

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

Personality and sociodemographic characteristics of a sample of professional motorcyclists from Porto Alegre City

ZAMEL, E.  
WERLANG, B. S. G.  
LIMA, G. Q.

Recebimento: 10/08/2010 – Aceite: 02/12/2010

**RESUMO:** O objetivo deste estudo, através de uma metodologia quantitativa, é verificar as características sociodemográficas e de personalidade, vinculadas à socialização, à instabilidade/estabilidade emocional, à extroversão e ao modo de expressão e vivência da raiva de motociclistas profissionais, conhecidos como *motoboys*, que trabalham na cidade de Porto Alegre. A amostra foi constituída por 106 indivíduos do sexo masculino e do feminino, maiores de 18 anos, sem restrição de raça, nível socioeconômico e escolaridade. Os instrumentos utilizados foram uma Ficha de Dados Pessoais e Sociodemográficos, 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 sexo masculino, com escolaridade completa ou incompleta no Ensino Médio e com família constituída. Esses profissionais, em sua maioria, trabalham nessa 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, observaram-se indivíduos com escores medianos nos fatores extroversão, socialização e neuroticismo e escores baixos na mensuração da raiva. Os sujeitos que participaram desta pesquisa possuem níveis adequados quanto à quantidade de interação com outras pessoas, quanto à qualidade ou modo em que ocorrem essas mesmas interações interpessoais, parecendo ser calmos, relaxados e estáveis, emocionalmente, e não vivenciam de forma intensa sentimentos de raiva.

**Palavras-chave:** Motociclistas profissionais. Características de personalidade. Características sociodemográficas. Trânsito.

**ABSTRACT:** The aim of this study, through a quantitative methodology, was to verify the sociodemographic and personality characteristics linked to socialization, the emotional instability and stability, extroversion and the expression and experience of anger of professional motorcyclists known as motorcycle couriers working in Porto Alegre city. The sample was constituted of 106 individuals both male and female, older than 18 years old without restriction of race, socio-economic level and education. The instruments used were a personal data and social demographic sheet, the factorial extroversion scale (FES), the factorial socialization scale (FSS), the factorial neuroticism scale (FNS) and the anger expression inventory as State and Trace - staxi. The results point to a social demographic profile of people mostly male, with complete and incomplete high school degree and with family built. Most of these professionals have worked in this activity for over four years, and have traveled an average of 156,42 km per day and have already been involved in some kind of car accident. Concerning their personality we may notice individuals with average scores on the factors of extroversion, socialization and neuroticism and low scores of anger measurement. The subjects who participated in this research possess adequate levels regarding the interaction with other people, the quality and the way these interpersonal interactions occur. They seem to be calm, relaxed and emotionally stable and do not experience intense feelings of anger.

**Keywords:** Professional motorcyclists. Personality characteristics. Social demographic characteristics. Traffic.

## Introdução

O homem, desde o estágio mais primitivo, viu-se obrigado, para sobreviver, a encarar deslocamentos territoriais. A invenção da roda, há cerca de cinco mil anos, possibilitou a maior revolução no processo de deslocamento humano e nos meios de transporte. Mas, foi nos séculos XVIII e XIX, com as revoluções industriais, que houve importantes avanços em relação à tecnologia de transporte, modificando as possibilidades de deslocamento e o comportamento do condutor. Junto com as máquinas a vapor, a criatividade e a invenção de novos artefatos ganharam destaque. Foi o caso do automóvel e da motocicleta, que surgiram no século XVIII, movidos a vapor. O passo seguinte ocorreu em 1886, quando Carl Benz e Gottlieb Daimler criaram

o primeiro veículo movido à combustão. A autolocomoção surgiu em 1769, com um triciclo com motor a vapor, construído para fins militares. Em 1888, foram fabricados na Alemanha os primeiros automóveis a gasolina, iniciando a primeira produção em massa. A criação da motocicleta passou pelo advento da bicicleta, que se tornou sucesso entre a aristocracia da época. O alemão Gottlieb Daimler, em 1885, aperfeiçoou esse veículo, adaptando ao invento um motor compatível com o seu tamanho.

