresas e o sindicato dos motociclistas profissionais a organizar uma cartilha contendo diversas clausulas de segurança e saúde por meio de convenção coletiva. Dentre as principais clausulas destacam-se a proibição de premiação que estimule o comportamento de risco, premiação ao motociclistas que não cometerem infrações de trânsito, incentivo e promoção de formação e reciclagem, tempo para a prestação de

serviço diferenciado de acordo com a experiência no trânsito, dia e horário semanal, condições climáticas entre outros.

Propostas para melhorias das condições de trânsito são sempre bem vindas, porém ainda estão longe de solucionar o problema dos acidentes, erros e infrações. O caminho para uma efetiva intervenção direciona para além de questões isoladas e grupos específicos. Segundo Hoffmann e Filho (2003), há de se pensar a educação em sentido amplo e precoce com o intuito de desenvolver a responsabilidade e o comportamento adequado nos diversos papéis exercidos pelo ser humano no contexto viário.

Desde o surgimento até os dias de hoje, os veículos automotores, sobretudo a motocicleta, sempre despertaram interesse e fascínio ao ser humano. Mesmo com a diferença tecnológica e as inúmeras finalidades somadas ao longo do tempo, o acesso inicialmente restrito sob o prisma sócio-econômico e a completa popularização no século XXI, algumas questões relacionadas aos condutores deste meio de transporte permanecem. A sensação de liberdade e autonomia proporcionada muitas vezes se confunde com imprudência. A necessidade parece ser a de testar o limite da máquina e da habilidade humana sem observar normas de segurança. Neste sentido, para Dowds (2007) o risco a si e a terceiros que cada condutor se submete quando as motivações, sensações e sentimentos estão em desarmonia com a atividade de condução, contribuem, sem dúvida, de forma significativa com as ocorrências no trânsito.

Atualmente, o transporte e o deslocamento humano vinculam-se diretamente com a saúde. Assim, é urgente o compromisso das ciências humanas, sobretudo da psicologia (Silva & Dagostin, 2006). A necessidade de contribuir científica e socialmente com pesquisas neste contexto potencializa os profissionais envolvidos a desenvolver formas mais eficazes de intervenção diminuindo as ocorrências de maneira mais efetiva.

SEÇÃO II

Características Sociodemográficas e de Personalidade de uma amostra de motociclistas profissionais da Cidade de Porto Alegre

Características Sócio-demográficas e de Personalidade de uma amostra de motociclistas profissionais da Cidade de Porto Alegre

Introdução

Ao longo da história, a humanidade é marcada pelo constante movimento de buscar um ambiente melhor para atender às suas necessidades. O homem, desde o estágio mais primitivo, viu-se obrigado, para sobreviver, a encarar deslocamentos territoriais. Isso por sua vez determinou o surgimento de novas necessidades, exigindo a busca por soluções e, conseqüentemente, o aprimoramento de tecnologias e a mudança de hábitos e comportamentos.

Dentre os primeiros vestígios da relação entre circulação humana e o potencial advento de novas tecnologias, é possível lembrar a criação dos vasos cerâmicos na Era de Argila, utilizados para o transporte de alimentos. Por outro lado, uma das primeiras grandes mudanças em relação ao transporte ocorreu em função da domesticação de animais. Inicialmente, esses eram usados para servir exclusivamente de alimento. Logo, o homem percebeu que era possível dispor de outros recursos vindo dos animais, como lã, couro e leite. Porém, foi quando percebeu a possibilidade de utilizar esses animais para o transporte de utensílios e, posteriormente, para seu próprio deslocamento que novos hábitos foram adquiridos. Assim, percebeu-se que, nas grandes viagens, com a ajuda dos animais (trenós de tração animal) era possível percorrer maiores distâncias em menor tempo.

No entanto, foi a invenção da roda, há cerca de 5 mil anos, que possibilitou a maior revolução no processo de deslocamento humano e nos meios de transporte. Segundo Nassour (2003), essa peça, de tamanha simplicidade, foi a maior criação do homem, trazendo para a sociedade benefícios incalculáveis. Sem dúvida, para esse autor, sem a roda, o homem não iria muito longe. Afirma que, com maior ou menor velocidade, milhões de rodas, pequenas ou grandes, passaram a funcionar em todo o mundo, transformando a vida em movimento.

A descoberta da roda é atribuída aos povos que ocupavam a Mesopotâmia (berço da civilização), espalhando-se a outras culturas que desenvolveram novos modelos (Nassour, 2003; Vieira, 2008). Conforme as necessidades específicas, foram abertos vários espaços para o uso da roda, passando ela a fazer parte do cotidiano das primeiras civilizações. Assim, o transporte terrestre sobre rodas se destacou durante grande parte da história da humanidade até o início das grandes navegações. As navegações iniciaram no século X,

nos países nórdicos, tendo seu ápice no século XV com as grandes descobertas portuguesas e espanholas (Junior, 1987; Guimarães, 2008). O ímpeto de desbravar os oceanos novamente modificou a forma do homem e da sociedade se organizar. Mares eram desbravados, colônias conquistadas.

Durante os séculos XVIII e XIX, com a primeira e segunda revolução industrial, o homem deu novos avanços importantes saltos em relação à tecnologia de transporte, modificando, uma vez mais, as possibilidades de deslocamento e o comportamento de condutor. Juntamente com os maquinários a vapor, a criatividade e a invenção de novos artefatos ganharam destaque nesse período. Foi o caso do automóvel e da motocicleta, que surgiram na segunda metade do século XVIII, ainda sob forma rudimentar e movidos, também, a vapor. O passo seguinte relacionado ao avanço tecnológico dos veículos automotores ocorreu somente um século mais tarde em 1886, com Carl Benz e Gottlieb Daimler (Vieira, 2008; Hoffmann, Cruz & Alchieri, 2003). Esses dois engenheiros criaram o primeiro veículo movido à combustão, sendo considerados os pais do automóvel moderno.

A auto-locomção surge em 1769, com um triciclo com motor a vapor construído para fins militares (Vieira, 2008). Quase um século depois, foram fabricados na Alemanha os primeiros automóveis à gasolina, iniciando, em 1888, a primeira produção em massa (Vieira, 2008; Botelho, Costa, Irokawa & Lima, 2007). Em relação à motocicleta, sua criação passa primeiramente pelo advento da bicicleta, no final do século XVIII, quando tornou-se sucesso entre a aristocracia da época (Tragatsch, 2001). Coube ao alemão Gottlieb Daimler, em 1885, aperfeiçoar esse veículo, adaptando ao invento um motor compatível com o seu tamanho (Dowds, 2007).

Segundo Botelho, Costa, Irokawa e Lima (2007), os veículos automotores foram o bem industrial que mais interferiu na sociedade, provocando mudanças na forma de agir, de pensar e na organização das pessoas. Inicialmente, esses veículos serviam para a locomoção de pessoas ou objetos. Com o tempo, a massificação de automóveis e motocicletas os transformou em elementos essenciais no dia-a-dia das sociedades. Progressivamente, sua serventia também foi ampliada, relacionando-se tanto a momentos de lazer, como a inúmeras ações profissionais, quer no âmbito rural, quer como no urbano. Conforme Araújo (2004), os veículos automotores deixaram de ser simples meios de condução e se incorporaram ao universo subjetivo humano, passando a fazer parte da cultura, representando estilos de vida na esfera grupal e individual.

Por outro lado, o processo de industrialização dos centros urbanos e do meio rural em vários países, inclusive no Brasil, desencadeou a migração em massa de pessoas que viviam no campo para as cidades. Juntamente a esse processo, as mudanças tecnológicas no setor de comunicações, sobretudo nas últimas décadas, possibilitaram um maior grau de mobilidade pessoal. Como consequência, novos serviços de transporte cresceram de forma significativa nas grandes metrópoles.

Paralelamente a tal aperfeiçoamento tecnológico, surge um processo de terceirização nas grandes cidades. Assim, nas últimas décadas, as metrópoles perderam sua posição de pólo industrial para áreas e regiões metropolitanas, tornando-se, basicamente, centros financeiros, comerciais, além de coordenadores de atividades produtivas e de serviços especializados (Gunn, 2003). Nas cidades do Brasil não têm sido diferente. Nesse sentido, Diniz, Assunção e Lima (2005) entendem que atualmente há uma incessante busca pela redução do tempo de giro da produção como uma das estratégias centrais para grande parte das atividades produtivas, gerando uma reação em cascata, da grande empresa até o pequeno fornecedor. É justamente nesse contexto que surgem os motociclistas profissionais.

Para sobreviver no mercado, as empresas vêm-se obrigadas a reduzir o tempo de giro na produção e são levadas continuamente a responder, com rapidez cada vez maior, à demanda de bens e serviços. Com os avanços no setor das telecomunicações, cada toque no mouse que fecha um negócio via internet, cada telefonema do cliente ao fornecedor servem de ignição a um exército de motocicletas que transportam uma infinidade de materiais e produtos, desde remédios, alimentos, materiais de escritório, fotocópias até cilindros de gás de cozinha, garrafões de água mineral, talões de cheques, malotes de empresas, entre outros.

Com velocidade, agilidade e rapidez, adquirindo *status* de bem de consumo, os *office-boys* tornam-se figuras obsoletas nas empresas e no cenário dos centros urbanos. Mais rápidos e ágeis, podendo trabalhar como prestadores de serviço (significando menos gasto com o quadro de empregados), os *motoboys* se transformaram não somente numa opção, mas, sobretudo, numa resposta à necessidade estabelecida na sociedade contemporânea. Esses motociclistas profissionais constituem uma categoria relativamente nova nas grandes cidades brasileiras, mas que vem crescendo significativamente a cada ano. Por força das características do ofício, andam quase sempre acima do limite de velocidade, correndo por entre os corredores de automóveis, muitas vezes, desrespeitando

as leis e os outros motoristas. Tal comportamento não constitui regra, porém ficou no imaginário da população e acabou por caracterizar toda a categoria.

Conforme Rozestraten (1988), o trânsito é composto por um conjunto de deslocamentos, inseridos em um sistema complexo de normas, com a finalidade de assegurar a integridade das pessoas e dos veículos que utilizam as vias públicas. Destacam-se, assim, três subsistemas principais: o homem, a via e o veículo. O homem, sem dúvida, é a variável de maior complexidade, sendo responsável por mais de 90% dos acidentes, agindo através de comportamentos diretos (que correspondem ao movimento corporal sobre o carro) e comportamentos indiretos (comportamento do veículo no trânsito). Desse modo, o homem, como motorista, tem um papel fundamental para a harmonia e o bom funcionamento geral do trânsito.

Existem motoristas responsáveis e prudentes que agem de forma consciente, sabendo utilizar as vias públicas, a fim de fazer valer seus direitos e deveres como cidadãos. O bom motorista é aquele que dirige por si e pelos outros. Essa máxima, sempre verdadeira, ilustra bem o conceito de motorista defensivo: planejar todas as ações pessoais com antecedência, a fim de se prevenir contra o mau comportamento de outros motoristas e contra as condições adversas (Denatran, 2005). Entretanto, o que preocupa os especialistas são os comportamentos relacionados a infrações e acidentes no trânsito.

Rozestraten (1988) menciona que pesquisas relacionadas a comportamento e acidentes de trânsito classificam dois tipos causais quanto ao fator humano, quais sejam: as causas humanas diretas e as indiretas. As causas humanas diretas são as que estão relacionadas aos atos/atitudes que precedem imediatamente o acidente. Após um extenso trabalho de categorização, os 10 principais atos/atitudes encontrados por esses pesquisadores foram os seguintes: falta de vigilância visual, falta de atenção, velocidade excessiva, ação evasiva inadequada, suposição falsa, distração interna, manobra inadequada, técnica inadequada de dirigir, técnica inadequada de dirigir defensivamente e super-compensação. Já as causas humanas indiretas estão relacionadas às condições e aos estados que precedem as causas diretas. Naquele grupo -causas humanas indiretas – encontram-se os estados mentais ou emocionais que podem interferir na condução do veículo e levar ao acidente. Tais estados são conhecidos como raiva, *stress*, ansiedade, agressividade, angústia, entre outros. De maneira geral, eles se apresentam de forma temporária ou transitória, porém sabe-se que estão ligados diretamente à personalidade.

