



COMPORTAMENTO SEGURO NO TRÂNSITO:  
PERCEPÇÃO DE MOTORISTAS DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS

Mônica Pagnussat Klanovicz

Caxias do Sul, 2021

UNIVERSIDADE DE CAXIAS DO SUL  
ÁREA DO CONHECIMENTO DE HUMANIDADES  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM PSICOLOGIA  
MESTRADO PROFISSIONAL

**COMPORTAMENTO SEGURO NO TRÂNSITO:  
PERCEPÇÃO DE MOTORISTAS DE TRANSPORTE COLETIVO DE  
PASSAGEIROS**

Dissertação apresentada como requisito para a obtenção do título de Mestre em Psicologia, sob a orientação da Profa. Dra. Magda Macedo Madalozzo

**Linha de Pesquisa:** Riscos e Recursos Psicossociais em Contextos de Trabalho: Diagnóstico e Intervenção

Mônica Pagnussat Klanovicz

Caxias do Sul, 2021

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)  
Universidade de Caxias do Sul  
Sistema de Bibliotecas UCS - Processamento Técnico

K63c Klanovicz, Mônica Pagnussat  
Comportamento seguro no trânsito [recurso eletrônico] : percepção de motoristas de transporte coletivo de passageiros / Mônica Pagnussat Klanovicz. – 2021.  
Dados eletrônicos.

Dissertação (Mestrado) - Universidade de Caxias do Sul, Programa de Pós-Graduação em Psicologia, 2021.

Orientação: Magda Macedo Madalozzo.

Modo de acesso: World Wide Web

Disponível em: <https://repositorio.ucs.br>

1. Segurança no trânsito. 2. Comportamento humano. 3. Trabalho - Aspectos psicológicos. I. Madalozzo, Magda Macedo, orient. II. Título.

CDU 2. ed.: 351.754.7

Catalogação na fonte elaborada pela(o) bibliotecária(o)  
Carolina Machado Quadros - CRB 10/2236



*“Comportamento seguro no trânsito: percepção de motoristas  
de transporte coletivo de passageiros”*

Mônica Pagnussat Klanovicz

Dissertação de Mestrado submetida à Banca Examinadora designada pela Coordenação do Programa de Pós-Graduação em Psicologia – Mestrado Profissional, da Universidade de Caxias do Sul, como parte dos requisitos necessários para a obtenção do título de Mestre em Psicologia. Linha de Pesquisa: Riscos e recursos psicossociais em contexto de trabalho: diagnóstico e intervenções.

Caxias do Sul, 11 de novembro de 2021.

Banca Examinadora:

*Participação por videoconferência*

Profa. Dra. Magda Macedo Madalozzo (Orientadora)  
Universidade de Caxias do Sul

*Participação por videoconferência*

Profa. Dra. Silvana Regina Ampessan Marcon  
Universidade de Caxias do Sul

*Participação por videoconferência*

Prof. Dr. Roberto Moraes Cruz  
Universidade Federal de Santa Catarina

## AGRADECIMENTOS

A realização deste trabalho só foi possível pelo suporte, compreensão, colaboração, incentivo e engajamento de muitas pessoas, que, ao longo de minha trajetória, se fizeram presente das mais diferentes maneiras.

Ao Alexandre, meu marido, meu parceiro de vida, que aceitou “fazer o mestrado junto comigo”, me apoiando, compreendendo minhas ausências, incentivando meus estudos, adaptando sua rotina para que eu tivesse mais tempo para a pesquisa e que, muitas vezes, assumiu os cuidados com nosso filho. Minha imensa gratidão! Sem dúvida, todo o amor e suporte está contido neste trabalho.

Ao meu filho, Artur, que ainda pequeno vê a mãe quase que diariamente estudando, também quer ler os livros e escrever neles. Respeita meus momentos de estudo e compreende minhas ausências em suas brincadeiras. Mesmo não sendo fácil conciliar os estudos com a maternidade, acredito que o incentivo à educação seja o maior legado que busco deixar para ele.

Aos meus pais, que sempre me incentivaram a estudar e que investiram em minha educação como uma herança que me permitiu ser psicóloga. Minha motivação para seguir estudando está alicerçada nos ensinamentos deles, e o mestrado faz parte dessa construção.

Às minhas irmãs, Caroline e Natália, incansáveis incentivadoras no meu desenvolvimento, meu suporte para as revisões ortográficas e de normalização e que dividem o legado familiar de seguir estudando. À Carol, minha *profe* de inglês, e à Nati, a doutoranda mais empenhada e dedicada que conheço. Nossa conexão afetiva, a parceria que temos e as trocas de conversa e de opiniões fortalecem cada vez mais minhas escolhas pessoais e profissionais.

Aos meus amigos, que compreenderam a distância e a ausência nesses dois anos de pesquisa. Nossos encontros e conversas fizeram falta, por vezes, consegui adaptar meus horários, não tanto quanto gostaria, mas o suficiente para desopilar e voltar com mais energia aos estudos.

À Magda, minha orientadora, que tanto me questionou, estimulando que eu refletisse e pudesse ser cada dia melhor. Às dicas de pesquisa, às sugestões e aos apontamentos assertivos na escrita. Sua capacidade de continência e acolhimento foram essenciais para meu desenvolvimento enquanto mestrande e profissional.

À equipe do Serviço Nacional de Aprendizagem no Transporte de Caxias do Sul, que prontamente disponibilizou seus recursos para o desenvolvimento de minha pesquisa e incentivou o estudo com motoristas de transporte coletivo. Às empresas de transporte coletivo de passageiros que aceitaram fazer parte do meu estudo, indicando seus profissionais.

Aos motoristas de transporte coletivo de passageiros que aceitaram fazer parte da minha pesquisa. Todos mostraram-se muito disponíveis e falantes, dividindo percepções e muitas vezes preocupando-se em usar terminologias adequadas. Foi por meio dessa abertura que este trabalho atingiu a riqueza de resultados que será apresentada.

Aos professores do Programa de Pós-Graduação em Psicologia do Mestrado Profissional da UCS, que sempre estiveram disponíveis para orientações e trocas de experiências. Aos colegas da primeira turma de mestrado que dividiram anseios, temores e dúvidas, tornando minha experiência enquanto aluna e colega melhor. O desejo era de ter convivido mais presencialmente com professores e colegas, mas a pandemia não permitiu.

Minha imensa gratidão a todos que fizeram parte dessa trajetória. Fica aqui o meu registro cheio de afeto e emoção. Saibam que essa construção só foi possível por ter encontrado pessoas tão disponíveis e colaborativas em meu caminho.

Este trabalho é dedicado a todos os motoristas de transporte coletivo de passageiros que utilizam o trânsito como forma de sustento e que necessitam se adaptar às diferentes condições diariamente. O lugar de fala desses profissionais é essencial para compreender melhor a forma como eles se comportam e fazem suas escolhas e, aqui, eles são os protagonistas.