Segundo Botelho, Costa, Irokawa e Lima (2007), os veículos automotores foram o bem industrial que mais provocou mudanças na forma de agir, 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 foi ampliada tanto para momentos de lazer como para ações profissionais. 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 possibilitaram um maior grau de mobilidade pessoal. Como consequência, novos serviços de transporte cresceram de forma significativa. Paralelamente ao aperfeiçoamento tecnológico, surgiu um processo de terceirização, o que nas cidades do Brasil não tem sido diferente. Atualmente, é fundamental diminuir o tempo de giro da produção tanto na grande empresa como no pequeno fornecedor. É justamente nesse contexto que surgiram os motociclistas profissionais.

Para sobreviver no mercado, as empresas viram-se obrigadas a responder com rapidez à demanda de bens e serviços. Com os avanços no setor das telecomunicações, cada toque no mouse que fecha um negócio via internet e cada telefonema do cliente ao fornecedor serve de ignição a um exército de motocicletas que transportam uma infinidade de materiais e produtos. Com velocidade, agilidade e rapidez, adquirindo *status* de bem de consumo, os *office-boys* tornaram-se figuras obsoletas nas empresas e no cenário dos centros urbanos. Mais rápidos e ágeis, podendo trabalhar como prestadores de serviço, os *motoboys* se transformaram numa resposta à necessidade estabelecida na sociedade contemporânea. Eles 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.

Pesquisas relacionadas a comportamento e acidentes de trânsito, segundo Rozestraten (2005), classificam dois tipos causais (diretos e indiretos) quanto ao fator humano. As causas humanas diretas são as que estão relacionadas aos atos que precedem imediatamente ao acidente, por exemplo: velocidade excessiva, falta de vigilância visual, falta de atenção, ação evasiva inadequada, suposição falsa, distração interna, manobra inadequada, técnica inadequada de dirigir, técnica inadequada de dirigir defensivamente e supercompensação. As causas humanas indiretas estão relacionadas às condições que precedem às causas diretas, ou seja, estados emocionais (raiva, *stress*, ansiedade, agressividade, angústia) ligados à personalidade, e que podem interferir na condução do veículo e levar ao acidente.

O indivíduo apresenta, em termos psicológicos, uma série de características que o tornam um ser complexo e singular. Por outro lado, o contexto social/cultural em que ele está inserido também exerce um papel importante na maneira como se posiciona em relação ao meio em que vive. Assim, variáveis sociodemográficas e de personalidade relacionam-se à condução de veículos e aos acidentes de trânsito. Sobre algumas variáveis de personalidade (impulsividade, extroversão, impaciência, neuroticismo, inibição, autoestima, ansiedade, depressão, hostilidade, irritabilidade, raiva), vários estudos têm apontado a associação delas com o comportamento no trânsito (IVERSEN & RUNDMO, 2002).

A condição do trânsito urbano é considerada fonte de diversos problemas de saúde física e psicológica. A circulação de veículos há tempo tem chamado a atenção das autoridades, sendo considerado um problema de saúde pública, apesar de ser passível de prevenção (BRASIL, 2002; VIEIRA et al., 2010). É nesse complexo emaranhado de relações e de interesses que se encontram os

motociclistas profissionais, categoria laboral que usa a motocicleta como ferramenta de trabalho, e tem como ambiente de sua atividade profissional o trânsito. Considerando as mudanças socioeconômicas, 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 sociodemográficas e psicológicas, bem como a forma de expressão dos aspectos, vinculados à raiva e ao controle de impulsos, dos *motoboys* que atuam na cidade de Porto Alegre.

## Método

Participaram do estudo 106 indivíduos (localizados por conveniência), maiores de 18 anos (independentemente de raça, nível socioeconômico e escolaridade), do sexo masculino e do feminino, que exercem atividade ocupacional de motociclista profissional (*motoboy*) na cidade de Porto Alegre. Para caracterizar a amostra, foi utilizada uma Ficha de Dados Pessoais e Sociodemográficos. 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).