Entende-se que cada indivíduo é composto, em termos psicológicos, por uma série de variáveis, o que o torna um ser complexo, singular e único. Por outro lado, o contexto

social e cultural em que ele se encontra inserido também exerce um papel importante na maneira como se posiciona em relação ao meio em que vive. Assim, variáveis sócio-demográficas e de personalidade relacionam-se à condução de veículos e aos acidentes de trânsito (Bianchi, 2003; Rozestraten, 1988; Hoffmann & González, 2003). Especificamente sobre algumas variáveis de personalidade (impulsividade, extroversão, impaciência, neuroticismo, inibição, auto-estima, ansiedade, depressão, hostilidade, irritabilidade, raiva), vários estudos têm apontado a associação delas com o comportamento no trânsito (Groeger & Grande, 1996; Jonah et al, 2001; Boyce & Geller, 2002; Iversen & Rundmo, 2002; Cellar, Nelson & Yorke, 2000).

Além disso, a própria condição do trânsito urbano já é considerada fonte de diversos problemas de saúde física e/ou psicológica. A poluição do ar e sonora produzida pelos veículos é responsável por inúmeras doenças pulmonares, auditivas, dentre outras. Também as dificuldades de locomoção, lentidão, bem como os grandes engarrafamentos no trânsito caminham na contramão da demanda de velocidade e rapidez dos dias atuais, contribuindo para problemas psicológicos como *stress*, ansiedade, sentimentos de angústia (Mauro, 2001). Conforme Oliveira e Pinheiro (2007), o trânsito ainda é marcado por disputas de espaço físico e conflitos de interesse pessoal e grupal. Como resultado, motoristas, pedestres e passageiros sofrem acidentes que ocasionam danos, tais como: traumas físicos, psicológicos, incapacitações, mutilações e mortalidade (Mauro, 2001). Em função de todas essas questões, a circulação de veículos há tempo tem chamado a atenção das autoridades, sendo considerada um problema de saúde pública (Pizzol, 2006).

É nesse complexo emaranhado de relações e de interesses que se encontram os *motoboys* ou motociclistas profissionais, os quais, se constituem em uma categoria laboral que usa a motocicleta como ferramenta de trabalho e tem como ambiente de sua atividade profissional o trânsito. Diante o exposto, as questões relacionadas ao trânsito, principalmente vinculadas aos fatores humanos e aos acidentes, clamam por maiores investimentos no que diz respeito a pesquisas e intervenções, com o intuito de se reduzir os alarmantes números de ocorrências. A identificação de aspectos do comportamento humano no trânsito é “uma necessidade social e científica, visto que cada vez mais as condições de transporte, deslocamento e circulação humana de um modo geral têm determinado significativamente a qualidade de vida e de trabalho das pessoas” (Silva & Dagostin, 2006 p.115).

Considerando as mudanças sócio-econômicas, o aumento populacional e as necessidades do mundo atual quanto à velocidade, agilidade e rapidez de circulação de

informações e de produtos, é pertinente identificar quais as características sócio-demográficas e psicológicas, bem como a forma de expressão dos aspectos vinculados à raiva e ao controle de impulsos dos motociclistas profissionais, conhecidos como *motoboys*, que atuam na Cidade de Porto Alegre.

Método

Delineamento

Foi utilizado o método quantitativo de tipo transversal. Tendo, em um primeiro momento, um enfoque descritivo e, posteriormente, uma comparação entre variáveis.

Sujeitos

Participaram do estudo 106 indivíduos (localizados por conveniência), maiores de 18 anos (independente de raça, nível socioeconômico e escolaridade), do gênero masculino e feminino que exercem atividade ocupacional de motociclista profissional (*motoboy*) na Cidade de Porto Alegre.

Instrumentos

Para caracterizar os participantes do estudo, foi utilizada uma Ficha de Dados Pessoais e Sócio-Demográficos, elaborada para seu uso específico (ver Anexo 1). Para a identificação das características de personalidade, foram utilizadas as escalas fatoriais de Neuroticismo (EFN), Socialização (EFS) e Extroversão (EFE) e o Inventário de Expressão de Raiva como Estado e Traço - Staxi.

As escalas EFN, EFS e EFE são instrumentos objetivos e auto-administráveis, compostos por assertivas que descrevem atitudes, crenças e sentimentos. Cabe ao sujeito responder quão adequadamente cada assertiva o descreve, utilizando alternativas de uma escala do tipo Likert de 7 pontos. Mas especificamente, a Escala Fatorial de Ajustamento Emocional/Neuroticismo (EFN), publicada no Brasil por Hutz e Nunes (2001), compreende 82 itens, divididos em quatro sub-escalas: Vulnerabilidade (N1), Desajustamento Psicossocial (N2), Ansiedade (N3) e Depressão (N4). O material inclui manual de aplicação e avaliação, caderno de aplicação e folha de respostas, existindo normas para adultos de 16 a 50 anos de idade. Não há limite de tempo para responder ao instrumento, mas a estimativa aproximada é de 30 minutos. Para o levantamento e interpretação da escala, os escores brutos são traduzidos em percentis e o escore geral é

convertido em um escore padronizado. A aplicabilidade clínica dessa escala vem sendo demonstrada, tendo-se revelado como um recurso útil para a indicação de transtornos de personalidade descritos nos manuais psiquiátricos. O Fator Neuroticismo está relacionado ao nível de instabilidade emocional e ajustamento. Identifica pessoas com tendências a perturbações psicológicas, idéias irrealistas, necessidades ou anseios excessivos e respostas mal adaptadas. Escores altos indicam sujeitos considerados tensos, nervosos, instáveis e emotivos. No seu contraponto, baixos escores de Neuroticismo indicam indivíduos descontraídos, tranqüilos, estáveis, satisfeitos e não emotivos (Pervin & John, 2004).

A Escala Fatorial de Extroversão (EFE) é composta por 57 itens divididos em quatro sub-escalas: Escala de Comunicação (E1), Escala de Alti vez (E2), Escala de Assertividade (E3) e Escala de Interação Social (E4). Esse fator avalia a quantidade e a intensidade de interações interpessoais do indivíduo, além de verificar o nível de atividade, a necessidade de estimulação e a capacidade de se alegrar. Conforme Nunes e Hutz (2007), o fator extroversão está relacionado ao quanto as pessoas são falantes, comunicativas, ativas, assertivas, responsáveis e gregárias. Altos níveis de extroversão apontam características de pessoas sociáveis, ativas, falantes, otimistas, afetuosas, enérgicas e destemidas, já baixos níveis retratam indivíduos mais silenciosos e tímidos, menos assertivos e enérgicos, porém não necessariamente significa serem pessoas pessimistas ou infelizes (Pervin & John, 2004; Nunes & Hutz, 2007).

A Escala Fatorial de Socialização (EFS), constituída por 70 itens, contem três sub-escalas: Escala de Amabilidade (S1), Escala de Pró-sociabilidade (S2) e Escala de Confiança (S3). Esse fator diz respeito a uma dimensão interpessoal, relacionado aos tipos de interações de um indivíduo ao longo de um contínuo, desde a compaixão ao antagonismo. Aponta a qualidade das relações interpessoais do indivíduo ao longo de um contínuo que se estende da compaixão ao antagonismo (Nunes & Hutz, 2007). Escores altos de socialização descrevem indivíduos bondosos, cooperativos, altruístas, confiantes, generosos. Por outro lado, pessoas com baixo nível de socialização tendem a ser indelicadas, egoístas, desconfiadas, mesquinhas, podendo ser manipuladoras e vingativas (Pervin & John, 2004; Nunes & Hutz, 2007).

O Inventário de Expressão de Raiva como Estado e Traço - Staxi tem a autoria de Charles D. Spielberger, traduzido e adaptado para o Português por Ângela M. B. Biaggio (Vetor, 2003). O Staxi consiste em 44 itens, que formam seis escalas (Traço de Raiva, Raiva para Dentro, Raiva para Fora, Controle da Raiva e Expressão da Raiva) e duas sub-escalas (Temperamento Raivoso e Reação a Raiva), construído através de sentenças que

remetem a atitudes, crenças e sentimentos. Ao sujeito cabe responder quão adequadamente cada frase o descreve, utilizando alternativas de uma escala de 4 pontos que avalia tanto a intensidade dos sentimentos de Raiva quanto a frequência com que a raiva é vivenciada, expressada, reprimida ou controlada. O material inclui manual de aplicação e avaliação, caderno de aplicação e folha de respostas, existindo normas a partir dos 13 anos de idade. Não há limite de tempo para responder ao instrumento, mas a estimativa aproximada é de 10 e 12 minutos. Para o levantamento e interpretação da escala, os escores brutos são traduzidos em percentis e o escore geral é convertido em um escore padronizado. Segundo Presa (2002), a raiva é uma reação emocional que surge por interferência, lesão ou ameaça. Caracteriza-se por certos trejeitos faciais típicos, por reações do sistema nervoso autônomo e por atividades manifestas ou encobertas e simbólicas de ataque e ofensa. Cada escore obtido nas sub-escalas do teste aponta diferentes características de personalidade. De forma geral, indivíduos com altos níveis nas sub-escalas expressam, vivenciam, experenciam ou reagem facilmente à raiva. Baixos escores nas sub-escalas indicam a presença excessiva de mecanismos de negação e repressão (Presa, 2002).

Procedimento para Coleta e Análise dos Dados

Para operacionalizar o estudo, foram realizados contatos com empresas que se utilizam e/ou prestam serviços com motociclistas profissionais. O objetivo desses contatos envolvia a apresentação do projeto de pesquisa e a obtenção da autorização necessária para a abordagem dos motociclistas profissionais que prestavam serviços nesses locais. Com as empresas que se dispuseram a colaborar com o estudo, acordou-se que as entrevistas com os motociclistas seriam realizadas no local de trabalho, porém fora do horário de expediente (antes ou depois do turno correspondente). Depois de obtida a autorização das empresas os motociclistas profissionais foram abordados, sendo a eles apresentados e esclarecidos os objetivos do estudo, formalizando-se assim o convite de participação. Obtida a concordância do motociclista, procedia-se a marcação de dia e horário do encontro para a administração dos instrumentos.

Também foi possível localizar participantes - motociclistas autônomos - através de indicações dos próprios motociclistas profissionais que se inseriram no estudo. Assim, foram contatados por telefone - com o fito de se apresentar a pesquisa e formalizar o convite - motociclistas que exercem a atividade de moto-frete de forma autônoma. Com esses motociclistas, mediante sua concordância em colaborar com a pesquisa, agendava-se, de acordo com a melhor conveniência, o horário e o local para responderem aos

instrumentos (consultório do pesquisador ou o Serviço de Atendimento e Pesquisa em Psicologia da Faculdade de Psicologia da PUCRS).

Na data de aplicação dos instrumentos, aos motociclistas profissionais, após sua concordância verbal, era entregue primeiramente o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido. Após o devido preenchimento, era fornecida a Ficha de Dados Pessoais e Sociodemográficos e, posteriormente, as escalas EFS, EFN, EFE e o inventário Staxi, para serem respondidos.

Todas as informações coletadas, a partir dos instrumentos, foram organizadas em banco de dados no programa estatístico *Statistical Package for the Social Sciences SPSS*, versão 11.0 e analisados a partir de técnicas de estatística descritiva (médias, frequência e desvio padrão) e inferencial (correlação de Pearson e Spearman). O projeto deste estudo foi avaliado e aprovado pela Comissão Científica da Faculdade de Psicologia e pelo Comitê de Ética e Pesquisa da Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul – PUCRS.

Resultados

A idade média (mínima de 19, máxima 52 anos) dos motociclistas profissionais que participaram desta pesquisa foi de 31,52 anos (DP=7,33), sendo 98,1% do gênero masculino e 1,9% do gênero feminino. Do total de participantes, 39 sujeitos (37,5%) residem na região metropolitana de Porto Alegre, enquanto que 67 indivíduos (62,5%) residem em Porto Alegre. Ainda observou-se que 62,3% são casados ou vivem em união estável, enquanto que 34,9% são solteiros e 2,8% são separados/divorciados. Do total, 41,5% responderam não ter filhos, 31,1% tem um filho, 18,9% tem dois filhos e 8,4% tem três ou mais filhos. Em relação à escolaridade, 18,8% têm ensino fundamental incompleto; 23,6%, o ensino fundamental completo, 19,8%, o ensino médio incompleto, 31,1% possui o ensino médio completo e 6,6% o terceiro grau incompleto. Sobre a renda pessoal, 20,8% apontam receber até 1 salário mínimo, 37,7% de 2 a 3 salários mínimos, 23,6% de 4 a 5 salários mínimos e 17,9% mais de 5 salários mínimos. Além disso, 28,3% da amostra total referem não possuir uma religião, enquanto que 53,8% se intitulam católicos e 17,8% de outras religiões. A Tabela 1 mostra, mais detalhadamente, a distribuição das características sócio-demográficas dos 106 motociclistas profissionais que participaram do estudo.