## SUMÁRIO

	Página
INTRODUÇÃO.....	14
OBJETIVOS.....	21
2.1 Objetivo Geral.....	21
2.2 Objetivos Específicos.....	21
COMPORTAMENTO HUMANO NO TRÂNSITO.....	22
3.1 Processos Psicológicos, Condução e Desfecho no Trânsito.....	22
3.2 Características do Trabalho do Motorista de Transporte Coletivo de Passageiros..	37
COMPORTAMENTO SEGURO NO TRÂNSITO.....	42
4.1 Fatores de Risco e Proteção Psicossocial Associados ao Comportamento Seguro no Trânsito.....	42
4.2 Comportamento Seguro no Trânsito: Perspectivas Teórico-Methodológicas.....	54
4.2.1 Modelo de Comportamento Seguro no Trânsito de Barros-Delben, Carloto e Cruz.....	59
MÉTODO.....	67
5.1 Participantes.....	67
5.2 Instrumento.....	71
5.3 Coleta de Dados.....	71
5.4 Considerações Éticas.....	73
5.5 Análise de Dados.....	74
5.6 Utilização do <i>Software</i> NVIVO.....	77
RESULTADOS E DISCUSSÃO.....	79
6.1 Definição das Categorias.....	79
6.1.1 Fatores Psicossociais no Âmbito do Indivíduo.....	84
6.1.1.1 Relacionamento Interpessoal no Trânsito.....	85
6.1.1.2 Relação com a Profissão.....	87
6.1.1.3 Influência do Passageiro na Direção.....	90

6.1.1.4 Fluxo e Ritmo do Trânsito.....	91
6.1.1.5 Heterocuidado.....	93
6.1.1.6 Autocuidado.....	94
6.1.1.7 Dinamicidade e Imprevisibilidade do Trânsito.....	96
6.1.1.8 Interinfluência no Trânsito.....	97
6.1.2 Processos Psicológicos.....	98
6.1.2.1 Aprendizagem.....	99
6.1.2.2 Emoções.....	103
6.1.2.3 Atenção.....	104
6.1.2.4 Tomada de Decisões.....	106
6.1.2.5 Consciência.....	108
6.1.3 Fatores Psicossociais no Âmbito Interno ao Trabalho.....	109
6.1.3.1 Influência Organizacional.....	110
6.1.3.2 Legislação de Trânsito.....	113
6.1.3.3 Infraestrutura-Ferramenta de Trabalho.....	114
6.1.4 Fatores Psicossociais no Âmbito Externo ao Trabalho.....	116
6.2 Motoristas Instrutores <i>versus</i> Motoristas.....	118
6.3 Comportamento Seguro no Trânsito na Percepção dos Motoristas de Transporte Coletivo de Passageiros.....	121
6.4 Fatores de Risco e de Proteção Psicossocial Influentes no Comportamento Seguro do Trânsito.....	129
 PROPOSTA DE INTERVENÇÃO.....	 139
7.1 Nome da Empresa: Juntos pela Segurança no Trânsito.....	142
7.1.1 Objetivos.....	143
7.1.2 Programação e Conteúdos.....	144
7.1.3 Metodologias.....	145
7.1.4 Participantes e Abrangência.....	145
7.1.5 Local, Data e Horário de Realização.....	146
7.1.6 Etapas do Programa.....	146
7.1.6.1 Primeira Etapa – Comportamentos Seguros no Trânsito: um Valor Organizacional Sustentado pela Direção.....	146

7.1.6.2 Segunda Etapa – Formação da Comissão Interna.....	149
7.1.6.3 Terceira Etapa – Definição e Verificação de Indicadores.....	150
7.1.6.4 Quarta Etapa – Lançamento do Programa.....	151
7.1.6.5 Quinta Etapa – Desenvolvimento de Ações.....	151
7.1.6.5.1 Ações com a Equipe Gestora.....	152
7.1.6.5.1.1 O Motorista Trabalha Sozinho? Qual o Papel da Liderança?...	152
7.1.6.5.2 Ações com os Motoristas Profissionais.....	154
7.1.6.5.2.1 Vamos Falar Sobre Comportamento Seguro?.....	155
7.1.6.5.2.2 Identificando e Validando Comportamentos Seguros no Cotidiano.....	156
7.1.6.5.2.3 E Quem Fica em Casa, o Que Tem a Dizer?.....	158
7.1.6.5.2.4 E a Comunicação com a Empresa, Como Está?.....	160
7.1.6.5.2.5 Revendo o Código de Trânsito Brasileiro.....	161
7.1.6.5.2.6 Observando, Compartilhando e Prevenindo.....	162
7.1.6.5.2.7 Lidando com Imprevistos.....	163
7.1.6.5.2.8 <i>Check-up</i> de Estado Mental.....	163
7.1.6.5.3 Ações com os Passageiros.....	164
7.1.6.5.3.1 Ouvindo o Passageiro.....	164
7.1.6.6 Sexta Etapa – Avaliação das Ações.....	165
7.1.7 Avaliação do Programa.....	165
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	167
REFERÊNCIAS.....	170

## APÊNDICES

APÊNDICE A. Roteiro de Entrevista.....	184
APÊNDICE B. Carta de Anuência Institucional SEST SENAT.....	186
APÊNDICE C. Carta de Anuência Institucional Visate e São Marcos.....	187
APÊNDICE D. Parecer Consubstanciado do Comitê de Ética em Pesquisa.....	189
APÊNDICE E. Termo de Consentimento Livre e Esclarecido.....	194

## LISTA DE TABELAS

Tabela 1. <i>Tipos ou Classes de Comportamentos Profissionais</i> .....	57
Tabela 2. <i>Dados Sociodemográficos dos Participantes</i> .....	68
Tabela 3. <i>Processo de Codificação e Categorização das Temáticas Identificadas nas Entrevistas</i> .....	75
Tabela 4. <i>Construção da Categoria Final Fatores Psicossociais no Âmbito Interno ao Trabalho</i> .....	76
Tabela 5. <i>Descrição das Categorias Intermediárias</i> .....	79
Tabela 6. <i>Categorias Finais</i> .....	82
Tabela 7. <i>Distribuição das Categorias entre Motoristas e Motoristas Instrutores</i> .....	119
Tabela 8. <i>Fatores de Proteção e de Risco Psicossociais Presentes nas Entrevistas</i> .....	130

## LISTA DE FIGURAS

<i>Figura 1.</i> Graus das condições de segurança de um comportamento.....	56
<i>Figura 2.</i> Modelo simplificado de comportamento seguro no trânsito proposto por Barros-Dalben e Cruz.....	60
<i>Figura 3.</i> Desenho da coleta de dados.....	72
<i>Figura 4.</i> Modelo representativo do programa.....	143
<i>Figura 5.</i> Fluxograma das etapas do programa.....	149
<i>Figura 6.</i> Modelo de tabela.....	157
<i>Figura 7.</i> Modelo de questionário.....	160

## RESUMO

O trânsito é um espaço coletivo de mobilidade humana utilizado de diferentes formas pelas pessoas todos os dias. Esse contexto possui riscos, como acidentes de trânsito e suas altas taxas de feridos e mortos, mas comportamentos seguros no trânsito são alternativas para a redução desses acidentes. Para os motoristas de transporte coletivo de passageiros, o trânsito é um espaço de trabalho. Além da obrigação com o trânsito, regulamentado pela legislação, também existe o compromisso com o transporte de passageiros, o que aumenta sua responsabilidade com o comportamento seguro nesse contexto. Por essa razão, o objetivo geral da presente pesquisa foi analisar a percepção de motoristas de transporte coletivo de passageiros sobre o comportamento seguro no trânsito. Para isso, realizou-se uma pesquisa qualitativa descritiva, transversal, por meio de entrevistas semiestruturadas com motoristas de transporte coletivo de passageiros. A análise de dados teve como base a técnica de análise de conteúdo de Bardin e, para a organização destes, utilizou-se o *software* de gestão de dados qualitativos NVIVO. Os resultados apontam que as influências mais frequentes para o comportamento seguro no trânsito, na percepção dos motoristas, são: atenção, emoções, tomada de decisões, heterocuidado, autocuidado, influências organizacionais, conhecimento e operação dos veículos e leis de trânsito. A aprendizagem se destacou como uma alternativa para a alteração e mudança de comportamentos. Os fatores de proteção psicossocial relacionados ao comportamento seguro foram: relação positiva com a função que executa, remuneração adequada, valorização pelo feedback dos passageiros, suporte organizacional e comunicação transparente com a empresa, estrutura e apoio familiar e a valorização do autocuidado e heterocuidado. Já os fatores de risco psicossocial citados foram: preconceito com a profissão, relacionamento hostil com o passageiro, imprevisibilidade do trânsito e necessidade contínua de adaptação, falta de tratamento adequado por parte da empresa e problemas familiares. A partir dos resultados, foi proposto um programa de qualificação direcionado a empresas de transporte coletivo com foco na gestão estratégica dos fatores psicossociais e sua influência no comportamento seguro no trânsito.