A Escala Fatorial de Ajustamento Emocional/Neuroticismo (NUNES e HUTZ, 2001), compreende 82 itens, divididos em quatro subescalas: Vulnerabilidade (N1), Desajustamento Psicossocial (N2), Ansiedade (N3) e Depressão (N4). O Fator Neuroticismo está relacionado ao nível de instabilidade emocional e ajustamento, e identifica pessoas com tendências a perturbações psicológicas, ideias irrealistas, ansiosos excessivos e respostas mal-adaptadas. Escores altos indicam sujeitos tensos, nervosos, instáveis e emotivos, e baixos escores sugerem indi-

víduos descontraídos, tranquilos, estáveis e satisfeitos (PERVIN & JOHN, 2004).

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

A Escala Fatorial de Socialização (EFS), constituída por 70 itens, contém três subescalas: Amabilidade (S1), Pró-sociabilidade (S2) e Confiança (S3). Esse fator diz respeito a uma dimensão interpessoal, relacionada aos tipos de interações de um indivíduo ao longo de um contínuo, desde a compaixão ao antagonismo. 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, de Charles D. Spielberger (2003) 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 subescalas (Temperamento Raivoso e Reação à Raiva), construído através de sentenças que

remetem a atitudes, crenças e sentimentos. 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. Indivíduos, com altos níveis nas subescalas, expressam, vivenciam ou reagem facilmente à raiva. Baixos escores indicam a presença excessiva de mecanismos de negação e repressão.

Para operacionalizar o estudo, foram realizados contatos com empresas que se utilizam e/ou prestam serviços com motociclistas profissionais. Com as empresas que se dispuseram a colaborar, acordou-se em que as entrevistas com os motociclistas seriam realizadas no local de trabalho, fora do horário de expediente. Obtida essa autorização, os motociclistas eram abordados, sendo-lhes a eles esclarecidos os objetivos do estudo, formalizando-se, assim, o convite para participação. Após, procedia-se ao agendamento de dia e horário do encontro para a administração dos instrumentos. Na data acordada, eram entregues primeiramente, o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido e, posteriormente, a Ficha de Dados Pessoais e Sociodemográficos, e os instrumentos EFS, EFN, EFE e o Staxi, para serem respondidos. As informações coletadas foram organizadas em banco de dados e analisadas a partir de técnicas de Estatística, descritiva e inferencial. O projeto deste estudo foi aprovado pelo Comitê de Ética da Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul (PUCRS).

## Resultados

A idade média (mínima de 19, máxima de 52 anos) dos motociclistas profissionais que participaram desta pesquisa foi de 31,52 anos (DP=7,33), sendo 98,1% do sexo masculino, e 1,9% do sexo 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% têm um filho; 18,9% têm dois filhos, e 8,4% têm 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, 53,8% se intitulam católicos, enquanto 28,3% da amostra total referem não possuir uma religião e 17,8% são de outras religiões.

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. Cabe destacar que, do total dos participantes, 39,7% trabalham 8 anos, ou mais, nessa atividade; 36,8%, entre 4 e 7 anos, e 23,6%, entre 6 meses e 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 períodos consecutivos.

Dos participantes, 85,8% já se envolveram em algum tipo de acidente de trânsito, e 14,2% afirmam nunca terem se acidentado. 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 sofreram de 1 a 2

acidentes; 31,8% sofreram de 3 a 4 acidentes, e 25,3%, 5 ou mais acidentes. Foi solicitada, aos motociclistas que já se acidentaram, uma avaliação do último acidente. Desses, 45,2% qualificaram o último acidente como sendo leve; 17,9%, como sendo moderado, e 36,9%, como grave. Em 86,8% dos acidentes relacionados, 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. Foi solicitado quantificar o grau de responsabilidade do acidente, sendo 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 responsáveis pelo acidente. Sobre a responsabilidade estar centrada na própria via, 76,9% apontaram nenhum grau de responsabilidade; 7,7%, como pouco responsáveis, 5,5% atribuiu algum grau, e 9,9%, como muito responsáveis. 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 a ocorrência.

Os dados obtidos, nas escalas EFS, EFE, EFN, constam nas Tabelas I, II e III. Sendo as escalas EFS, EFE e EFN 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-se 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). Valores fora dessa faixa indicam 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. Na amostra de 106 sujeitos, 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 1.** Sumário da categorização dos escores por níveis (Muito Baixo, Baixo, Médio, Alto e Muito Alto) na escala EFE, na amostra em estudo (n=106).