Tabela 1. Sumário, em termos de frequência e porcentagem, dos dados sócio-demográficos, da amostra em estudo (n=106).

	Variáveis	F	%
Gênero	Masculino	104	98,1
	Feminino	2	1,9
Local onde reside	Porto Alegre	67	62,5
	Grande POA	39	37,5
Raça	Branca	86	81,1
	Negra	9	8,5
	Outras	11	10,3
Religião	Nenhuma	30	28,3
	Católica	57	53,8
	Outras	19	17,8
Escolaridade	Fundamental Incompleto	20	18,8
	Fundamental Completo	25	23,6
	Médio Incompleto	21	19,8
	Médio Completo	33	31,1
	Superior Incompleto	7	6,6
Estado Civil	Solteiro	37	34,9
	Casado	66	62,3
	Separado judicialmente	2	1,9
Renda Pessoal	Divorciado	1	0,9
	Até 1 salário mínimo	22	20,8
	De 2 a 3 salários mínimos	40	37,7
	De 4 a 5 salários mínimos	25	23,6
Filho(s)	Mais de 5 salários mínimos	19	17,9
	Nenhum	44	41,5
	Um filho	33	31,1
	Dois Filhos	20	18,9
	Três ou mais filhos	9	8,4

Através das informações coletadas, constata-se para cada participante uma média de 156,42 km rodados por dia (DP=63,54), o que corresponde a uma média de 7,41 horas diárias no trânsito (DP=2,86) e a uma média de 26,71 (DP=17,84) entregas/coletas. Os dados laborais referentes à atuação como motociclistas profissionais podem ser observados na Tabela 2. Cabe destacar que do total dos participantes, 39,7% trabalham entre 8 anos ou mais anos nesta atividade, 36,8% entre 4 anos e 7 anos e 23,6% entre 6 meses a 3 anos. Ainda, 45,3% da amostra trabalham com a entrega de alimentos perecíveis, 39,8% entregam malotes/documentos e 17,9% com a entrega de medicamentos. Também se observou que 4,7% trabalham em apenas um turno, 61,3% trabalham em dois turnos e 34% trabalham em três turnos consecutivos.

Tabela 2. Sumário, em termos de frequência e porcentagem, dos dados referentes ao trabalho de Motociclista Profissional na amostra em estudo (n=106).

Variáveis		F	%
Tempo de Trabalho	De 6 meses à 3 anos	25	23,6
	De 4 anos à 7 anos	39	36,8
	De 8 anos à mais de 10 anos	42	39,7
Trabalho Concomitante	Sim	16	15,1
	Não	90	84,9
Tipo de relação de trabalho	Empregado da empresa	34	32,1
	Empregado de empresa que terceiriza serviços a diversas empresas	29	27,4
	Autônomo, com carteira própria de clientes	9	8,5
	Cooperativado que presta serviços a uma empresa	34	32,1
Mercadoria Transportada	Medicamento	19	17,9
	Alimento	48	45,3
	Malote	39	39,8
Jornada semanal de trabalho	De segunda à sexta-feira	32	30,2
	De segunda a sábado	22	20,8
	Todos os dias	20	18,9
Turno	Folga semanal em escala alternada	32	30,2
	Um turno	5	4,7
Média de km rodado por dia	Dois turnos	65	61,3
	Três turnos	36	34
Média de horas no trânsito	156,42 km (DP=63,54)		
Média de entregas/coletas	7,41 horas (DP=2,86)		
	26,71 (DP=17,84)		

Dos participantes, 85,8% já se envolveram em algum tipo de acidente no trânsito, enquanto que 14,2% afirmam nunca terem se acidentado. E, ainda, 12,3% admitiram já terem se envolvido em briga no trânsito contra 87,7% que negaram essa situação. Dos que se envolveram em acidentes, 42,9% já sofreu de 1 a 2 acidentes, 31,8% sofreu de 3 a 4 acidentes, e 25,3% sofreu 5 ou mais acidentes.

Também sobre a temática dos acidentes, foi solicitado aos motociclistas que já se acidentaram uma avaliação do último acidente. Assim, desses, 45,2% qualificou o último acidente como sendo leve, 17,9% como sendo moderado e 36,9% como grave. Em 86,8% dos acidentes relatados houve danos materiais contra 13,2%, sem danos. Por outro lado, em 76,9% houve danos físicos e em 23,1% dos casos não houve tais danos. Frente à

solicitação de quantificação do grau de responsabilidade do acidente, foi possível identificar que 54,9% alegaram nenhum grau de responsabilidade pessoal no acidente, 18,7% manifestam pouca responsabilidade, 7,7% entendem que houve algum grau de responsabilidade e 18,7% identificam-se como muito responsável pelo acidente. Sobre a responsabilidade estar centrada na própria via, 76,9% apontaram nenhum grau de responsabilidade, 7,7% como pouco responsável, 5,5% atribuiu algum grau e 9,9% como muito responsável. Com relação à responsabilidade de terceiros (outro veículo ou pedestre), 24,2% apontaram nenhuma responsabilidade, 5,5% como pouco responsáveis, 13,2% com alguma responsabilidade e 57,1% como muito responsáveis pelo acidente.

Tabela 3. Sumário, em termos de frequência e porcentagem, dos dados referentes aos acidentes de trânsito envolvendo os Motociclistas Profissionais na amostra em estudo (n=106).

	Variáveis	F	%
Já se envolveu em acidente	Sim	91	85,8
	Não	15	14,2
Quantos acidentes	1 a 2 acidentes	39	42,9
	3 a 4 acidentes	29	31,8
	5 ou mais acidentes	23	25,3
Brigas no trânsito	Sim	13	12,3
	Não	93	87,7
Gravidade do ultimo acidente	Leve	38	45,2
	Moderado	15	17,9
	Grave	31	36,9
Houve danos materiais no ultimo acidente	Sim	79	86,8
	Não	12	13,2
Houve danos físicos no ultimo acidente	Sim	70	76,9
	Não	21	23,1
Responsabilidade no ultimo acidente	Nenhum	50	54,9
	Pouco	17	18,7
	Algum	7	7,7
	Muito	17	18,9
Responsabilidade da via no ultimo acidente	Nenhum	70	76,9
	Pouco	7	7,7
	Algum	5	5,5
	Muito	9	9,9
Responsabilidade outro veículo no ultimo acidente	Nenhum	22	24,2
	Pouco	5	5,5
	Algum	12	13,2
	Muito	52	57,1

Os dados obtidos nas escalas EFS, EFE, EFN podem ser visualizados na Tabela 4, 5 e 6. Sendo as escalas EFS, EFE e EFN como parte de um mesmo constructo, os escores padronizados permitem a avaliação em relação ao grupo normativo, cuja média é zero e o desvio padrão é um. Considerando que o escore Z deve ser interpretado como a distância que o indivíduo apresenta em relação à média do grupo normativo, pode-se obter uma categorização dos escores em cinco níveis: Muito Baixo, Baixo, Médio, Alto e Muito Alto. Entre os limites do desvio padrão encontram-se resultados em nível médio (entre -1 e 1), já os valores fora dessa faixa representam um distanciamento do grupo normativo (Nunes & Hutz, 2007). A partir do limite do desvio padrão até 0,5, ponto a mais ou a menos, localizam-se os níveis Baixo ($-1 > z > -1,5$) e Alto ($1 < z < 1,5$). Valores acima de 1,5 ou abaixo de -1,5 são considerados Muito Alto e Muito Baixo, respectivamente. Considerando-se o total de sujeitos ($n=106$), o resultado médio na escala EFS (fator socialização) foi de 0,083 (DP=0,930), para a escala EFE (fator extroversão) -0,190 (DP=0,962) e para a escala EFN (fator Neuroticismo) -0,761 (DP=0,888).

Tabela 4. Sumário da categorização dos escores por níveis (Muito Baixo, Baixo, Médio, Alto e Muito Alto) para a escala EFE na amostra em estudo ($n=106$).

Escala e Sub-Escalas	F	%	Média	DP
E1 - Comunicação	106	100	0,067	0,813
Muito Baixo	3	2,8		
Baixo	3	2,8		
Médio	84	79,2		
Alto	10	9,4		
Muito Alto	6	5,7		
E2 - Altivez	106	100	-0,619	1,161
Muito Baixo	27	25,5		
Baixo	15	14,2		
Médio	52	49,1		
Alto	6	5,7		
Muito Alto	6	5,7		
E3 - Assertividade	106	100	-0,044	0,994
Muito Baixo	9	8,5		
Baixo	9	8,5		
Médio	72	67,9		
Alto	14	13,2		
Muito Alto	2	1,9		
E4 - Interação Social	106	100	-0,071	1,088
Muito Baixo	11	10,4		
Baixo	12	11,3		

Médio	63	59,4		
Alto	17	16		
Muito Alto	3	2,8		
EXTROVERSÃO	106	100	-0,190	0,962
Muito Baixo	6	5,7		
Baixo	16	15,1		
Médio	72	67,9		
Alto	4	13,2		
Muito Alto	8	1,9		

Tabela 5. Sumário da categorização dos escores por níveis (Muito Baixo, Baixo, Médio, Alto e Muito Alto) para a escala EFS na amostra em estudo (n=106).

Escala e Sub-Escalas	F	%	Média	DP
S1 - Amabilidade	106	100	-0,233	1,088
Muito Baixo	11	10,4		
Baixo	13	12,3		
Médio	72	67,9		
Alto	8	7,5		
Muito Alto	2	1,9		
S2 – Comportamentos Pró-Sociais	106	100	0,381	0,960
Muito Baixo	4	3,8		
Baixo	4	3,8		
Médio	64	60,4		
Alto	24	22,6		
Muito Alto	10	9,4		
S3 - Confiança	106	100	0,016	0,881
Muito Baixo	6	5,7		
Baixo	8	7,5		
Médio	81	76,4		
Alto	7	6,6		
Muito Alto	4	3,8		
SOCIALIZAÇÃO	106	100	0,083	0,930
Muito Baixo	9	8,5		
Baixo	5	4,7		
Médio	72	67,9		
Alto	17	16		
Muito Alto	3	2,8		

Tabela 6. Sumário da categorização dos escores por níveis (Muito Baixo, Baixo, Médio, Alto e Muito Alto) para a escala EFN na amostra em estudo (n=106).

Escala e Sub-Escalas	F	%	Média	DP
N1 - Vulnerabilidade	106	100	-0,232	0,957
Muito Baixo	5	4,7		
Baixo	19	17,9		
Médio	71	67		
Alto	8	7,5		
Muito Alto	3	2,8		
N2 - Desajustamento Psicosocial	106	100	-0,202	1,082
Muito Baixo	-	-		
Baixo	24	22,6		
Médio	70	66		
Alto	6	5,7		
Muito Alto	6	5,7		
N3 - Ansiedade	106	100	-0,317	1,022
Muito Baixo	10	9,4		
Baixo	17	16		
Médio	65	61,3		
Alto	6	5,7		
Muito Alto	8	7,5		
N4 – Depressão	106	100	0,061	0,982
Muito Baixo	-	-		
Baixo	11	10,4		
Médio	79	74,5		
Alto	4	3,8		
Muito Alto	12	11,3		
NEUROTICISMO	106	100	-0,761	0,888
Muito Baixo	20	18,9		
Baixo	26	24,5		
Médio	55	51,9		
Alto	2	1,9		
Muito Alto	3	2,8		

Como os fatores são apresentados em bipolaridade, ou seja, representam tendências que se localizam entre dois opostos (altos níveis do fator ou baixos níveis do fator), a interpretação de resultados medianos deve ser realizada com cautela. Contudo, Nunes e Hutz (2007) alertam que os resultados obtidos devem ser entendidos como intensidade de traços; então, os resultados das escalas EFE, EFS e EFN apontam tendências de comportamentos, atitudes e crenças. Desta forma, mesmo os escores obtidos dentro dos pontos de corte considerados medianos, ou seja, entre 1 e -1, os resultados negativos

sugerem uma aproximação aos níveis baixos do fator em questão, enquanto que os resultados positivos indicam aproximação aos níveis altos. Para tanto, observou-se os resultados das médias dos fatores e subfatores com o intuito de facilitar a análise dos dados obtidos.