Palavras-chave: comportamento seguro no trânsito, motoristas profissionais, processos psicológicos no trabalho, fatores psicossociais

## ABSTRACT

Traffic is a collective space for human mobility used in different ways by people every day. It's a dangerous environment and there are many risks involved, such as accidents and their high rates of injuries and deaths, but safe behavior in traffic is one of the alternatives to reduce accidents. For collective transport drivers, traffic is also a working space. In addition to respecting the traffic rules, regulated by legislation, there is also a commitment to passenger transport and safety, which increases the responsibility for safe behavior. For this reason, the general objective of this research was to analyze the perception of collective transport drivers about safe behavior in traffic. Therefore, a descriptive qualitative and transversal research was carried out through semistructured interviews with collective transport drivers. Data analysis was based on Bardin's content analysis technique and, for data organization, the qualitative data management software NVIVO was used. The results show that the most frequent influences on safe behavior, from the interviewees' perceptions, were: attention, emotions, decision-making, caring about the ones around them, self-care, organizational influences, knowledge/handling of the vehicles and traffic laws. Learning stood out as an alternative to change behaviors. The psychosocial protective factors related to safe behavior were: positive relationship with their role, adequate remuneration, appreciation because of passenger feedback, organizational support and transparent communication with the company, family structure and support, and recognizing the importance of self-care and caring about the ones around them. The psychosocial risk factors mentioned were: prejudice towards their profession, hostile relationship with the passengers, traffic unpredictability and the continuous need to adapt, lack of adequate care by the company, and family problems. Based on the results, a qualification program aimed at collective transport companies was proposed, focusing on the strategic management of psychosocial factors and their influence on safe behavior in traffic.

Keywords: safe behavior in traffic, professional drivers, psychological processes at work, psychosocial factors

## INTRODUÇÃO

O contexto e a dinâmica do trânsito mobilizam diversos atores da sociedade e estão presentes no dia a dia de parte da população. Locomover-se, sair em busca de trabalho, lazer, estudos e saúde são algumas das motivações que levam o ser humano, todos os dias, a utilizar as vias públicas, a interagir entre si e a movimentar essa grande engrenagem que é o trânsito. Além das possibilidades e oportunidades que esse espaço proporciona, também faz-se necessário considerar os riscos envolvidos, os conflitos inerentes à interação social, o descumprimento de regras e as mortes e lesões oriundas dos acidentes de trânsito – principal preocupação das autoridades e da sociedade como um todo (Declaração de Estocolmo, 2020; Organização Mundial da Saúde [OMS], 2021; Organização das Nações Unidas [ONU], 2020). Por isso, o trânsito é entendido como um fenômeno complexo e multifatorial que perpassa a sociedade em sua totalidade e é objeto de estudo de diferentes áreas do conhecimento (Rozestraten, 1988; Thielen et al., 2007).

Dentre os vários riscos relacionados ao trânsito, o que mais tem preocupado pesquisadores e autoridades é a mortalidade em acidentes. Segundo a OMS (2021), os acidentes de trânsito causam em média 1,3 milhão de mortes evitáveis e cerca de 50 milhões de feridos por ano, sendo a principal causa de mortes de crianças e jovens em todo o mundo. As lesões por acidentes são a oitava causa de morte no mundo no que se refere a pessoas de todas as idades, e entre crianças e jovens adultos (5 a 29 anos) é a principal causa de morte (OMS, 2018; Declaração de Estocolmo, 2020).

No Brasil, em 2020, 29.877 pessoas foram mortas por acidentes de transporte. No estado do Rio Grande do Sul, foram 1.510 óbitos. Na cidade de Caxias do Sul, por sua vez, 42 pessoas perderam a vida nessas circunstâncias (Secretaria de Vigilância em Saúde, 2019). Cabe destacar que tais dados podem estar mascarados, visto que esses números compreendem apenas as pessoas que vieram à óbito no momento do acidente, sem considerar possíveis falecimentos por lesões e complicações oriundas deles, como sugere a publicação sobre Acidentes Rodoviários e Infraestrutura da Confederação Nacional de Transporte (Confederação Nacional do Transporte, 2018).

Mesmo diante de números alarmantes, acredita-se que grande parte dos acidentes de trânsito são evitáveis, razão que mobilizou o mundo com ações e movimentos objetivando evitar acidentes e seus impactos e reflexos para a população (Declaração de Estocolmo, 2020). No ano de 2010, durante a Assembleia Geral das Nações Unidas, ficou

estabelecida a Década de Ação para Segurança Viária, vigente até maio de 2021 (ONU, 2010). Durante a Assembleia Geral das Nações Unidas, realizada em agosto de 2020, foi aprovada a resolução 74/299 que estabelece a Segunda Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2021 – 2030 (ONU, 2020). A partir dessa resolução, a OMS (2021) publicou o Plano Global - Década de Ação pela segurança no trânsito 2021-2030, com metas e diretrizes com foco na redução de 50% das mortes ou lesões ocasionadas por acidentes de trânsito nesse período.

Diante desse Plano Global, os países vinculados a Organização das Nações Unidas (ONU) foram convidados a adotar medidas para a redução de acidentes de trânsito e para melhorar a sua estrutura viária (OMS, 2021). Com isso, fica evidente a preocupação mundial com o trânsito e a necessidade de se pensar em ações que minimizem os efeitos negativos, como acidentes com mortos e feridos.

É importante destacar que o Plano Mundial da Década de Ação para a Segurança Viária não orienta apenas instituições governamentais a se engajarem na causa, mas também a iniciativa privada (Declaração de Estocolmo, 2020; OMS, 2021). Dessa forma, empresas em geral podem e devem propor alternativas para que o trânsito seja um espaço mais seguro. Uma das diretrizes importantes para a redução de acidentes é estabelecer e fiscalizar as leis de trânsito (OMS, 2021). No que se refere à fiscalização, as organizações de trabalho que empregam motoristas também têm papel importante no reforço da legislação vigente no Código de Trânsito Brasileiro (CTB) (Brasil, 23 set., 1997) e nos treinamentos contínuos de revisão nas mudanças da legislação. Além disso, as corporações e empresa exercem um papel importante junto a seus colaboradores, podendo promover treinamento contínuo, estímulo a práticas seguras no trânsito, gerenciamento de rotas mais seguras, gerenciamento de cansaço dos motoristas, acompanhamento de adequação de tempos de deslocamento, entre outros, ações alinhadas às diretrizes da Década de Ação pela Segurança no Trânsito (OMS, 2021).