Escala e Subescalas	F	%	Média	DP
<b>E1 – Comunicação</b>	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		
<b>E2 – Altivez</b>	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		
<b>E3 – Assertividade</b>	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		
<b>E4 – Interação Social</b>	106	100	-0,071	1,088
Muito Baixo	11	10,4		
Baixo	12	11,3		

**Tabela 2.** Sumário da categorização dos escores por níveis (Muito Baixo, Baixo, Médio, Alto e Muito Alto) na escala EFS na amostra em estudo (n=106).

Escala e Subescalas	F	%	Média	DP
<b>S1 – Amabilidade</b>	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		
<b>S2 – Comportamentos</b>				
<b>Pró-Sociais</b>	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		
<b>S3 – Confiança</b>	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		
<b>SOCIALIZAÇÃO</b>	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 3.** Sumário da categorização dos escores por níveis (Muito Baixo, Baixo, Médio, Alto e Muito Alto) na escala EFN na amostra em estudo (n=106).

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

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. Dessa 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, observaram-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, 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. 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 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). Desse modo, o nível geral permanece médio como na escala anterior; porém, ao contrário da escala de extroversão, a escala de Socialização aponta para tendências mais próximas ao nível alto. Na Escala Geral de Neuroticismo, os sujeitos apresentaram escores medianos, assim como nas subescalas Vulnerabilidade, Desajustamento Psicossocial, Ansiedade e Depressão. 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, consideram-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 IV) das médias dos escores-padrão correspondem somente às subescalas 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 4** - Sumário da categorização dos escores por níveis (Baixo, Médio e Alto) na escala STAXI, na amostra em estudo (n=106).

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

**Tabela 5-** 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
<b>EXTROVERSÃO</b>	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.
<b>Comunicação</b>	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.
<b>Ativez</b>	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.
<b>Assertividade</b>	Nível médio no que se refere à capacidade de liderança, nível de motivação e assertividade.
<b>Interações Sociais</b>	Sugere sujeitos com tendências medianas para buscar situações que permitam interações sociais, esforçar-se para manter contato com pessoas conhecidas e apresentar comportamento gregário.
<b>SOCIALIZAÇÃO</b>	Sugere indivíduos com tendência mediana a confiarem nas pessoas e a serem leais e francos 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 sociais.
<b>Amabilidade</b>	São sujeitos que procuram ser medianamente amáveis, atenciosos e agradáveis podendo, entretanto, apresentar uma baixa disponibilidade para os demais, ser autocentrados, um pouco indiferentes frente às necessidades alheias. Apresentam pouca preocupação em promover o bem estar dos demais e tratando de assuntos delicados de forma insensível.
<b>Pró-sociabilidade</b>	Observa-se um nível médio tendendo a evitar comportamentos de risco, confronto com leis e regras sociais, serem agressivos e a apresentar padrões de consumo de bebidas alcoólicas.
<b>Confiança</b>	Nível médio quanto à confiança nas outras pessoas, desta forma são indivíduos que não chegam ser céticos nem tampouco ingênuos em excesso.
<b>NEUROTICISMO</b>	Apresentam um nível médio para manter -se estável emocionalmente mesmo em situações estressantes, denotando indivíduos mais calmos, relaxados, estáveis e menos a gitados.
<b>Vulnerabilidade</b>	Em grau médio, vivenciam sofrimentos em decorrência à aceitação dos outros para consigo podendo chegar à independência em relação às outras pessoas, frieza, falta de sensibilidade, individualismo e pouca preocupação com opiniões a lheias.
<b>Desajustamento Psicossocial</b>	Apresentam tendência mediana com sensível tendência a evitar comportamentos de risco ou de agressão, manipulação e hostilidade para com os demais.
<b>Ansiedade</b>	Encontram -se em níveis médios de ansiedade denotando adequ o 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.
<b>Depressão</b>	Os indivíduos encontram-se com níveis medianos quanto à autoestima, auto crítica, passividade em eventos que ocorrem na vida e estratégias de coping adotadas, quando em situações de problemas efetivos.
<b>Estado</b>	Aponta para baixo sugerindo que os sujeitos não estão experienciando sentimentos de raiva intensos.
<b>Traço</b>	Níveis baixos tendendo a médio denotando indivíduos que podem vivenciar sentimentos de raiva esporadicamente podendo, em alguns casos, sentir-se injustiçado pelos outros.
<b>Temperament o</b>	Com nível baixo igualmente tendendo para médio, estes sujeitos não possuem "temperamento explosivo" e não pouco, expressam prontamente seus sentimentos de raiva com pouca provocação. Também apresentam esses níveis para impulsividade e a falta de controle da raiva.
<b>Reação</b>	São indivíduos que possuem pouca ou nenhuma sensibilidade a críticas, afrontas ou avaliação negativa.
<b>Raiva para Dentro</b>	Em um nível mediano estes indivíduos costumam reprimir seus sentimentos de raiva em vez de expressá -los tanto no comportamento físico como verbal.
<b>Raiva para Fora</b>	Os níveis medianos e baixos que se encontram sugerem indivíduos que expressam pouco a raiva sob a forma de comportamento agressivo dirigido a outras pessoas ou objetos no meio.
<b>Controle</b>	Estes sujeitos enco ntram-se com moderadas quantidades de energia para o monitoramento e prevenção da experiência e expressão da raiva.
<b>Expressão</b>	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 subescalas, 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) correlação em sentido positivo entre os subfatores E1 (Comunicação) e E2 (Altivez) com o grau de responsabilidade atribuído a terceiros. Os dados obtidos, a partir do coeficiente de correlação de Pearson, estão expressos na Tabela 6.