Na Escala Geral de Extroversão (EFE) e nos subfatores correspondentes (Comunicação, Altivez, Assertividade e Interação Social) observou-se um nível médio nos resultados obtidos. Porém os participantes dessa amostra apresentaram índices negativos no fator geral e nos subfatores Altivez, Assertividade e Interação Social, com exceção do subfator Comunicação. Assim, o resultado do fator extroversão é considerado mediano apresentando tendência mais próxima do nível baixo.

Na Escala Geral de Socialização (EFS) assim como nos subfatores (Amabilidade, Comportamentos Pró-Sociais e Confiança), o resultado obtido aponta para níveis médios. Contudo, os níveis mostraram-se positivos no escore geral da escala além dos subfatores Comportamentos Pró-Sociais e Confiança (com exceção do subfator Amabilidade). Deste modo, o nível geral permanece médio como na escala anterior, porém ao contrario da escala de extroversão, a escala de socialização aponta para tendências mais próximas ao nível alto.

Na Escala Geral de Neuroticismo (EFN) os sujeitos apresentaram escores medianos, assim como nas subescalas Vulnerabilidade, Desajustamento Psicossocial, Ansiedade e Depressão. Ainda assim, é possível apontar uma tendência próxima ao nível baixo devido aos escores negativos encontrados no índice geral da escala, e nos subfatores Vulnerabilidade, Desajustamento Psicossocial e Ansiedade.

No teste de mensuração da Raiva – STAXI, considera-se os pontos de corte <25% para percentil Baixo, de 25% a 75% um percentil mediano, e >75% um Alto Percentil. Nesse instrumento, como não existe um escore geral, os resultados (ver Tabela 7) das médias dos escores padrão correspondem somente às sub-escalas que são Estado da Raiva 32,61 (DP=10,33), Traço da Raiva 45,71 (DP=9,83), Temperamento 45,85 (DP=10), Reação 44,11 (DP=9,65), Raiva para Dentro 47,23 (DP=9,75), Raiva para Fora, 47,66 (DP=9,95), Controle da Raiva 49,97 (DP=10,68) e expressão da Raiva 48,29 (DP=10,29). Os resultados mostram escores baixos em Estado da Raiva, Traço da Raiva e Temperamento, enquanto que os subfatores Controle e Expressão da Raiva apresentaram escores Médios. Nos subfatores Reação, os escores apontaram um resultado geral Médio, com grande tendência para Baixo, assim como nos fatores Raiva para Dentro e Raiva para Fora.

Tabela 7. Sumário da categorização dos escores por níveis (Baixo, Médio e Alto) para a escala STAXI na amostra em estudo (n=106).

Escala	F	%	Média	DP
Estado	106	100	38,61	10,33
Baixo	84	79,2		
Médio	12	11,3		
Alto	10	9,4		
Traço	106	100	45,71	9,83
Baixo	50	47,2		
Médio	42	39,6		
Alto	14	13,2		
Temperamento	106	100	45,85	10,00
Baixo	48	45,3		
Médio	46	43,4		
Alto	12	11,3		
Reação	106	100	44,11	9,65
Baixo	43	40,6		
Médio	54	50,9		
Alto	9	8,5		
Raiva para Dentro	106	100	47,23	9,75
Baixo	33	31,1		
Médio	57	53,8		
Alto	16	15,1		
Raiva Para Fora	106	100	47,66	9,95
Baixo	44	41,5		
Médio	47	44,3		
Alto	15	14,2		
Controle	106	100	49,97	10,68
Baixo	24	22,6		
Médio	56	52,8		
Alto	26	24,5		
Expressão	106	100	48,29	10,29
Baixo	35	33		
Médio	48	45,3		
Alto	23	21,7		

Com base nos resultados das escalas EFE, EFS, EFN e Staxi é possível configurar um perfil psicológico dos motociclistas profissionais que participaram deste estudo, conforme Tabela 8.

Tabela 8. Perfil das Características Psicológicas dos motociclistas profissionais que participaram do estudo, segundo as escalas EFE, EFS, EFN e STAXI (n=106).

Fatores e Subfatores	Descrição
EXTROVERSÃO	Apresentam um nível moderado quanto à capacidade de comunicação, liderança e dominância assim como a necessidade de conviver em grupo, de realizar atividades solitárias, de serem reservados e tranquilos, e a intensidade que demonstram suas emoções.
Comunicação	Sujeitos com uma capacidade mediana para comunicar-se e serem expansivos, com este nível para falar em público, estabelecer relações interpessoais e desenvolver novos vínculos com os demais.
Ativez	Sugere indivíduos com razoável percepção quanto a sua capacidade e valor, podendo, em certas circunstâncias, se perceberem com certa desvalia e pouco capaz de realizar algo.
Assertividade	Nível médio no que se refere à capacidade de liderança, nível de motivação e assertividade.
Interações Sociais	Sugere sujeitos com tendências medianas para buscar situações que permitam interações sociais, esforçar-se para manter contato com pessoas conhecidas e apresentar comportamento gregário.
SOCIALIZAÇÃO	Sugere indivíduos com tendência mediana a confiarem nas pessoas e a serem leais e francas com os outros sem tender à ingenuidade ou desconfiança. Também tendem a se preocupar razoavelmente com os outros assim como para respeitar normas e leis sócias.
Amabilidade	São sujeitos que procuram ser medianamente amáveis, atenciosos e agradáveis podendo entretanto, apresentar uma baixa disponibilidade para os demais, ser auto-centrados, um pouco indiferente frente às necessidades alheias. Apresentam pouca preocupação em promover o bem estar dos demais e tratando de assuntos delicados de forma insensível.
Pró-sociabilidade	Observa-se um nível médio tendendo a evitar comportamentos de risco, confronto com leis e regras sociais, serem agressividade e a apresentar padrões de consumo de bebidas alcoólicas.
Confiança	Nível médio quanto à confiança nas outras pessoas, desta forma são indivíduos que não chegam ser céticos nem tampouco ingênuos em excesso.
NEUROTICISMO	Apresentam um nível médio para manter-se estável emocionalmente mesmo em situações estressantes, denotando indivíduos mais calmos, relaxados, estáveis e menos agitados.
Vulnerabilidade	Em grau médio, vivenciam sofrimentos em decorrência à aceitação dos outros para consigo podendo chegar a independência em relação as outras pessoas, frieza, falta de sensibilidade, individualismo e pouca preocupação com opiniões alheias.
Desajustamento Psicossocial	Apresentam tendência mediana com sensível tendência a evitar comportamentos de risco ou de agressão, manipulação e hostilidade para com os demais.

Ansiedade	Encontram-se em níveis médios de ansiedade denotando adequado nível de instabilidade emocional, porém com uma pequena tendência para se envolverem em situações novas que possam oferecer risco físico ou psicológico sem se colocarem suficientemente em alerta ou atentas para todos os novos elementos que têm que lidar.
Depressão	Os indivíduos encontram-se com níveis medianos quanto a auto-estima, auto-crítica, passividade em eventos que ocorrem na vida e estratégias de coping adotadas, quando em situações de problemas efetivos
Estado	Aponta para baixo sugerindo que os sujeitos não estão experienciando sentimentos de raiva intensos.
Traço	Níveis baixos tendendo a médio denotando indivíduos que podem vivenciar sentimentos de raiva esporadicamente podendo, em alguns casos, sentir-se injustiçado pelos outros.
Temperamento	Com nível baixo igualmente tendendo para médio, estes sujeitos não possuem “temperamento explosivo” e tão pouco expressam prontamente seus sentimentos de raiva com pouca provocação. Também apresentam esses níveis para impulsividade e a falta de controle da raiva.
Reação	São indivíduos que possuem pouca ou nenhuma sensibilidade a críticas, afrontas ou avaliação negativa.
Raiva para Dentro	Em um nível mediano estes indivíduos costumam reprimir seus sentimentos de raiva em vez de expressá-los tanto no comportamento físico como verbal.
Raiva para Fora	Os níveis medianos e baixos que sem encontram sugerem indivíduos que expressam pouco a raiva sob a forma de comportamento agressivo dirigido a outras pessoas ou objetos no meio.
Controle	Estes sujeitos encontram-se com moderadas quantidade de energia pra o monitoramento e prevenção da experiência e expressão da raiva.
Expressão	Sujeitos com médios níveis de expressão da raiva podendo ser reprimidos, expressos em comportamentos agressivos ou em ambos.

Verificando a correlação entre os dados sociodemográficos e laborais com os escores nas escalas e sub-escalas, concluiu-se haver correlação significativa em sentido positivo entre: a) os subfatores S2 (Comportamentos pró-sociais), S3 (Confiança nas Pessoas), EFS (Socialização) com a idade ($p < 0,05$); b), correlação significativa em sentido negativo entre o subfator N3 (Ansiedade) com a idade ($p < 0,05$); c) correlação positiva entre os subfatores S1 (Amabilidade), S3 (Confiança) e EFS (Socialização) com a média de tempo no trânsito ($p < 0,05$); d) correlação positiva entre o subfator E1 (Comunicação) com a quantidade de acidentes sofridos e e) correlação em sentido positivo entre os subfatores E1 (Comunicação) e E2 (Ativez) com o grau de responsabilidade atribuído a terceiros. Os dados obtidos a partir do coeficiente de correlação de Pearson estão expressos na Tabela 9.

Tabela 9. Correlação entre as características sociodemográficas e os resultados das escalas EFE, EFS, EFN e STAXI, na amostra em estudo (n=106).

Variável		Idade	Tempo no trânsito (horas)	Quantidade de Acidentes	Responsabilidade outro veículo (Último acidente)
E1 - Comunicação	r	0,013	0,091	0,225*	0,218*
E2 - Altivez	r	-0,164	-0,073	-0,117	0,248*
E3 - Assertividade	r	-0,50	0,141	-0,047	-0,015
E4 - Interação Social	r	-0,139	-0,026	0,120	0,074
EXTROVERSÃO	r	-0,134	0,040	0,086	0,175
S1 - Amabilidade	r	0,043	0,197*	0,161	0,055
S2 - Comportamentos					
Pró-sociais	r	0,240*	0,116	-0,122	-0,026
S3 - Confiança	r	0,229*	0,195*	0,096	0,031
SOCIALIZAÇÃO	r	0,232*	0,230*	0,020	0,034
N1 - Vulnerabilidade	r	-0,146	0,113	-0,026	-0,072
N2 - Desajustamento					
Psicossocial	r	-0,176	-0,027	0,076	0,009
N3 - Ansiedade	r	-0,241*	0,093	0,032	-0,045
N4 - Depressão	r	-0,008	-0,63	-0,168	-0,196
NEUROTICISMO	r	-0,171	0,052	-0,051	-0,109
Estado	r	-0,047	-0,055	-0,158	-0,179
Traço	r	-0,010	0,006	0,069	0,130
Temperamento	r	-0,033	0,001	0,069	0,100
Reação	r	0,042	-0,071	-0,002	0,101
Raiva para Dentro	r	-0,027	0,020	0,136	0,045
Raiva para Fora	r	-0,058	0,053	0,183	0,173
Controle	r	0,011	-0,166	0,064	-0,066
Expressão	r	-0,045	0,132	0,095	0,133

**Correlação é significativa em $p < 0,01$.
*Correlação é significativa em $p < 0,05$.

Discussão

A partir da análise dos dados sociodemográficos, é possível observar que os motociclistas profissionais desta amostra são sujeitos adultos jovens, predominantemente do gênero masculino, com nível de escolaridade oscilando entre o ensino fundamental incompleto e o ensino médio completo. A maioria deles vive com parceiro em casamento ou união estável, sendo que mais da metade da amostra tem filhos. Em termos de renda, a maior parte dos entrevistados loca seus rendimentos entre dois e cinco salários mínimos. Essas características são similares às relatadas por Neto, Mutaf, e Avlasevicius (2006), que entendem que os motociclistas profissionais são de maneira geral pessoas jovens, oriundos de classes sociais menos favorecidas, com escolaridade relativamente baixa e que

encontraram nesta atividade profissional uma oportunidade de trabalho para escapar dos índices de desemprego da época atual. Entretanto, cabe assinalar que apesar dessa profissão ainda congrega mais sujeitos jovens, já é possível constatar (passadas duas a três décadas de sua existência) um aumento sensível da faixa etária desses trabalhadores. Nesse sentido, pode-se observar nos resultados deste estudo a média de 31,52 anos de idade combinada com uma porcentagem de 39,7% de sujeitos, com um tempo de exercício profissional de 8 anos ou mais. Assim, já é possível perceber uma parcela considerável de motociclistas profissionais mais “maduros” em termos de idade, com família constituída (esposa/companheira e filhos) e uma longa carreira exercida como moto-frete.