Diante da gravidade e dos problemas relacionados à saúde pública oriundos dos acidentes de trânsito, a literatura aponta tais acidentes como multicausais, influenciados por diversos fatores, como, por exemplo, os veículos, as condições de pista e o comportamento das pessoas (Oliveira & Pinheiro, 2007; Veiga, Pasquali & Silva, 2009). Neste espaço, o motorista e seu comportamento ganham lugar de destaque (Balbinot, Zaro & Timm, 2011; Mamcarz, Drożdziel, Madleňáková, Sieradzki & Drożdziel, 2019; Rozestraten, 2003).

Ao confirmar o protagonismo do condutor no ambiente de trânsito, o Anuário Estatístico de Segurança Rodoviária (Ministério dos Transportes Portos e Aviação Civil, 2018) e o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada [IPEA], 2015), destacam como principais causas de acidentes de trânsito a falta de atenção concentrada, a velocidade incompatível com a via, a ingestão de álcool e o ato de não guardar distância segura. Esses aspectos estão diretamente relacionados ao comportamento do condutor e são exemplos de atitudes consideradas inseguras no trânsito. A Organização Mundial da Saúde (OMS, 2015; 2021) descreve os cinco fatores de risco no trânsito associados diretamente ao comportamento humano, são eles: excesso de velocidade, dirigir sob efeito de álcool, deixar de usar capacetes, deixar de usar cinto de segurança e o transporte irregular de crianças. Outras causas de acidentes que não estão diretamente relacionadas ao condutor são os defeitos na via, o defeito mecânico em veículo e os animais na pista, representando juntos 7,6% das causas de acidentes (IPEA, 2015).

Mesmo ao colocar o motorista como o principal ator nesse contexto, não é possível assumir uma posição reducionista focando a responsabilidade e culpabilidade apenas no indivíduo. Zanelli e Kanan (2018) entendem que o comportamento das pessoas é determinado por processos psicológicos e, também, por fatores psicossociais e sociais; estes últimos desempenham um papel fundamental nas atitudes e nas decisões no trânsito (Balbinot et al., 2011; Panichi & Wagner, 2006; Rozestraten, 1988).

No Brasil, dentre as mais variadas categorias de motoristas, temos desde os condutores de veículos pequenos – como, por exemplo, motos – até motoristas habilitados para dirigir veículos pesados, com capacidade para cargas maiores ou para o transporte de passageiros. Ressalta-se que todos eles devem seguir as regras impostas pelo CTB (Brasil, 23 set., 1997). É depositada, nos motoristas de transporte coletivo, uma alta responsabilidade pelas diversas vidas que carregam, pela operação de veículos de grande porte e pelas maiores exigências na condução de veículos no trânsito, por realizarem essa atividade enquanto profissão (Brasil, 23 set., 1997; Ministério do Trabalho e Emprego, 2010).

Dentre as diretrizes da Segunda Década de Ação pela Segurança no Trânsito, o incentivo e o investimento no transporte público aparece como uma alternativa para a redução de circulação de veículos nas vias e por consequência a redução de acidentes de trânsito (Declaração de Estocolmo, 2020; OMS, 2021). Sendo assim, a atenção para os motoristas de transporte coletivo de passageiros faz-se relevante, considerando sua

importante participação no trânsito e a crescente necessidade do transporte público como alternativa a um trânsito mais seguro.

Além disso, os profissionais possuem responsabilidade por ocuparem um papel importante no trânsito, podendo servir como referência de comportamentos e formas de dirigir para outros condutores. O CTB aponta que, no fluxo de trânsito, os veículos de maior porte devem estar atentos e são responsáveis pelos veículos de menor porte (Brasil, 23 set., 1997). Assim, supõe-se que esses motoristas têm papel de multiplicadores de comportamentos nesse espaço, tornando-se exemplo ou referência. Desse modo, demonstram um valor social.

A preocupação com o comportamento dos motoristas não está apenas explícita na legislação, mas, também, nos estudos relacionados ao trânsito. Pesquisas com motoristas de ônibus buscam compreender o comportamento de modo geral, verificar níveis de estresse influentes na profissão e possíveis influências na atenção de condutores (Han & Zhao, 2020; Matos, Moraes & Pereira, 2015; Neumann & Carlotto, 2020; Santos, Boff & Konflanz, 2012; Silva & Zavarize, 2017; Useche, Gómez, Cendales & Alonso, 2018). Além disso, outros estudos procuram investigar as influências do comportamento de condutores em acidentes e em infrações de trânsito (Mallia, Lazuras, Violani & Lucidi, 2015; Mamcarz et al., 2019; Oliveira & Pinheiro, 2007; Safitri, Surjandari & Sumabrata, 2020; Useche, Cendales, Alonso & Orozco-Fontalvo, 2020; Verma, Chakrabarty, Velmurugan, Bhat & Kumar, 2017; Zhang, Jing, Sun, Fang & Feng, 2019).

Serrano-Fernández, Tàpia-Caballero, Boada-Grau e Araya-Castillo (2020) desenvolveram uma pesquisa com foco na eficácia no trânsito como uma possível medida de comportamento seguro. Além disso, verificar programas de treinamento de motoristas de transporte coletivo e propor mudanças e melhorias do comportamento seguro no trânsito são objetivos de investigações voltadas para os motoristas profissionais (Calé, 2012; Elvebakk, Nævestad & Lahn, 2020).

Moraes, Santorum, Souza, Ávila e Vieira (2017) realizaram uma revisão de pesquisas nacionais sobre o ofício de dirigir, com o intuito de compreender as temáticas presentes nos estudos. Entre 2000 e 2012, constataram que os aspectos relacionados à saúde biológica vêm recebendo mais atenção do que os aspectos psíquicos. Ademais, as ações de prevenção são elaboradas a partir do que é predefinido como saudável, de forma individual e, muitas vezes, desconectada das situações reais de trabalho. Os autores

indicam como importante dar voz ao motorista, isto é, ampliar a compreensão do exercício da profissão a partir da visão de quem a executa.

Como é possível observar nas evidências elencadas, o foco dos estudos volta-se para a identificação, análise e compreensão dos acidentes de trânsito e dos comportamentos de risco no trânsito. Ainda, a predominância das pesquisas está relacionada aos aspectos sociais, psicossociais e físicos dos condutores, sendo em menor número os estudos que direcionam interesses para fatores psicológicos e o trânsito (Moraes et al., 2017).

Dessa forma, julga-se importante compreender como os motoristas de transporte coletivo de passageiros percebem a ocorrência de comportamentos seguros no trânsito? Para responder tal problema de pesquisa, foram realizadas entrevistas com motoristas de transporte coletivo de passageiros, de modo a compreender a percepção de quem efetivamente atua no trânsito, dando voz ao condutor. Por isso, a pesquisa qualitativa apresenta-se como uma alternativa coerente, por preocupar-se com a intensidade do fenômeno, sua singularidade e seus significados (Minayo, 2017). Mesmo que muitos estudos citados sejam quantitativos, considera-se necessário compreender de forma aprofundada um fenômeno tão complexo e multideterminado como o comportamento no trânsito sob o olhar do próprio motorista, como sugerem Moraes et al. (2017).

O olhar direcionado ao motorista de transporte coletivo de passageiros pode beneficiar o trânsito, as organizações e o próprio condutor. Por ser o trânsito um espaço social compartilhado por pedestres, motoristas, passageiros, ciclistas, motociclistas e profissionais de todos os gêneros e faixas etárias, destaca-se, aqui, a relevância social do estudo do comportamento seguro no trânsito. Com um espaço mais seguro e saudável de convivência, supõe-se uma redução de incidentes e acidentes, evitando seus impactos e prejuízos na saúde física e emocional dos envolvidos.