**Tabela 6** - Correlação entre as características sociodemográficas e os resultados nas 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	<b>0,225*</b>	<b>0,218*</b>
E2 - Altivez	r	-0,164	-0,073	-0,117	<b>0,248*</b>
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	<b>0,197*</b>	0,161	0,055
S2 - Comportamentos					
Pró-sociais	R	<b>0,240*</b>	0,116	-0,122	-0,026
S3 - Confiança	r	<b>0,229*</b>	<b>0,195*</b>	0,096	0,031
SOCIALIZAÇÃO	r	<b>0,232*</b>	<b>0,230*</b>	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	<b>-0,241*</b>	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  $p < 0,05$ .

## Discussão

Analisando-se os dados sociodemográficos, é possível observar que os *motoboy*s dessa amostra são sujeitos adultos-jovens, predominantemente do sexo masculino, com nível de escolaridade oscilando entre o Ensino Fundamental incompleto e o Ensino Médio completo. A maioria deles vive com parceira(o) em casamento ou união estável, e mais da metade da amostra tem

filhos. 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, encontrando nessa atividade profissional uma oportunidade de trabalho para escapar dos índices de desemprego da época atual. Apesar de essa 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 estudo, a média de idade foi de 31,52 anos, 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, os motociclistas dessa pesquisa apresentam remuneração mais elevada (40% com renda de 2 a 3 salários mínimos, tendendo para valores bem maiores), se comparados aos índices obtidos por Lourenço e Martins (2006) com motociclistas da Cidade de Juiz de Fora (53% com renda até 2 salários mínimos). Contudo, há resultados semelhantes aos encontrados nesse mesmo estudo no que concerne à quantidade de horas no trânsito (nas duas pesquisas próximas a 8 horas diárias) e à quantidade de períodos trabalhados (dois).

Em se tratando da quantidade de acidentes, um expressivo número de motociclistas já sofreu acidentes (85,8%), e a maioria se envolveu em mais de um evento danoso. Confirma-se o 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. Verifica-se que a maioria 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. Observa-se que esses sujeitos estão submetidos a riscos e danos interligados, sinalizando-se os prejuízos físicos e financeiros com maior evidência.