Sobre a faixa salarial, é observado que os motociclistas desta pesquisa apresentam remuneração mais elevada (40% possui uma renda de 2 a 3 salários mínimos, tendendo para valores maiores que esses), se comparados aos índices obtidos por Lourenço e Martins (2006) com motociclistas profissionais da Cidade de Juiz de Fora (53% possui renda até 2 salários mínimos). Em contrapartida, há resultados semelhantes aos encontrados nesse mesmo estudo no que concerne a quantidade de horas no trânsito (média nas duas pesquisas próximo a 8 horas diárias) e a quantidade de turnos trabalhados (concentrando uma maior porcentagem de motociclistas que trabalham dois turnos).

Em se tratando do quantitativo de acidentes, cabe sinalar que de um expressivo número de motociclistas que já sofreu acidentes (85,8%), a maioria se envolveu em mais de um evento danoso. Com base nesses dados, confirma-se o já expressado por Grisci, Scalco, e Janovik (2007) sobre a presença constante de risco e sobre o elevado número de ocorrências de trânsito nos diversos centros urbanos envolvendo esses profissionais.

Ainda sobre a temática, verifica-se que a maioria desses sujeitos reconheceu sofrer danos físicos (76,9%) e materiais (86,8%) no último episódio acidental. Quanto à responsabilidade acerca do infortúnio, a maior parte dos entrevistados atribuiu uma maior responsabilidade ao outro veículo envolvido no acidente, seguido por sua própria responsabilidade e por último a responsabilidade da via. Assim, observa-se que esses sujeitos estão submetidos a riscos e danos interligados, sinalizando-se os prejuízos físicos e financeiros com maior evidência (Veronese & Oliveira, 2006).

Conforme Neto, Mutaf, e Avlasevicius (2006), muitos motociclistas profissionais se queixam do desrespeito por parte dos outros veículos, atribuindo a eles maior responsabilidade sobre os acidentes. As respostas dos entrevistados sobre o tema estão em concordância com tal afirmativa. Contudo, os números referentes à responsabilidade dos acidentes identificados nesta pesquisa não podem ser conclusivos, pois a avaliação

realizada ficou unicamente a critério dos próprios motociclistas, ou seja, o grau atribuído ao evento passou por critérios subjetivos de cada indivíduo, impossibilitando, com isso, se afirmar que o índice de responsabilidade indicado seja de fato o que corresponde, de forma verídica, à situação ocorrida.

Já outros entrevistados atribuíram a responsabilidade pelos infortúnios à via pública. Observando o índice de responsabilidade da via (9,9%), Silva (2006) chama a atenção para a necessidade de se manter a infra-estrutura do trânsito em boas condições de uso para a circulação de veículos, sobretudo das motocicletas.

Com base nos resultados das escalas anteriormente descritos, os índices medianos apresentados neste estudo significam que esses sujeitos encontram-se dentro do grupo normativo, ou seja, estão situados na média da população normal. Desta forma, é possível afirmar que os motociclistas profissionais que participaram da pesquisa possuem níveis adequados quanto à quantidade de interação com outras pessoas (Extroversão), quanto à qualidade ou modo que ocorrem essas mesmas interações interpessoais (Socialização) e quanto à estabilidade emocional destes sujeitos (Neuroticismo).

Analisando de forma mais detalhada os subfatores de cada escala, observa-se que para os níveis alcançados de comunicação, assertividade e interações sociais, os indivíduos entrevistados são adequados para a função que exercem, visto que o contato com o público/cliente se restringe a alguns poucos minutos nos momentos de entrega/coleta de mercadorias. Porém, chama a atenção, no fator Extroversão, o subfator altivez com tendência para níveis baixos, apontando para o tipo de percepção quanto à capacidade e ao valor que os indivíduos têm de si próprios. O que se pode inferir neste caso é uma contribuição importante do aspecto “rechaço social” e os baixos salários (principais queixas apontadas pelos *motoboy*s nos trabalhos apresentados por Neto, Mutaf, & Avlasevicius, 2006; Grisci, Scalco, & Janovik, 2007) para reforçar para baixo o nível de altivez, afetando a auto-estima desses profissionais.

Na escala de socialização, é pertinente destacar, dentre os escores medianos do fator e subfatores, os níveis de tendência apresentado na sub-escala Amabilidade. Assim, apontam para um nível mediano com tendência a pouca preocupação e disponibilidade frente às necessidades alheias. Esse tipo de comportamento é identificado no discurso de muitos moto-fretes cuja necessidade de competitividade e individualidade se sobrepõe a outras atitudes como o companheirismo e o comportamento colaborativo entre colegas de profissão. Desta forma, compreende-se também o nível mediano obtido no subfator confiança, cujo excesso de ingenuidade ou ceticismo nas outras pessoas pode ser

prejudicial para o sujeito. No entanto, no subfator pró-sociabilidade, houve escores medianos com tendência a níveis altos apontando para a evitação a comportamentos de risco, de transgressão a leis e normas sociais. Nesse subfator pró-socialibilidade também é possível observar que as características apresentadas a partir dos resultados obtidos vão de encontro as principais características do ofício dos *motoboys*. Situações de risco, infrações e ocorrências no contexto do trânsito são consideradas comuns e fazem parte do dia-a-dia desses profissionais. Considerando o estilo das escalas utilizadas (questionários auto-aplicados, composto de assertivas a serem analisadas e valoradas), não se pode descartar a existência de desejabilidade social presente nas respostas dos sujeitos de pesquisa. Segundo Ribas Jr, Moura e Hutz (2004), a desejabilidade social consiste na propensão de um indivíduo a dar respostas consideradas socialmente mais aceitas e a negar associação dos seus atos com opiniões ou comportamentos considerados socialmente inadequados ou reprováveis. Também se pode inferir esse resultado na habituação vivenciada nas situações de risco e na justificativa laboral para as infrações às leis de trânsito. Desta forma, conclui-se que os sujeitos não apresentaram uma auto-crítica frente ao risco submetido, não percebendo essas situações como sendo perigosas. A teoria homeostática do risco de Wilde (Rozestraten, 2005) pressupõe que os indivíduos, quando em situações de risco constante, tendem a se acostumar com esses níveis, mantendo-os em um mesmo patamar.

No fator Neuroticismo, o nível médio e a tendência a níveis baixos apontam sujeitos estáveis emocionalmente podendo se apresentar calmos e relaxados em algumas situações. Essas características são importantes no sentido de que esses sujeitos se encontram freqüentemente em um ambiente hostil, submetidos a estresse constante (engarrafamentos, discussões no trânsito e etc.). Assim, a estabilidade emocional se torna uma característica importante para a manutenção da jornada de trabalho. Porém, nos subfatores, os níveis medianos com pequena tendência para baixo sugerem uma inclinação desses indivíduos a serem menos emotivos e mais individualistas. Tais características estão de acordo com outro subfator (amabilidade) da escala EFS, cujas descrições são parecidas. No subfator Desajustamento Psicossocial houve escores médios com pouca tendência para baixo e muito baixo, apontando pessoas com características igualmente baixas para risco, agressão e hostilidade. Por um lado, esse resultado está apropriado, observando-se as tendências opostas do subfator Pró-Sociabilidade da escala EFS, que demonstrou uma tendência para alto e muito alto. Por outro lado, supõe-se que esses níveis do subfator Desajustamento Psicossocial se encontram sob as mesmas influências de desejabilidade social e habituação de risco e transgressões propostas no subfator Pró-sociabilidade. Também é importante

destacar a pertinência de se explorar mais profundamente outros aspectos históricos da vida desses sujeitos, assim como outros contextos que não somente o trânsito. Neste sentido, esses níveis seriam mais confiáveis caso as características encontradas se confirmassem em outros contextos que não somente o trânsito. Por fim, o subfator Ansiedade aponta para escores medianos sugerindo adequada quantidade dessa característica nos indivíduos. Porém, a tendência para níveis baixos do subfator aponta para a possibilidade dos sujeitos apresentarem dificuldade de se colocar suficientemente em alerta quando em novas situações de risco. Logo, entendendo o estado de alerta relacionado à atenção, pode-se inferir que os motociclistas estão sujeitos a pequenos “deslizes” no momento da condução, o que contribui para se envolverem em acidentes de trânsito.

O baixo nível encontrado no subfator Estado da raiva sugere que os motociclistas não vivenciam de forma intensa sentimentos de raiva, apesar de todo o contexto em que inseridos. Já o subfator Traço de raiva indica uma propensão dos indivíduos a se sentirem injustiçados. Relacionando este subfator com a situação do trânsito, o nível constatado é pertinente, tendo em vista a desvantagem física das motocicletas comparadas a outros veículos.

Já os níveis baixos de Temperamento juntamente com os níveis medianos e baixos de Reação à raiva apontam para indivíduos que não expressam sentimentos raivosos, mesmo quando provocados. Esses índices podem ser confirmados quando da observância do baixo número de sujeitos que já se envolveram em brigas no trânsito (12,3%). Essa característica se torna importante para a função de *motoboy*, devido às constantes projeções por parte de outros condutores de veículos que esses indivíduos estão sujeitos. Os níveis medianos encontrados nos subfatores Raiva para Dentro, Raiva para Fora, Controle da raiva e Expressão da raiva sugerem que, em um nível adequado, o sentimento raivoso pode manifestar-se de diferentes formas, dependendo de cada situação vivenciada, sendo baixa a disposição para expressá-lo e dirigi-lo a outras pessoas. É importante ressaltar que os baixos níveis em todos os subfatores apresentados levam ao uso proporcional de mecanismos de repressão e negação da raiva. Desta forma, a energia despendida para essa manutenção emocional se torna igualmente desgastante e intensa.

Os resultados apresentados a respeito das correlações examinadas indicam que quanto maior a idade, maior os comportamentos pró-sociais, assim como maior a confiança nas outras pessoas e mais alto o nível de socialização geral. Nessa linha, identifica-se uma ligação entre a maturidade dos sujeitos e a qualidade com que estabelecem suas relações.

Assim, quanto mais velhos os indivíduos, mais propensos a estabelecerem relações e laços genuínos, amigáveis e generosos entre si. Também se observa uma correlação negativa entre a idade e o subfator ansiedade, ou seja, quanto maior a idade, menos ansiosos os indivíduos são. Desse resultado, pode-se supor que a idade e, consecutivamente, a experiência de vida ajudam os sujeitos a lidarem com a ansiedade. Porém, cabe destacar que baixos níveis de ansiedade podem ser prejudiciais, principalmente no contexto do trânsito, pois sugere que esses indivíduos acabam por se descuidar em novas situações de risco. Rozestraten (1988), em análise à pesquisa realizada na Inglaterra (CET, 1981), aponta a falta de atenção dos condutores como o fator que mais contribuiu para a ocorrência de acidentes. Nessa esteira, o baixo nível de ansiedade pode contribuir para os acidentes ocorridos, mesmo em sujeitos mais velhos e experientes, pelo fato de não se colocarem em alerta durante o processo de deslocamento. Também se verifica correlação positiva entre o tempo em que os sujeitos permanecem no trânsito e os níveis de Amabilidade, Confiança e Socialização Geral. Disso se conclui que a tolerância em permanecer uma maior quantidade de tempo no trânsito se relaciona com a qualidade com que o sujeito mantém suas relações.

Tendo em vista que o trânsito, além de ser um espaço de deslocamento, também consiste em interação e colaboração por parte dos usuários (Rozestraten, 2003), aqueles que nele trabalham, mais especificamente, os motociclistas, ao desenvolverem a capacidade para interagir de forma mais positiva nesse ambiente, passarão a desempenhar suas atividades de forma menos penosa, conseguindo, por conseqüência, permanecer maior quantidade de horas trabalhando.