As ações de treinamento, desenvolvimento e educação corporativa dentro de empresas de serviço de transporte também poderiam se beneficiar, se houvesse maior clareza do que influencia a ocorrência de comportamentos seguros no trânsito para os motoristas. Para isso, Verma et al. (2017) e Useche et al. (2018) sugerem a participação direta desses profissionais, os quais auxiliariam na elaboração e no direcionamento das atividades. Além do mais, atividades organizacionais focadas no comportamento seguro vão ao encontro das orientações da OMS referentes à Década de Ação para a Segurança Viária, que prevê a necessidade da iniciativa privada de se engajar nessa causa (OMS,

2021). Tais ações na organização poderiam contribuir para o preparo de profissionais melhor habilitados para dirigirem de forma segura e defensiva, o que evitaria possíveis danos e contribuiria para o alcance das metas estabelecidas por esse movimento mundial (Mallia et al., 2015; Mamcarz et al., 2019; Rozestraten, 2003).

Esse embasamento científico na busca de melhorias nos processos de treinamento e desenvolvimento também poderia facilitar o planejamento dos setores de recursos humanos das empresas de transporte coletivo de passageiros no que diz respeito aos conteúdos avaliados e trabalhados junto aos motoristas. Os resultados desse estudo podem auxiliar a subsidiar ações de órgãos da iniciativa pública e privada que trabalham com prevenção de acidentes, estimulando, assim, o comportamento seguro no trânsito. Isso porque ações e medidas relacionadas à segurança no trânsito possibilitariam a conscientização dos condutores, sendo esses os atores principais nesse espaço.

Benefícios ao motorista de transporte coletivo de passageiros estariam alicerçados em uma escuta atenta a quem executa a tarefa, estimulando sua participação ativa no trânsito e valorizando o conhecimento adquirido. A valorização e o reconhecimento profissional alinham-se com o conceito de fatores de proteção psicossocial no trabalho, o que prediz positivamente a saúde e a segurança nas organizações (Zanelli & Kanan, 2018).

Somando-se às pesquisas já existentes de temas relacionados ao trânsito e ao dirigir, foi possível levantar questões relacionadas a essa amostra específica de motoristas de transporte coletivo de passageiros para utilização científica, com a ampliação dos estudos. As diretrizes da Segunda Década de Ação pela Segurança no Trânsito estabelecem o papel da comunidade acadêmica como importante ferramenta para se elencar evidências, estratégias e soluções eficazes frente aos acidentes de trânsito (OMS, 2021), numa ação conjunta entre vários setores da sociedade (Declaração de Estocolmo, 2020).

Também, será possível fornecer dados científicos sobre comportamento humano no trânsito para os profissionais psicólogos que trabalham com perícia psicológica em contextos de trânsito. Isso representa uma das orientações aos profissionais psicólogos proposta pela Resolução 01, de 7 de fevereiro de 2019, do Conselho Federal de Psicologia (Conselho Federal de Psicologia [CFP], 7 fev., 2019), que regulamenta, por meio de normas e procedimentos, essa atuação.

Ainda como relevância científica, o estudo pode contribuir para reforçar e valorizar a importância da presença de psicólogos no contexto de trânsito com vistas à promoção de comportamentos seguros no trânsito. Com isso, se entende como possível contribuir para

que a psicologia esteja mais presente em um espaço com impacto direto na saúde pública, visto os altos índices de acidentes de trânsito (OMS, 2021; Secretaria de Vigilância em Saúde, 2019).

A apresentação da pesquisa será realizada, inicialmente, com a exposição do objetivo geral e dos objetivos específicos, para em seguida explorar o referencial teórico de base, em formato de capítulos. O primeiro aborda o comportamento humano no trânsito, adentrando nos fatores psicológicos relacionados à condução no trânsito e caracteriza o motorista de transporte coletivo de passageiros. O segundo propõe o aprofundamento sobre o comportamento seguro no trânsito explorando os fatores de risco e proteção psicossociais associados a esses comportamentos e apresentando perspectivas teórico metodológicas que sustentam e que permitam uma melhor compreensão do constructo. A seguir, será descrito o método utilizado para atingir os objetivos propostos. Na sequência, serão exibidos os resultados e sua discussão. A partir dessa construção, será apresentada a proposta de intervenção e, para finalizar, um capítulo sobre as considerações finais.

## OBJETIVOS

### 2.1 Objetivo Geral

Analisar a percepção de motoristas de transporte coletivo de passageiros sobre comportamento seguros no trânsito.

### 2.2 Objetivos Específicos

- a) caracterizar os processos psicológicos que influenciam o comportamento seguro no trânsito em motoristas de transporte coletivo de passageiros;
- b) identificar os fatores de risco e de proteção psicossocial ao comportamento seguro no trânsito em motoristas de transporte coletivo de passageiros;
- c) propor ações de qualificação profissional voltados ao comportamento seguro no trânsito para motoristas de transporte coletivo de passageiros..

## COMPORTAMENTO HUMANO NO TRÂNSITO

Com relação ao comportamento humano no trânsito, a Resolução 01 (CFP, 7 fev., 2019) prevê que o psicólogo, ao realizar a avaliação psicológica nos candidatos à obtenção de CNH, deve verificar aspectos relacionados ao comportamento, como, por exemplo, “reações/decisões adequadas às situações no trânsito, tempo de reação, assim como a capacidade para perceber quando as ações no trânsito correspondem ou não a decisões ou comportamentos adequados, sejam eles individuais ou na relação com a(o) outra(o)” (CFP, 7 fev., 2019, n. p.). Este tipo de avaliação refere-se, portanto, à análise de processos psicológicos básicos como atenção concentrada, dividida e alternada, memória visual e inteligência.

O comportamento humano é um fenômeno estudado por diferentes áreas do conhecimento. Mesmo no campo da psicologia, são muitas as teorias que se dedicam a entender mais profundamente o ser humano, as razões que levam as pessoas a agirem de determinadas maneiras, as influências sobre seus comportamentos e o que motiva uma determinada ação em detrimento de outra. Esse interesse pelo comportamento está presente também nas legislações relacionadas ao trânsito (Brasil, 27 nov., 2012 ; CFP, 7 fev., 2019, n. p.) e percorre a literatura, num movimento de compreender como as pessoas se comportam no trânsito (Rozestraten, 1988; Thielen et al., 2008; Sousa & Alvares, 2011; Pasa, 2013; Mallia et al., 2015; Battiston, 2016; Wit, Souza & Cruz, 2016; Ngueutsa & Kouabenan; 2017; Verma et al., 2017; Zhang et al., 2019; Han & Zhao, 2020; Safitri et al., 2020; Serrano-Fernández et al., 2020).

Para aprofundar o comportamento humano no trânsito, serão explorados os processos psicológicos relacionados ao comportamento de dirigir e em seguida contextualizado os motoristas de transporte coletivo de passageiros, a legislação relacionada, sua classificação e estudos com esse público.

### 3.1 Processos Psicológicos, Condução e Desfecho no Trânsito

O desenvolvimento do ciclo da vida pressupõe diversas etapas, nas quais o ser humano vai reconhecendo o mundo e adaptando-se frente às diferentes demandas e estímulos presentes (Myers, 2017). Os processos psicológicos, também denominados como funções psicológicas ou funções mentais, têm um papel importante por explicarem como os estímulos sensoriais são captados e armazenados pelo cérebro; além do modo como

ocorrem a representação e interpretação dessas informações, que servem como base para solucionar problemas e tomar decisões (Sternberg, 2008).