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 estão em concordância com tal afirmativa. Contudo, os números referentes à responsabilidade dos acidentes, identificados nessa pesquisa, não podem ser conclusivos, pois a avaliação realizada ficou a critério dos próprios motociclistas, impossibilitando afirmar que o índice de responsabilidade indicado seja de fato o que corresponde, veridicamente, à situação ocorrida. Já outros entrevistados atribuíram a responsabilidade pelos infortúnios à via pública (9,9%). Observando isso, cabe chamar a atenção para a necessidade de se manter a infraestrutura do trânsito em boas condições de uso para a circulação de veículos, sobretudo das motocicletas.

Com base nos resultados das escalas, os índices medianos, apresentados nesse estudo, significam que esses sujeitos encontram-se dentro do grupo normativo, ou seja, estão situados na média da população normal. 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 como

ocorrem essas mesmas interações interpessoais (Socialização) e quanto à estabilidade emocional desses sujeitos (Neuroticismo). Analisando-se 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, nesse caso, é uma contribuição importante do aspecto “rechaço social” e os baixos salários (principais queixas apontadas pelos *motoboys* nos trabalhos apresentados por NETO, MUTAF, & AVLASEVICIUS, 2006; GRISCI, SCALCO, & JANOVIK, 2007) para reforçar para baixo o nível de Altivez, afetando a autoestima desses profissionais.

Na escala de socialização, é pertinente destacar, dentre os escores medianos do fator e subfatores, os níveis de tendência, apresentada na subescala Amabilidade, que apontam para um nível Mediano, com tendência à pouca preocupação e disponibilidade frente às necessidades alheias. Esse tipo de comportamento é identificado no discurso de muitos motociclistas cuja necessidade de competitividade e individualidade se sobrepõe a outras atitudes como o companheirismo e o comportamento colaborativo entre colegas de profissão. Dessa 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-sociabilidade, também é possível observar que as características, apresentadas a partir dos resultados obtidos, vão ao encontro das 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-se o estilo das escalas utilizadas, não se pode descartar a existência de desejabilidade social presente nas respostas dos sujeitos da pesquisa. Para 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. Conclui-se que os sujeitos não apresentaram uma autocrítica 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 frequentemente em um ambiente hostil, submetidos a estresse constante (engarrafamentos, discussões, etc.). A estabilidade emocional torna-se 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 individualis-

tas. 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. 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. 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. Nesse 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 de os 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 estão inseridos. O subfator Traço de Raiva indica uma propensão dos indivíduos a se sentirem injustiçados. Relacionando-se este subfator com a situação do trânsito, o nível constatado

é pertinente, tendo em vista a desvantagem física das motocicletas comparadas a outros veículos. 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, a 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. Os baixos níveis, em todos os subfatores apresentados, levam ao uso proporcional de mecanismos de repressão e negação da raiva. Assim, a energia despendida para essa manutenção emocional torna-se igualmente desgastante e intensa.

Os resultados apresentados, a respeito das correlações examinadas, indicam que, quanto maior a idade, maiores 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 (2005) aponta a falta de atenção dos condutores como o fator que mais contribuiu para a ocorrência de acidentes. Então, 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 relaciona-se 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 consequência, permanecer maior quantidade de horas trabalhando.

O único fator que parece correlacionar-se 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) – observam-se seus resultados 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, *stress*, angústia, entre outros sentimentos que afetam a condução. Assim, a relação entre acidentes e o subfator Comunicação pode se justificar-se pela instabilidade emocional associada a essa 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, maiores 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 Antissociais e Narcisistas. Nesse sentido, a presença dessas características aponta para dificuldade de autocrítica, possivelmente de-

positando 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 investigados, 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 deslocar-se. A união desses dois fatores levou ao surgimento da atividade dos *motoboy*s que constituem uma parcela importante de trabalhadores nos grandes centros brasileiros. Nesse estudo, foi possível apresentar um panorama geral referente a algumas características sociodemográficas e de personalidade de um grupo de *motoboy*s de Porto Alegre, além de conhecer um pouco sobre os hábitos laborais e pessoais desses indivíduos.