O único fator que aparece se correlacionar com a quantidade de acidentes de trânsito é o subfator Comunicação. Nesse sentido, quanto maior o número de acidentes, mais comunicativo e expansivo o sujeito tende a ser. Se comparados esses resultados com os identificados em outras pesquisas - apontadas por Dahlen e White (2006) – observa-se seus resultados são no mesmo sentido, relacionando a propensão para acidentes a pessoas mais expansivas. Nunes e Hutz (2007) apontam estudos que encontram uma relação inversa entre o fator Extroversão e o fator Neuroticismo. Dessa forma, pode-se inferir que as pessoas mais expansivas, em contrapartida são menos estáveis emocionalmente por serem mais sensíveis e emotivas. No contexto do trânsito, aqueles indivíduos mais comunicativos e expansivos podem apresentar a maior quantidade de ansiedade, estresse, angústia entre outros sentimentos que afetam a condução. Assim, a relação entre acidentes e o subfator

Comunicação pode se justificar pela instabilidade emocional associada a esta característica, que por sua vez pode levar a algum comportamento inadequado no trânsito.

Outra correlação aponta que, quanto maior o grau de responsabilidade atribuído a outros veículos no último acidente, maior os níveis de Comunicação e Altivez. Assim, esse resultado sugere que quanto mais comunicativos e mais os sujeitos se percebem capazes, valorizados e especiais, mais atribuem a responsabilidade do último acidente a terceiros. Porém, altos níveis de Altivez também estão relacionados com traços Antisocial e Narcisista. Neste sentido, a presença destas características apontam para dificuldade de autocrítica, possivelmente depositando no outro a responsabilidade sobre qualquer evento. Contudo, torna-se difícil inferir sobre o nível de responsabilidade no último acidente, visto que a avaliação desse evento decorre dos valores subjetivos dos próprios motociclistas entrevistados, podendo, assim, ser questionada a veracidade dos resultados apurados no aspecto.

Considerações Finais

A atividade laboral sempre fez parte da história humana, assim como a necessidade de o indivíduo se deslocar, a união desses dois fatores levou ao surgimento da atividade dos *motoboys*. Atualmente, o contexto do trânsito nas grandes cidades é considerado extremamente nocivo à integridade física e psicológica do homem, principalmente naqueles que encontram nesse ambiente o seu local de trabalho. Nessa linha, caracterizar variáveis psicológicas e de personalidade em indivíduos inseridos nesse contexto se torna extremamente necessário para a verificação do assunto apresentado, tendo em vista a influência que tais características exercem nos processos psicofisiológicos da condução.

Os motociclistas profissionais constituem uma parcela importante de trabalhadores viários nos grandes centros brasileiros. Apesar de ser uma profissão ainda recente, é crescente o número de mortes e mutilações envolvendo esses trabalhadores. Infelizmente, ainda é desproporcional a atenção voltada a esses sujeitos, comparada à demanda existente. Na área da psicologia, ainda são poucos os estudos empíricos envolvendo esses indivíduos, principalmente os de cunho quantitativo, tornando ainda mais pertinente esta pesquisa. Contudo, foi possível apresentar um panorama geral referente a algumas características de personalidade de um grupo de *motoboys* de Porto Alegre, além de conhecer um pouco sobre os hábitos laborais e pessoais desses indivíduos.

Dos dados auferidos na pesquisa realizada para esse estudo observa-se que a maioria dos motociclistas profissionais são adultos jovens, do gênero masculino, com uma baixa

escolaridade e família constituída (companheira e/ou filhos). Identifica-se, ainda, que a maioria exerce a profissão há quase uma década. No entanto, em que pese a experiência na prática laboral, identifica-se alarmantes índices de envolvimento desses indivíduos em acidentes de trânsito.

As características de personalidade apresentadas pelos motociclistas profissionais apontam, em sua grande maioria, indivíduos que se incluem em níveis normais quanto à quantidade e à qualidade das relações interpessoais. Porém, cabe assinalar que a presença de baixos níveis de elementos relacionados à raiva, aliado à boa capacidade de se manter emocionalmente estável, mesmo em ambientes e situações estressantes, é imprescindível para o exercício profissional. Assim, os indivíduos possuem características compatíveis com a função, visto o nível de exigência relacional com os clientes, juntamente com as exigências demandadas pelo trânsito durante o processo de deslocamento.

CONSIDERAÇÕES FINAIS DA DISSERTAÇÃO

A personalidade é constituída por uma série de características que compõe o indivíduo. Tais características apontam para padrões constantes de comportamentos, pensamentos e emoções, porém, estão sujeitas às interferências tanto do ambiente externo, como do interno. Para melhor entender estes padrões, diversos modelos teóricos foram produzidos, pelos quais passou a ser possível observar, analisar e mensurar características de personalidade de diferentes grupos de indivíduos em variados contextos.

Dentre os grupos a se poder analisar a personalidade está o dos motociclistas profissionais. Os motociclistas profissionais, também conhecidos como *motoboys*, fazem parte do cenário atual das grandes metrópoles brasileiras. São prestadores de serviço que, por meio da atividade de coleta e entrega das mais variadas espécimes de mercadorias, circulam pelas vias durante horas a fio. Esses indivíduos se encontram submetidos à necessidade de rapidez dos clientes, o que exige deslocamentos ágeis e velozes, à adaptação às modificações do clima e da temperatura, bem como se sujeitam a situações de risco constante presentes nas vias de tráfego urbano, tudo lhes gerando certamente desgaste físico e mental. Por outro lado, cabe assinalar as motivações internas que cada indivíduo encontra no momento da escolha profissional, que também o leva a praticar comportamentos de risco no desempenho de suas atividades.

Contudo, igualmente preocupante é a situação do trânsito das cidades nas quais os motociclistas profissionais transitam no seu dia-a-dia. Atualmente, o trânsito das metrópoles é considerado um problema grave, sendo responsável direta ou indiretamente por interferir na saúde e bem-estar da população como um todo. Seja devido à poluição, a engarrafamentos exorbitantes ou a acidentes de trânsito, inúmeros são os males físicos e psicológicos atribuídos a este ambiente ameaçador e hostil. Especialmente, no concerne aos motociclistas profissionais, a suas exposições diárias a este ambiente exige ainda mais de recursos ligados à atenção, tolerância ao estresse e estabilidade emocional do que naqueles indivíduos que utilizam as ruas como espaço de deslocamento entre destinos permanentes.

O que chama a atenção são os números de acidentes, mortes e mutilações envolvendo esses indivíduos. Atualmente, o número de internações nas emergências médicas é motivo de preocupação por parte de autoridades e profissionais da saúde em geral, exigindo intervenções envolvendo esses indivíduos. Infelizmente, ainda são poucos os trabalhos de pesquisa envolvendo esses indivíduos em comparação com os danos físicos

e psicológicos que os *motoboys* vêm sofrendo em decorrência do trabalho por eles exercido. Desta forma, justifica-se este estudo pela necessidade de se produzir conhecimento científico que contribua com a elaboração de programas de prevenção de políticas públicas dirigidas aos motociclistas profissionais.

Conclui-se, ao fim deste estudo, que os indivíduos nesta amostra apresentam, nos instrumentos utilizados, níveis adequados, no que tange às características de personalidade observadas na pesquisa, para a realização de suas atividades profissionais - *motoboy*. É importante enfatizar os limites dos dados obtidos com a pesquisa, tendo em vista se tratar de uma amostra localizada por conveniência. Deve-se ressaltar, ainda, a necessidade de se investigar outros aspectos da personalidade, que não foram abordados na presente análise, e que podem interferir nos processos básicos da condução. Independente de se apontar limitações e de se sugerir a necessidade de outros estudos sobre o tema apresentado, destaca-se a necessidade, também, de se trabalhar com esses profissionais e seus respectivos sindicatos, suas cooperativas e seus empregadores no sentido de mostrar a importância da própria categoria cuidar de sua ação profissional, assim como, conscientizá-los sobre a relevância de participarem de estudos científicos que colaborem com a instrumentalização de ações de prevenção no trânsito e nas relações interpessoais.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Anjos, K. C., Evangelista, M. R. B., Silva, J. S. & Zumiotti, A.V. (2007). A patient victim of car traffic violence: an analysis of socioeconomic profile, accidente characteristics and social services intervention in the emergenvy room. Acta Ortop Bras, 15 (5), 262-266.
- Araújo, E. R. (2004). A Mobilidade como Objecto Sociológico. Disponível em: <http://repositorium.sdum.uminho.pt/bitstream/1822/3913/1/A%20Mobilidade%20como%20objecto%20sociologico.pdf> Acesso em: 25 de Março de 2008.
- Bastos, H. (1971). ABC dos Transportes. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação do Ministério do Transporte.
- Barelli, W. (2003). És o Averso do Averso. Estudos Avançados, 17 (47), 7-19
- Bianchi, M. D. & Villela, C. L. (2005). Medicina veterinária: a historia da arte de curar animais (Parte 1). Boletim de Medicina Veterinária, 1 (1), 5-11
- Bjorklund, G. M. (2008). Driver irritation and aggressive behavior. Accidente and Analysis Prevention, 40, 1069-1077.
- Botelho, R. D., Costa, R. O. O., Irokawa, E. S. F. & Lima, A. L. S. (2007). A evolução da inter-relação do automóvel/sociedade: uma abordagem histórica. Anais do 4º Congresso internacional de pesquisa em design. Rio de Janeiro.
- Boyce, T. E. & Geller, E. S. (2002). An instrumental vehicle assessment of problem behavior and driving style: Do younger male really take more risks? Accident Analysis & Prevention, 34 (1), 51-64.
- Carvalho, I. M. M. (2006). Globalização, metrópoles e crise social no Brasil. Revista Eure, 32 (95), 5-20.
- Cellar, D. F., Nelson, Z. C. & Yorke, C. M. (2000). The five-factor model and driving behavior: personality and involvement in vehicular accidents. Psychological Reports, 86 (2), 454-6.
- CEPAL (2003). Congestión de Tránsito: El problema y como enfrentarlo. Cuadernos de la Cepal. 87
- Dahlen, E. R. & White, R. P. (2006). The Big Five factors, sensation seeking, and driving anger in the prediction of unsafe driving. Personality and Individual Differences, 41, 903-915.
- Denatra (2005). Direção Defensiva: Trânsito seguro é um direito de todos. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br> Acesso em 17 de Abril de 2007.

- Diniz, C. C. & Campolina, B. (2007). A Região Metropolitana de São Paulo: reestruturação, re-especialização e novas funções. Revista Eure, 33 (98), 27-43.
- Diniz, E. P. H., Assunção, A. A. & Lima, F. P. A. (2005). Prevenção de acidentes: o reconhecimento das estratégias operatórias dos motociclistas profissionais com base para a negociação de acordo coletivo. Ciência & Saúde Coletiva, 10 (4), 905-916.
- Dowbor, L. (2006). O Que Acontece Com o Trabalho? Disponível em: <http://dowbor.org/actrab.asp> Acesso em: 20 de Março de 2008.
- Dowds, A. (2007). The encyclopedia of motorcycles: from 1884 to the present day. San Diego: Thunder Bay Press.
- Eysenk, H. J. (1970) The structure of human personality. London: Methuen.
- Frederic, M. (1989). Portugal, o Brasil e o Atlântico:1579-1670. Lisboa: Estampa.
- Fine, B. J. (1963). Introversión-Extroversión and motor vehicle driver behavior. Perceptual and Motor Skills, 12, 95-100.
- Forattini, O. P. (1991). Qualidade de vida e meio urbano. A cidade de São Paulo, Brasil. Revista de Saúde Pública, 25 (2), 75-86.
- Furnham, A. & Kikcaldy, B. (2000). Positive affectivity, psychological well-being, accident – and traffic – deaths and suicide: An international comparison. Studia Psychologica, 42, 97-104.
- Galhardi, E., Pacini, P. & Neves, I. V. (2007). Conduzindo o Progresso – A História do Transporte e os 20 anos da NTU. Brasília: Escritório de histórias.
- Girão, R. & Oliveira, R. A. (2005). Condução de Risco: Um estudo exploratório sobre os aspectos psicológicos do risco na tarefa de condução. Análise Psicológica, 1 (23), 59-66.
- Grisci, C. L. I., Scalco, P. D. & Janovik, M. S. (2007). Modo de Trabalhar e de Ser dos *Motoboys*: A Vivência Espaço-Temporal Contemporânea. Psicologia: Ciência e Profissão, 27 (3), 445-461.
- Groeger, J. A. & Grande, G. E. (1996). Self Preserving Assessments of Skill? British Journal of Psychology, 87 (1), 61-79.
- Guimarães, L. B. (2008). A Importancia da historia e da cultura nas leituras da natureza. Inter-Ação: Revista da Faculdade de Educação UFG, 33 (1), 87-101
- Gunn, P. (2003). As inovações de trabalho nos tempos de ‘globalização’ e sua expressão urbana na metrópole paulistana dos anos noventa. XXVII Encontro Anual da ANPOCS. Disponível em: <http://sindicalismo.pessoal.bridge.com.br/textosanpocs032.html> Acesso em: 10 de Maio de 2007