Embora não exista unanimidade nas descrições, diversos autores entendem como processos mentais: atenção, consciência, percepção ou sensopercepção, inteligência, memória, emoções ou afetividade, pensamento, raciocínio e linguagem; além de esclarecerem a importância de conhecer cada uma das funções, compreendendo seu funcionamento e possíveis alterações (Cordioli, Zimmermann & Kessler, 2013; Davidoff, 2001; Myers & Dewall, 2017; Sternberg, 2008). Cabe destacar que todos esses processos psicológicos têm importância na compreensão do comportamento humano, porém, na revisão da literatura, dar-se-á destaque aos fatores identificados na legislação e no aporte teórico relacionados às situações de trânsito.

A legislação vigente do CONTRAN (Brasil, 27 nov., 2012) prevê que, na avaliação psicológica, sejam aferidos os processos psíquicos de tomada de informação, processamento de informação, tomada de decisão, comportamento, autoavaliação do comportamento e traços de personalidade. Além disso, o CFP orienta e regulamenta a atuação do psicólogo no contexto de trânsito por meio da Resolução 01, que institui normas e procedimentos para a perícia psicológica no contexto do trânsito (CFP, 7 fev., 2019). Nesse documento, são apontadas habilidades obrigatórias a serem avaliadas nos candidatos, como aspectos cognitivos (atenção concentrada, dividida e alternada, memória visual e inteligência), juízo crítico comportamental (avaliando hipoteticamente como o candidato se comportaria frente a situações de trânsito, suas reações e decisões e o quanto elas refletem um comportamento adequado) e traços de personalidade (níveis de impulsividade, agressividade e ansiedade).

Hoffman e González (2011) apontam as funções psicológicas mais utilizadas na condução de um veículo: percepção, atenção, raciocínio, inteligência, emoções, aprendizagem e memória. Todos com a finalidade de interpretar e avaliar as situações vividas e tomar a decisão mais adequada diante de problemas que se apresentam no contexto de trânsito. Os autores apontam que, frente a um problema, é exigido do condutor uma boa capacidade perceptiva e atencional para que seja realizada uma interpretação e avaliação correta. Com isso, será possível tomar decisões, como uma manobra ou frenagem, por exemplo, e executá-la.

Wit, Oliveira, Cruz e Souza (2020) tratam dos processos psicológicos para a direção de veículos à luz da psicologia cognitiva contemporânea e discorrem, principalmente,

sobre percepção, atenção e inteligência como aspectos no nível cognitivo. Os autores também consideram a motivação, a atitude, a expectativa, a crença e a emoção como relacionadas ao nível psicológico, influenciando o comportamento de dirigir.

De modo a compreender melhor alguns processos psicológicos relacionados ao trânsito e ao dirigir, foram aprofundados conceitos sobre atenção, percepção, raciocínio, aprendizagem, memória, inteligência, emoções e tomada de decisão. Além de conceituar brevemente, foram propostas associações desses processos com o trânsito e, em seguida, citados estudos que evidenciam essa relação.

O processo de atenção relaciona-se à capacidade de manter o foco em uma atividade, selecionando e voltando a atividade mental para certos aspectos de um fato em detrimento de outros (Cordioli et al., 2013), o que permite captar o que acontece ao redor (Hoffman & González, 2011). Nesse sentido, Sternberg (2008) descreve a atenção como “o meio pelo qual processamos ativamente uma quantidade limitada de informações a partir da enorme quantidade disponível através de nossos sentidos, de nossas memórias armazenadas e de nossos outros processos cognitivos” (p. 71).

Nas avaliações psicológicas para obtenção de CNH, sugere-se que o psicólogo avalie os índices de atenção difusa, dividida e alternada (CFP, 7 fev., 2019). Isso porque, ao dirigir, o condutor encontra-se em um ambiente com muitos estímulos, sons diversos, sinalização, ciclistas e pedestres (Balbinot et al., 2011). A atenção difusa focaliza, simultaneamente, diversos estímulos que estão dispersos espacialmente, captando as informações e fornecendo dados instantâneos para o indivíduo (Tonglet, 2007). O conceito de atenção dividida refere-se à capacidade do indivíduo em manter sua atenção em estímulos diferentes para realizar tarefas distintas ao mesmo tempo (Rueda & Muniz, 2013), redirecionando o foco e os recursos de atenção quando necessário (Sternberg, 2008). Por fim, a atenção alternada seria a capacidade da pessoa alternar sua atenção, ora mantendo o foco em um estímulo e ora em outro (Rueda & Muniz, 2012). Rueda e Muniz (2012) dedicam-se a compreender melhor esses níveis de atenção importantes para os condutores e esclarecem que a literatura não é unânime no que se refere à nomenclatura e ao entendimento da classificação das atenções. Destarte, optou-se neste trabalho em ser fiel à nomenclatura utilizada na normatização do CFP (7 fev., 2019).

No trânsito, o motorista precisa estar atento a diversos estímulos ao mesmo tempo, como a operação do veículo, a troca de marchas, o trânsito ao seu entorno, a sinalização horizontal e vertical, o que lhe exige uma atenção difusa durante todo o percurso. Já a

atenção dividida é exemplificada por Sternberg (2008) pela habilidade exigida dos motoristas em conversar ao mesmo tempo em que precisa, em um dado momento, redirecionar sua atenção para o desvio de algum veículo que ameaça colidir. A atenção alternada, por sua vez, pressupõe que o motorista alterne seu foco de atenção entre diferentes formas de sinalização, placas de advertência e placas de orientação, por exemplo.

Balbinot et al. (2011) expõem que o foco da atenção pode estar em diferentes eventos, como a captação dos estímulos que chegam pelos sentidos (principalmente visuais e auditivos, em se tratando de trânsito), mas também nos processos mentais, como pensamento e memória. Desse modo, os autores alertam para a influência na atenção difusa, dividida ou alternada pela distração com pensamentos ou preocupações externas ao trânsito. Além disso, a fadiga e o sono ao dirigir podem influenciar a atenção e aumentar a incidência de atos inseguros no trânsito (Zhang et al., 2019).

Por vezes, a atenção foi confundida com a consciência, porém o conteúdo da atenção pode estar dentro ou fora da consciência (Sternberg, 2008). Isto é, nem sempre existe controle ou direcionamento consciente do foco da atenção. Isso pressupõe o controle ou não de alguns processos como os automáticos, que não envolvem o controle consciente, e os processos controlados, que normalmente são realizados em série ou etapas e exigem determinados passos para sua execução ou processamento (Sternberg, 2008). Dessa forma, o autor descreve que “a consciência inclui o sentimento de percepção consciente e o conteúdo da consciência, parte do qual pode estar sob o foco da atenção” (Sternberg, 2008, p. 72).

Há uma relação estrita entre a atenção e o processo perceptivo. É por meio da percepção que são interpretadas, selecionadas e organizadas informações sensoriais de múltiplos níveis (Balbinot et al., 2011; Wit et al., 2020). Sternberg (2008) a descreve como “um conjunto de processos pelos quais reconhecemos, organizamos e entendemos as sensações que recebemos dos estímulos ambientais” (p. 115). Para formar um percepto mental (representação mental de um estímulo) é necessário que se organizem as sensações inicialmente captadas. Essa organização necessária para a percepção também faz referência às experiências com o ambiente. Desse modo, “nossa percepção é influenciada, pelo menos na mesma quantidade, por nossa inteligência e pela estrutura dos estímulos que percebemos” (Sternberg, 2008, p. 152). Além disso, Davidoff (2001) considera a influência dos estados psicológicos, como emoções, interesses e expectativas, na percepção.