## AUTORES

Eduardo Zamel – Psicólogo. Mestre em Psicologia Clínica, pela Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul (PUCRS). Psicoterapeuta. Diretor da Escola de Educação Especial Cap Criativa. E-mail: eduardozamel@gmail.com

Blanca Susana Guevara Werlang - Psicóloga. Doutora em Ciências Médicas/Saúde Mental pela Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP). Professora Titular da Faculdade de Psicologia da Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul (PUCRS). Membro da Comissão Consultiva em Avaliação Psicológica do Conselho Federal de Psicologia. E-mail: bwerlang@puhrs.br

Gabriela Quadros de Lima - Psicóloga. Mestre em Psicologia Clínica, pela Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul (PUCRS). Professora Adjunta da Escola de Psicologia da Faculdade Meridional (IMED).

## REFERÊNCIAS

- BOTELHO, R. D.; COSTA, R. O. O.; IROKAWA, E. S. F.; LIMA, A. L. S. . A evolução da inter-relação do automóvel/sociedade: uma abordagem histórica. In: CONGRESSO INTERNACIONAL DE PESQUISA EM DESIGN, 4, 2007, Rio de Janeiro. **Anais do 4º Congresso internacional de pesquisa em design**. Rio de Janeiro, 2007.
- BRASIL. Ministério da Saúde. **Política Nacional para Redução de Morbimortalidade por Acidentes e Violências**. Brasília, DF, 2002.
- DAHLEN, E. R.; WHITE, R. P. The Big Five factors, sensation seeking, and driving anger in the prediction of unsafe driving. **Personality and Individual Differences**, Arlington, USA. v. 41, p. 903-915, 2006.
- GRISCI, C. L. I.; SCALCO, P. D.; JANOVIK, M. S. Modo de Trabalhar e de Ser dos *Motoboys*: A Vivência Espaço-Temporal Contemporânea. **Psicologia: Ciência e Profissão**. Brasília, DF, v. 27, n 3, p. 445-461, 2007.
- IVERSEN, H.; RUNDMO, T. Personality, risky driving and accident involvement among Norwegian drivers. **Personality and Individual Differences**, Arlington, USA. v. 33, n 8, p. 1251-1263, 2002.
- LOURENÇO, L. M.; MARTINS, L. A. Avaliação de *Stress* em *Motoboys*. **Virtu: Revista Eletrônica do ICH-UFJF**. Juiz de Fora, 2006. Disponível em: <http://www.virtu.ufjf.br/artigo%203a2.pdf>. Acesso em: 15 ago. 2007.
- NETO, A. S.; MUTAF, J.; AVLASEVICIUS, S. Pelo espelho retrovisor: *Motoboys* em trânsito. **NAU-Núcleo de Antropologia Urbana da USP**. São Paulo, 2006. Disponível em: <http://www.n-a-u.org/motoboys1.html> Acesso em: 23 maio 2007.
- NUNES, C. H. S.; HUTZ, C. S. **Escala Fatorial de Ajustamento Emocional/Neuroticismo - EFN**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2001.
- NUNES, C. H. S.; HUTZ, C. S. **Escala Fatorial de Socialização**: manual de aplicação. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2007.
- OLIVEIRA, A. C. F.; PINHEIRO, J. Q. Indicadores Psicossociais Relacionados a Acidentes de Trânsito envolvendo motoristas de ônibus. **Psicologia em Estudo**. Maringá, PR. v. 12, n 1, p. 171-178, 2007.
- PERVIN, L. A.; JOHN, O. P. **Personalidade: teoria e pesquisa**. Porto Alegre: Artmed, 2004.
- RIBAS JR, R. C.; MOURA, M. L. S.; HUTZ, C. S. Adaptação brasileira da Escala de Desejabilidade Social de Marlowe-Crowne. **Avaliação Psicológica**. São Paulo, SP, v. 3, n 2, p. 83-92, 2004.
- ROZESTRATEN, R. J. A. **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, 2005.
- SPIELBERGER, C. D. **Manual do inventário de expressão de raiva como estado e traço - STAXI**. Tradução e adaptação: BIAGGIO, A. M. B. São Paulo: Vetor, 2003.
- VIEIRA, L. J. E. S et al. Relatos da Equipe de Saúde quanto às Práticas Educativas ao Vitimado no Trânsito durante a Hospitalização/Reabilitação num Hospital de Emergência. **Revista Saúde e Sociedade**. São Paulo, SP, v. 19, n 1, p. 213-223, 2010.