- Hall, C. S., Lindzey, G. & Campbell, J. B. (2000). *Teorias da Personalidade*. Porto Alegre: Artes Medicas Sul.
- Hoffmann, M. H., Cruz, R. M & Alchieri, J. C. (2003). *Comportamento Humano no Trânsito*. São Paulo: Casa do Psicólogo.
- Hoffmann, M. H. & Gonzáles, L. M. (2003). Acidentes de trânsito e fator humano. In R. M. Cruz, J. C. Alhieri & M. N. Hoffmann (Orgs.), Comportamento Humano no Trânsito (pp. 375-391). São Paulo: Casa do Psicólogo
- Hoffmann, M. H. & Cruz, J. C. (2003). Síntese Histórica da Psicologia do Trânsito. In R. M. Cruz, J. C. Alhieri & M. N. Hoffmann (Orgs.), Comportamento Humano no Trânsito (pp. 17-29). São Paulo: Casa do Psicólogo.
- Hoffmann, M. H. & Legal, E. J. (2003). Sonolência, Estresse, Depressão e Acidentes de Trânsito. In R. M. Cruz, J. C. Alhieri & M. N. Hoffmann (Orgs.). Comportamento Humano no Trânsito (pp. 343-358). São Paulo: Casa do Psicólogo.
- Hoffmann, M. H. (2005). Comportamento do Condutor e fenômenos psicológicos. Psicologia, Pesquisa e Trânsito, 1 (1), 17-24.
- Hoffmann, M. H. & Filho, S. S. L. (2003) A educação como promotora de comportamentos socialmente significativos no trânsito. In R. M. Cruz, J. C. Alhieri & M. N. Hoffmann (Orgs.). Comportamento Humano no Trânsito (pp. 105-120). São Paulo: Casa do Psicólogo.
- Iversen, H. & Rundmo, T. (2002). Personality, risky driving and accident involvement among Norwegian drivers. Personality and Individual Differences, 33 (8), 1251-1263.
- Jonah et al. (2001). Sensation, seeking, risky driving and behavioral adaptation. Accident Analysis & Prevention, 33 (5), 679-684.
- Junior, L. P. (1987). *Roda que a gente roda*. Rio de Janeiro: Memórias Futuras.
- Lacerda, S. M. (2006). Precificação de Congestionamento e Transporte Coletivo Urbano. BNDES Setorial, 23, 85-100.
- Lajunen, T. (2001). Personality and accident liability: Are extroversion, neuroticism and psychoticism related to traffic and occupation fatalities? Personality and Individual Differences, 31, 1365-1373.
- Lourenço, L. M. & Martins, L. A. (2006). Avaliação de *Stress* em *Motoboys*. Virtu: Revista Eletrônica do ICH-UFJF. [On-line]. Disponível em: <http://www.virtu.ufjf.br/artigo%203a2.pdf>. Acesso em: 15 de Agosto 2007

- Maia, A. M. (2006). A invenção do avião: Um processo que começou com a evolução das espécies e terminou com a decolagem do 14-Bis de Alberto SantosDumont. Revista do Instituto Geográfico e Histórico da Bahia, 101, 19-38.
- Marín, L. & Queiroz, M. S. (2000). A atualidade dos acidentes de trânsito na era da velocidade: uma visão geral. Cadernos de Saúde Pública, 16 (1),7-21.
- Martin, N. G. & Boomsma, D. I. (1989). Willingness to drive when drunk and Personality: A twin Study. Behavior Genetics, 19, 97-111.
- Matthews, G., Dorn, L. & Glendon, A.I. (1991). Personality correlates of driver stress. Personality and Individual Differences, 12, 535-549.
- Mauro, M. L. F. (2001). Acidentes de Trânsito: Perfil Epidemiológico de Vitimas e Caracterização de Alguns Traços de Personalidade de Motoristas Infratores de Campinas, São Paulo. Tese de Doutorado, Faculdade de Ciências Médicas. Campinas: Universidade Estadual de Campinas, 610f.
- McGrath, J. (2008). "HowStuffWorks - Como funciona a domesticação de animais". Disponível em: <http://casa.hsw.uol.com.br/domesticacao-de-animais.htm> Acesso em: 12 de Outubro de 2008
- Mendes, R. (2005). Ansiedade nos motociclistas. Análise Psicológica, 1 (23), 43-47.
- Ministério da Saúde (2008). Saúde Brasil 2007: Uma análise da situação de saúde. Brasília.
- Ministério do Trabalho e Emprego (2002). Classificação Brasileira de Ocupações.
- Monteiro, C. L. S. & Gunther, H. (2006). Agressividade, raiva e comportamento de motorista. Psicologia:Pesquisa & Trânsito, 2 (1), 9-17.
- Nassour, A. C. (2003). A roda: a maior invenção tecnológica. Revista eletrônica de ciências Número 19, Disponível em: http://www.cdcc.sc.usp.br/ciencia/artigos/art_19/roda.html Acesso em: 22 de Junho de 2007
- Navarro, R. F. (2006) A Evolução dos matérias. Parte1: da pré-historia ao Início da Era Moderna. Revista eletrônica de materiais e processos, 1 (1), 01-11.
- Neto, A. S., Mutaf, J., Avlasevicius, S. (2006). Pelo espelho retrovisor: Motoboys em trânsito. Disponível em: <http://www.n-a-u.org/motoboys1.html> Acesso em: 23 de Maio de 2007.
- Nunes, C. H. S. & Hutz, C. S. (2007). Construção e validação da Escala Fatorial de Socialização. Psicologia:Reflexão e Crítica, 20 (1), 20-25
- Nunes, C. H. S. & Hutz, C. S. (2007). Escala Fatorial de Extroversão: EFEx: manual de aplicação. São Paulo: Casa do Psicólogo.

- Nunes, C. H. S. & Hutz, C. S. (2001). Escala Fatorial de Ajustamento Emocional/Neuroticismo - EFN. São Paulo: Casa do Psicólogo.
- Nunes, C. H. S. & Hutz, C. S. (2007). Escala Fatorial de Socialização: manual de aplicação. São Paulo: Casa do Psicólogo.
- Oliveira, A. C. F. & Pinheiro, J. Q. (2007). Indicadores Psicossociais Relacionados a Acidentes de Trânsito envolvendo motoristas de ônibus. Psicologia em Estudo, 12 (1), 171-178.
- Oltedal, S. & Rundmo, T. (2006) The effects of personality and anger on risky driving behavior and accident involvement. Safety Science, 44, 621-628.
- Ornellas, T. C. F & Monteiro, M. I. (2005). Aspecto históricos, sociais e culturais do trabalho. Revista Brasileira de Enfermagem REBEn, 59 (4), 552-5
- Orsati, F. T., Machado, F. S., Kitayama, M. M. G. & Bruscato, W.L. (2004). Estudo da população fraturada, devido a acidentes de trânsito, internada na Santa Casa de São Paulo. Psicologia Hospitalar, 2 (2), 0-0.
- Pervin, L. A. & John, O. P. (2004). Personalidade: teoria e pesquisa. Porto Alegre: Artmed.
- Pinsky, J. (2008). As primeiras Civilizações. São Paulo: Contexto.
- Pizzol, K. M. S. A. (2006). A dinâmica urbana: uma leitura da cidade e da qualidade de vida no urbano. Caminhos de Geografia, 1 (16), 1-7.
- Presa, L. A. P. (2002). Mensuração da Raiva em Motoristas: STAXI. São Paulo: Vetor.
- Renner, W. & Anderle, F. (2000). Venturesomeness and extroversion as correlates of juvenile drivers traffic violations. Accident Analysis and Prevention, 32, 673-678.
- Ribas Jr, R. C., Moura, M. L. S. & Hutz, C. S. (2004). Adaptação brasileira da Escala de Desejabilidade Social de Marlowe-Crowne. Avaliação Psicológica, 3 (2), 83-92
- Rocha, J. B. A. (2005). Infrações de Trânsito: uma necessária distinção entre erros e violações. Interação em Psicologia, 9 (1), 177-184
- Rozestraten, R. J. A. (2005). O Limite Aceitável de Risco: Uma nova Psicologia de Segurança e de Saúde: O que funciona? O que não funciona? E por quê? São Paulo: Casa do Psicólogo.
- Rozestraten, R. J. A. (1988). Psicologia do Trânsito: Conceitos e processos básicos. São Paulo: EPU- Editora da Universidade de São Paulo.
- Rozestraten, R. J. A. (2003). Ambiente, Trânsito e Psicologia. In R. M. Cruz, J. C. Alhieri & M. N. Hoffmann (Orgs.), Comportamento Humano no Trânsito (pp. 33-46). São Paulo: Casa do Psicólogo.

- Sato, L. (1995). A representação do trabalho penoso. In: Spink, M. J. (Org.). O conhecimento do cotidiano: as representações sociais na perspectiva da psicologia social. (pp. 113-132). São Paulo: Brasiliense.
- Sanchs, I. (2004). Inclusão social pelo trabalho decente: oportunidades, obstáculos, políticas públicas. Estudos Avançados, 18 (51), 23-49.
- Scaringella, R. S. (2001). A crise da mobilidades urbana em São Paulo. São Paulo em Perspectiva, 15 (1), 55-59.
- Schultz, D. P. & Schultz, S. E. (2002). Teorias da Personalidade. São Paulo: Thompson.
- Seade. Disponível em: <http://www.seade.gov.br/> Acesso em: 03 de Junho de 2008.
- Shinar, D. (1978). Psychology on the road, the human factor in traffic safety. Nova York: J. Wiley & Sons.
- Silva, A.V. & Günther, H. (1999). Comportamento de motoristas de ônibus: itinerário urbano, estressores ocupacionais e estratégias de enfrentamento. 10º Encontro da ABRAPSO, São Paulo.
- Silva, P. C. M. (2006). Condições da via para trânsito seguro de motociclistas. [On-line]. Disponível em: http://www.denatran.gov.br/eventos/seminário/motociclistas/apresentações_26_09/UNB_ANPET_Paulo%20C3%A9sar%20Marques%20da%20Silva.doc. Acesso em: 15 de maio 2007.
- Silva, F. G. & Dagostin, C. G. (2006). A relevância de produzir conhecimento social e científico sobre o comportamento humano no trânsito. Estudo de Psicologia, 11 (1), 115-116.
- Smith, D. I. & Kirkham, R. W. (1981). Relationship between some personality characteristics and driving record. British Journal of Social Psychology, 20, 229-231.
- Smithsonian Institution- Human Origins program: In Search of What Makes us Human. Disponível em <http://anthropology.si.edu/humanorigins/index2.htm> Acesso em: 05 de Setembro de 2008.
- Sommer, M., Herle, M. Hausler, J. Risser, R. Schutzhofer, B. & Chaloupka, C. (2008). Cognitive and Personality determinants of fitness to drive. Transportation Research Part F, 11, 362-375.
- Sullman, M. J. M., Gras, M. E., Cunill, M., Planes, M. & Mayolas, S. F. (2007). Driving Anger in Spain. Personality and Individual Differences, 42, 701-713.
- Tragatsch, E. (2001). Nova Enciclopédia Ilustrado dos Motociclos. Lisboa: Editora Estampa.

- Vanlaar, W., Simpson, H., Mayhew, D., & Robertson, R. (2008). Aggressive driving: A Survey of attitudes, opinions, and behaviors. Journal of Safety Research, 39, 375-381.
- Veronese, A. M. & Oliveira, D. L. L. C. (2006). Os riscos dos acidentes de trânsito na perspectiva dos *moto-boys*: subsídios para a promoção da saúde. Cadernos de Saúde Pública, 22_(12), 2717-2721.
- Vieira, J. L. (2008). A História do Automóvel: A evolução da mobilidade. Volume 1. São Paulo: Alaúde.
- Vittorello, M. A. (1998). Trabalho e a construção da subjetividade: o caso dos motoristas de caminhão. Rio Grande do Sul. Dissertação de Mestrado, Psicologia Social e da Personalidade. Porto Alegre: Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul. 180f.
- Werlang, B. S. G. (2006). Comportamentos Violentos. In B. S. G. Werlang & M. S. Oliveira (Orgs.), Temas em Psicologia Clínica (p. 55-56). São Paulo: Casa do Psicólogo.
- World Health Organization (2006). World report on road traffic injury prevention. Geneva.