Para Lopes e Abib (2002), a percepção é uma questão de controle de estímulos. Dessa forma, o processo perceptivo é decisivo para a emissão de uma resposta que vai gerar efeitos, desencadeando comportamentos por meio de reforço positivo (ou negativo), ou punições, dependendo de como o indivíduo interpreta a situação. Isso, porque a percepção se relaciona ao que acontece antes da ação do organismo e influencia diretamente o comportamento operante, o que pode impactar a resolução (ou criação) de problemas.

Considerando os riscos de acidentes de trânsito, é necessário ilustrar brevemente o que é percepção de risco e de que modo ela pode influenciar o comportamento do motorista. Para Bley (2020), “risco significa a combinação da probabilidade e da consequência de ocorrer um evento perigoso especificado” (p. 45). A percepção de risco pode ser entendida como a forma com que os indivíduos processam os riscos, incluindo, para isso, crenças e valores que dão significado a um fato ameaçador (Lima, 1998). Thielen, Hartmann e Soares (2008) entendem que tanto fatores externos (do ambiente) quanto internos (do indivíduo) contribuem para a organização das percepções frente aos riscos, regulando a forma como a pessoa se comporta. Desse modo, os autores concluem que, se não houver uma percepção do risco adequada, possivelmente o comportamento não será compatível com a segurança exigida pela situação.

Para os contextos de trânsito, é fundamental que os condutores captem, organizem e interpretem os mais diferentes estímulos, sejam externos ou mesmo internos, para evitar incidentes ou acidentes. Essas percepções vão depender tanto do que captam do entorno (sinalizações, movimentação de outros carros ou mesmo pedestres, influências climáticas, entre outros), como também de suas experiências e conhecimentos prévios (legislação, conhecimentos técnicos, vivências anteriores). Toda essa construção precisa estar direcionada à redução ou evitação do risco, convergindo para uma direção mais segura, sem a ocorrência de acidentes de trânsito.

Outro processo mental é o raciocínio. Sternberg (2008) descreve-o como “o processo de tirar conclusões a partir de princípios e evidências” (p. 423), para inferir uma nova conclusão proposta. No processo de raciocinar, o ser humano utiliza várias estratégias decisórias para responder a perguntas que lhes são feitas, tanto raciocínios mais simples, que são realizados apenas acessando a memória, como os mais complexos, que demandam a utilização da lógica ou de experiências (Davidoff, 2001).

A literatura aponta dois tipos de raciocínio: dedutivo e indutivo. O primeiro utiliza-se da lógica a partir do que já se sabe ou se conhece previamente sobre o assunto e permite que se tirem conclusões refletidas ou certas em termos lógicos. Já no raciocínio indutivo são utilizados fatos e observações subjetivas do indivíduo, com a finalidade de alcançar uma conclusão ou resolução de problemas. Porém, não existe uma lógica embasando ou uma conclusão certa (Sternberg, 2008). Desse modo, o raciocínio está intimamente envolvido no processo de resolução de problemas (Davidoff, 2001; Sternberg, 2008).

Considera-se, ainda, o processo psicológico da aprendizagem, largamente estudado ao longo do tempo por diversas teorias e que tem aplicabilidade em boa parte da vida. A aprendizagem é conceituada como um processo de mudança relativamente permanente no comportamento por meio das experiências (Armôa, 2009; Feldman, 2015; Myers & Dewall, 2017). O processo de aprendizagem teve e tem contribuições significativas a partir do conceito de comportamento operante, desenvolvido inicialmente por Skinner (2004), e, no presente trabalho, aprofundado por Botomé (2001).

O processo de aprendizagem prevê ações inicialmente conscientes, pela focalização e atenção consciente, que se automatizam por meio da implementação de vários passos durante a prática (Balbinot et al., 2011; Sternberg, 2008). Aprender a dirigir é um exemplo desse processo, pois, primeiramente, é exigida mais atenção consciente e, com o tempo, há a redução da concentração e do estado alerta (Balbinot et al., 2011).

Wit et al. (2020) apresentam um modelo de aprendizagem desenvolvido por Noel Burch para compreender melhor o ato de dirigir. No início, pela observação de outras pessoas dirigindo ou pela explicação teórica e demonstração prática, a pessoa conclui que deve ser fácil realizar a ação, caracterizando o primeiro estágio chamado *inconscientemente incompetente*. Não sabe ao certo como é, mas imagina ser fácil. Após iniciar a prática, tentando aplicar o que recebeu de informações na teoria, começa a identificar que não é tão simples a execução do ato. Isso, porque muitas habilidades e processos psicológicos são necessários, o que predispõe uma sobrecarga de energia e a dificuldade de execução. Esta é a segunda etapa denominada *conscientemente incompetente*. Dividindo os procedimentos em etapas, recebendo orientações gradativas do que se tem que fazer e com o apoio de um instrutor, conquista êxito nas tarefas e ganha confiança nas habilidades. Chega, assim, a terceira etapa que é a *consciência competente*. Neste momento, ainda é necessário prestar atenção de forma consciente no que se está

fazendo. Depois de um tempo de prática, percebe que não é mais necessário prestar atenção em suas habilidades básicas, uma vez que estas se tornam, automaticamente, parte dos seus comportamentos. Esta última etapa é denominada *inconscientemente competente*.

Por mais que essa breve descrição possa dar a ideia de que a aprendizagem do ato de dirigir ocorra apenas uma vez e que a pessoa adquira essa habilidade de modo vitalício, Wit et al. (2020) alertam para a necessidade de uma constante observação. Isso em razão da possibilidade de essa habilidade ser deteriorada por condições físicas ou mentais, que influenciam negativamente suas habilidades. Uma das questões apontadas pela literatura são prejuízos associados à saúde e às perdas das habilidades (inteligência, atenção concentrada e personalidade) como relevantes no estudo de motoristas idosos, o que evidencia a importância de estimular processos de aprendizagem contínuos (Lenart et al., 2017; Nakano & Sampaio, 2016; Vasques, Portuguez, Radaeli & Gomes, 2018).

No meio organizacional, também existem pesquisas e estudos voltados à aprendizagem, em que interessam as formas como as pessoas e as organizações aprendem, quais as variáveis envolvidas nessa aprendizagem e como estimular e facilitar esses processos para beneficiar pessoas e organizações. Além disso, a relevância do processo cultural e do papel da interação entre as pessoas se destaca por considerar a influência do meio e das trocas interpessoais, importantes no contexto organizacional (Antonello & Azevedo, 2011; Calé, 2012; Gherardi, Noline & Stravi, 2007).

Uma discussão que endossa esse olhar pode ser a diferença entre a aprendizagem formal, informal e incidental. Entende-se que a aprendizagem não ocorra apenas em espaços planejados e adaptados para ensinar, mas também nas mais distintas situações e vivências do dia a dia. A aprendizagem formal tem caráter individual e consciente e dá-se dentro de ambientes de aprendizagem planejados para esse fim. Por ser algo institucionalizado, a responsabilidade da aprendizagem é compartilhada entre instituição e aprendiz (Antonello, 2011b; Camillis & Antonello, 2010). A aprendizagem informal ocorre pelas práticas presentes no cotidiano e seu caráter não é intencional, por mais que exista a consciência de que se aprendeu a partir dela (Antonello, 2011b). Já a aprendizagem incidental, esta não é intencional, não é antecipada e não possui caráter consciente, acontecendo sem a reflexão ou a percepção do indivíduo e ocorre com frequência na realização das tarefas no local de trabalho (Antonello, 2011a; Camillis & Antonello, 2010; Flach & Antonello, 2010). A aprendizagem incidental pode ocorrer na observação de outro indivíduo, em repetições ou em erros cometidos, por exemplo. Nesses casos, normalmente

a aprendizagem é identificada apenas mais tarde, quando a pessoa é exposta a uma situação semelhante e reage com familiaridade (Camillis & Antonello, 2010).