ANEXOS

ANEXO A
FICHA DE DADOS PESSOAIS E SOCIODEMOGRÁFICOS

Data: ____/____/____

Nº da Ficha:

1) DADOS DE IDENTIFICAÇÃO

Sexo: () Masculino () Feminino

Idade: _____

Data de Nascimento: _____

Naturalidade: _____

Nacionalidade: _____

Raça: () Branca () Negra () Amarela () Parda () Indígena

Estado Civil: () Solteiro(a) () Casado(a) () Viúvo(a)

() Separado Judicialmente () Divorciado

Tipo de União: () Casamento Religioso () Casamento Civil () União Estável

Escolaridade:

() Nenhuma

() Fundamental Incompleto. Até a ____ série

() Fundamental Completo

() Médio Incompleto. Até a ____ série

() Médio Completo

() Superior Incompleto

() Superior Completo

Religião: _____ Praticante? () Sim () Não

2) DADOS LABORAIS

Já exerceu algum outro tipo de trabalho? () Não () Sim Quais? _____

Há quanto tempo exerce o trabalho de *motoboy*?

() Menos de 6 meses () há 1 ano () há 2 anos () há 3 anos () há 4 anos () há 5 anos

() há 6 anos () há 7 anos () há 8 anos () há 9 anos () há 10 anos () há mais de 10 anos

Exerce algum tipo de trabalho paralelo ao de *motoboy*? () Não () Sim. Qual/Quais? _____

Como é o seu vínculo empregatício como *motoboy*?

- Funcionário diretamente vinculado a empresa de determinado segmento.
 Como funcionário terceirizado, prestando serviço a várias empresas
 De forma autônoma, com carteira própria de clientes

Quantos dias por semana você trabalha como *motoboy*?

- de segunda-feira à sexta-feira de segunda-feira à sábado todos os dias uma folga por semana em dias alternados

Qual turno você trabalha como *motoboy*?

- Manhã Tarde Noite Tarde e Noite
 Manhã e Tarde Manhã e Noite Manhã, Tarde e Noite

Qual a média de Km rodados que você faz por dia? _____

Qual a média de tempo que você fica no trânsito por dia? _____

Qual a média de entregas você faz por dia? _____

Já se envolveu em algum acidente de trânsito?

- Não
 Sim Quantos? 1 2 3 4 5 mais de 5

Caso a resposta seja positiva, avalie no máximo os 3 últimos acidentes conforme os seguintes itens:

Acidente 1:

Data: __/__/____

Houve danos materiais no acidente? Não Sim

Houve danos físicos no acidente?

- Não
 Sim Qual a gravidade? leve moderado grave

Qual seu grau de responsabilidade no acidente? Nenhum Pouco Algum Muito

Qual o grau de responsabilidade da via em que trafegava? Nenhum Pouco Algum
 Muito

Qual o grau de responsabilidade de outro veículo/conductor? Nenhum Pouco Algum
 Muito

Acidente 2:

Data: __/__/____

Houve danos materiais no acidente? Não Sim

Houve danos físicos no acidente?

- Não
 Sim Qual a gravidade? leve moderado grave

Qual seu grau de responsabilidade no acidente? Nenhum Pouco Algum Muito

Qual o grau de responsabilidade da via em que trafegava? Nenhum Pouco Algum
 Muito

Qual o grau de responsabilidade de outro veículo/conductor? () Nenhum () Pouco () Algum
() Muito

Acidente 3:

Data: __/__/____

Houve danos materiais no acidente? () Não () Sim

Houve danos físicos no acidente?

() Não

() Sim Qual a gravidade? () leve () moderado () grave

Qual seu grau de responsabilidade no acidente? () Nenhum () Pouco () Algum () Muito

Qual o grau de responsabilidade da via em que trafegava? () Nenhum () Pouco () Algum

() Muito

Qual o grau de responsabilidade de outro veículo/conductor? () Nenhum () Pouco () Algum

() Muito

Já se envolveu em alguma briga com agressão física no trânsito?

() Não

() Sim Quantas vezes? () 1 () 2 () 3 () 4 () 5 () mais de 5

3) DADOS DE SAÚDE PESSOAL

Tem atividade de lazer?

() Não

() Sim Qual/Quais? _____

Tem algum problema de saúde?

() Não

() Sim Qual/Quais? _____

Quando você tem problemas recorre a

quem? _____

É fumante?

() Não

() Sim Quantos

cigarros/dia? _____

Faz uso de bebida alcoólica?

() Não

() Sim Qual/Quais? _____

Com que frequência?

() Diariamente.

Quanto? _____

() Final de Semana.

Quanto? _____

() Durante a semana. _____ dias na semana.

Quanto? _____

Faz uso de algum tipo de droga ilícita?

() Não

() Sim Qual/Quais? _____

() Diariamente.

Quanto? _____

() Final de Semana.

Quanto? _____

() Durante a semana. _____ dias na semana.

Quanto? _____

Faz uso sistemático de algum medicamento?

() Não

() Sim Qual/Quais? _____

Você Já fez/faz tratamento psicológico?

() Não

() Sim. Há quanto

tempo? _____

Frequência Semanal: _____

4) DADOS FAMILIARES

Com quem você mora?

() Sozinho

() Pai

() Mãe

() Irmãos – Quantos? _____

() Filho(s) – Quantos? _____ Qual idade? _____

() Esposo/Companheiro(a)- Há quanto tempo? _____

() Avós

() Outros _____ (Especifique)

Renda Familiar

Até 1 salário mínimo () 2 a 3 salários mínimos () 4 a 5 salários mínimos ()

Acima de 5 salários mínimos ()

Sua Renda

Até 1 salário mínimo () 2 a 3 salários mínimos () 4 a 5 salários mínimos ()

Acima de 5 salários mínimos ()

Itens domésticos

Itens	Não tem			Tem	
	0	1	2	3	4 ou +
Televisão a cores	0	1	2	3	4 ou +
Rádio	0	1	2	3	4 ou +
Banheiro	0	1	2	3	4 ou +
Automóvel	0	1	2	3	4 ou +
motocicleta	0	1	2	3	4 ou +
Empregada mensalista	0	1	2	3	4 ou +
Aspirador de pó	0	1	2	3	4 ou +
Maquina de lavar	0	1	2	3	4 ou +
Videocassete e/ou DVD	0	1	2	3	4 ou +
Geladeira	0	1	2	3	4 ou +
Freezer/geladeira duplex	0	1	2	3	4 ou +
Telefone celular	0	1	2	3	4 ou +
Computador	0	1	2	3	4 ou +

Doenças físicas na família?

() Não

() Sim

Qual? _____

Quem? (Grau de Parentesco) _____

Doença mental na família?

() Não

() Sim

Qual? _____

() Quem? (Grau de

Parentesco) _____

Problema de alcoolismo na família?

() Não

() Sim

Quem? _____

Há quanto

tempo? _____

Acidente de trânsito na família? () Não () Sim

Quem? _____

Acidente fatal? () Não () Sim

Qual a data do

acidente? _____

Suicídios na família?

() Não

() Sim

Quem? _____

Há quanto

tempo? _____

Alguém na família faz/fez tratamento médico? () Não () Sim

Quem? _____

Motivo: _____

Alguém na família faz/fez tratamento psicológico? () Não () Sim

Quem? _____

Motivo: _____

ANEXO B

TERMO DE CONCENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO

Estamos solicitando sua autorização para que você possa participar da presente pesquisa que tem como principal objetivo caracterizar o perfil sociodemográfico e psicológico dos *motoboys* de Porto Alegre. Esta pesquisa está relacionada a uma Dissertação de Mestrado, desenvolvida pelo mestrando Eduardo Zamel, junto ao grupo de pesquisa “Avaliação e Intervenção em Grupos Clínicos e Não-clínicos”, coordenado pela Dra. Blanca Guevara Werlang, no Programa de Pós-Graduação da Faculdade de Psicologia da PUCRS. Tal estudo prevê a participação de indivíduos com idade mínima de 18 anos do sexo masculino e feminino, que exercem a atividade profissional de *motoboy*. Para tanto é necessário que você responda às questões de quatro instrumentos de avaliação psicológica. Estes instrumentos são Escalas de Neuroticismo, Extroversão, Socialização e o Inventário de Expressão de Raiva como Estado e Traço juntamente ao preenchimento de uma Ficha de Dados Pessoais e Sócio-Demográficos. Esta atividade será realizada em um encontro de aproximadamente 90 minutos, com o Psicólogo responsável pelo estudo. Os dados obtidos nesta pesquisa serão colocados anonimamente à disposição do pesquisador responsável pelo estudo e utilizados para fins de publicações científicas, mas fica assegurada a preservação do sigilo quanto à identificação dos participantes. O maior desconforto, para você, será o tempo que deverá dispor para responder aos instrumentos. O benefício será a contribuição pessoal para o desenvolvimento de um estudo científico. De qualquer forma, apesar das informações acima, caso venham a existir quaisquer danos à sua saúde emocional, causados diretamente pela pesquisa, será garantido o encaminhamento para acompanhamento especializado.

Eu, _____ (nome do participante) fui informado dos objetivos especificados acima, de forma clara e detalhada. Recebi informações específicas sobre o procedimento no qual estarei envolvido(a), do desconforto previsto, tanto quanto do benefício esperado. Todas as minhas dúvidas foram respondidas com clareza e sei que poderei solicitar novos esclarecimentos a qualquer momento através do telefone (51) 99334426 do Psicólogo Eduardo Zamel, assim como também poderei contatar com a Dr^a Blanca Guevara Werlang (51 3320–3633, ramal 7736), professora orientadora deste estudo, e o Comitê de Ética em Pesquisa da Universidade (51 3320-3525). Sei que novas informações obtidas durante o estudo me serão fornecidas e que terei liberdade de retirar meu consentimento de participação na pesquisa em face dessas informações. Fui certificado de que as informações por mim fornecidas terão caráter confidencial.

Declaro que recebi cópia do presente termo de consentimento informado.

Assinatura do Participante	Data
Eduardo Zamel CRP: 07/14664	Data
Blanca Guevara Werlang CRP: 07/02126	Data

ANEXO C
CARTA DE APROVAÇÃO DO COMITÊ DE ÉTICA



Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO
COMITÊ DE ÉTICA EM PESQUISA

Ofício 1540/07-CEP

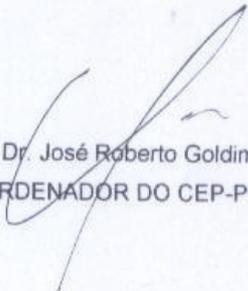
Porto Alegre, 26 de dezembro de 2007.

Senhor(a) Pesquisador(a)

O Comitê de Ética em Pesquisa da PUCRS apreciou e aprovou seu protocolo de pesquisa registro CEP 07/03903, intitulado: **"Características de personalidade dos motoboys da cidade de Porto Alegre"**.

Sua investigação está autorizada a partir da presente data.

Relatórios parciais e final da pesquisa devem ser entregues a este CEP.


Prof. Dr. José Roberto Goldim
COORDENADOR DO CEP-PUCRS

Ilmo(a) Sr(a)
Profa Blanca Susana Guevara Werlang
N/Universidade

PUCRS

Campus Central
Av. Ipiranga, 6690 - 3º andar - CEP: 90610-000
Sala 314 - Fone Fax: (51) 3320-3345
E-mail: cep@pucrs.br
www.pucrs.br/prppg/cep

**Dados Internacionais de
Catalogação na Publicação (CIP)**

Z24c	<p>Zamel, Eduardo Características sociodemográficas e de personalidade de uma amostra de motociclistas profissionais da cidade de Porto Alegre/ Eduardo Zamel. – Porto Alegre, 2009. 80 f.</p> <p>Diss. (Mestrado) – Faculdade Psicologia, Pós-Graduação em Psicologia, PUCRS.</p> <p>Orientador: Prof^a. Dr^a. Blanca Susana Guevara Werlang.</p> <p>1. Motociclistas Profissionais – Psicologia. 2. Personalidade e Profissão. 3. Trânsito – Aspectos Psicológicos. I. Werlang, Blanca Susana Guevara. II. Título.</p> <p style="text-align: center;">CDD 155.2</p>
------	---

Bibliotecário Responsável
Ginamara Lima Jacques Pinto
CRB 10/1204