O conceito de aprendizagem situada auxilia na compreensão da ocorrência da aprendizagem informal dentro das organizações. Flach e Antonello (2010) entendem que as pessoas aprendem na interação e pela observação com outros, já que essa aprendizagem está situada em um contexto. Isso significa o envolvimento de pessoas, ambiente e suas atividades para criação de significado. Por isso, a aprendizagem situada necessita de um contexto único para acontecer, considerando as seguintes variáveis: pessoas envolvidas, situação, espaço e condições adequadas. Quando se alteram as variáveis, a aprendizagem também poderá sofrer modificação.

A aprendizagem experiencial é também entendida a partir do conceito de aprendizagem situada e tem a reflexão e a experiência como norteadoras do processo de mudança de comportamento (Antonello, 2011b; Kolb, 1984). Para Kolb (1984), a aprendizagem é vista como um processo e todo o aprender prevê um reaprendizado, considerando que as pessoas estão constantemente sendo confrontadas e precisam rever seus conhecimentos. Para pensar em aprendizagem, o autor considera o ser humano em sua totalidade, isto é, não se limita aos processos de cognição e percepção, mas também considera as mudanças emocionais e sensoriais (Kolb, 1984). O relacionamento entre as pessoas e o meio ambiente facilita a aprendizagem, o que a coloca intimamente relacionada ao conhecimento social e pessoal. Kolb (1984) propõe a aprendizagem como um ciclo em movimento contínuo, por meio do qual se observa algo, refletindo sobre e criando conceitos, que em seguida serão experimentados e, por sua vez, aplicados na prática como novos conhecimentos adquiridos por meio das vivências.

Em um estudo de caso, Calé (2012) aplicou princípios da psicologia social e do trânsito com a intenção de mudar e melhorar o comportamento de segurança no trânsito e, também, de reduzir as taxas de acidentes em motoristas profissionais. O estudo foi realizado em um conjunto de empresas que transportavam sais do Mar Morto e contou com a participação direta de 48 trabalhadores. O projeto foi uma solicitação das empresas e organizou-se em diversas etapas, dentre elas a observação e os registros dos acidentes e do comportamento de motoristas dentro das empresas, a implantação do projeto com os trabalhadores selecionados e uma nova mensuração dos aspectos iniciais, de modo a verificar os efeitos das ações realizadas. Cabe destacar que o complexo de fábricas possuía mais de 500 funcionários que dirigiam diariamente, porém o projeto foi conduzido com

apenas 48 trabalhadores, que eram estimulados, ao longo do processo, a compartilhar com seus colegas os ensinamentos. Dentre os resultados, verificaram as mudanças relevantes no comportamento dos condutores de modo geral, como, por exemplo, maior frequência de uso de cinto de segurança, utilização de sinalização adequada nas conversões e a diminuição da taxa de acidentes de trânsito nos anos subsequentes ao projeto.

Elvebakk et al. (2020), por sua vez, desenvolveram uma ampla pesquisa na Noruega para investigar como os treinamentos e o ensino periódico são implementados na prática nos centros que organizam esses cursos e quais são os efeitos percebidos pelos motoristas. O estudo teve etapas quantitativas e qualitativas, desde análise documental até aplicação de questionários para instrutores e alunos dos cursos de formação. A formação que os autores procuraram avaliar fazia parte da legislação local e exigia uma instrução básica obrigatória para os motoristas profissionais. Os resultados apontaram que a vivência em um curso bem organizado para motoristas de transporte de passageiros associa-se a uma percepção de aprendizagem positiva e a mudanças de comportamento autorreferidas, com melhor estilo de direção e maior qualidade no trabalho. Além disso, motoristas que tinham inicialmente uma expectativa positiva com o treinamento relataram melhores resultados de aprendizagem. Ainda, como resultado da pesquisa, programas de treinamento interno nas empresas têm mais eficácia na visão dos participantes, além de o apoio da gestão ser essencial para resultados positivos na aprendizagem.

As teorias relacionadas com aprendizagem nas organizações não se limitam à compreensão do processo psicológico individual, mas consideram a interação entre pessoas e todas as trocas possíveis dentro do ambiente. A opção de explorar esses conteúdos, neste capítulo, objetivou evidenciar a amplitude da aprendizagem não apenas como um processo individual, mas como uma construção na interação com o outro, importante para o contexto organizacional e que, no caso de empresas de transporte coletivo de passageiros, também influenciam o contexto do trânsito.

Considerando a relação entre aprendizagem e memória, Armôa (2009) pontua que “a aprendizagem é a aquisição de novos conhecimentos e a memória é a retenção dos conhecimentos aprendidos” (p. 6). A autora destaca que é pela memória que são recuperadas experiências anteriormente vividas e, por isso, a importância dos estudos relacionados às mudanças de comportamento. A memória também é descrita como a capacidade de codificar, armazenar e recuperar informações (Armôa, 2009; Feldman, 2015; Myers & Dewall, 2017; Sternberg, 2008). A partir do contato com as informações,

são apontadas três etapas de armazenamento da memória: a *memória sensorial*, que dura apenas um instante e é captada pelo sistema sensorial; a *memória de curto prazo*, que dura em torno de 20 segundos, nos quais o armazenamento relaciona-se com o significado das informações, não apenas com a estimulação sensorial; por fim, a *memória de longo prazo*, cujo armazenamento é relativamente permanente (Feldman, 2015).

A inteligência também é um processo psicológico importante no contexto de trânsito. Alguns autores descrevem a inteligência como a capacidade de aprender com a experiência, utilizando o conhecimento para se adaptar ao ambiente e seus diferentes estímulos (Feldman, 2015; Myers & Dewall, 2017; Sternberg, 2008). Sternberg (2008) destaca a influência da cultura na compreensão da inteligência, ao considerar as adaptações em diferentes contextos sociais e mundiais.

Myers (2017) apresenta algumas teorias da inteligência desenvolvidas ao longo dos anos e destaca a complexidade e a possibilidade de se analisar o constructo. São eles: Inteligência Geral de Spearman (fator g), que compreende as capacidades humanas em várias áreas; Capacidades Mentais Primárias de Thurstone em que a inteligência é decomposta em sete fatores (fluência verbal, compreensão verbal, habilidade espacial, velocidade perceptual, habilidade numérica, raciocínio indutivo e memória); Inteligências Múltiplas de Gardner, que sugere considerar todas as habilidades humanas na compreensão da inteligência e identifica oito inteligências independentes (naturalista, linguística, lógico-matemática, musical, espacial, corporal sinestésica, intrapessoal e interpessoal); Inteligência Emocional, que considera não apenas medidas concretas, mas destaca as emoções no processamento das informações e identifica quatro capacidades importantes, quais sejam, perceber, entender, gerenciar e usar emoções.

Neste trabalho, não foi aprofundada cada teoria, nem houve o estabelecimento de relações destas de forma individual com o trânsito. Cabe destacar que o ato de dirigir predispõe inteligências variadas, como a habilidade espacial e corporal sinestésica, evidenciadas na leitura e no processamento do espaço do veículo e da via. Também ressalta-se as esferas interpessoal, intrapessoal e emocional nas relações estabelecidas com outros motoristas ou mesmo passageiros e na influência emocional no ato de dirigir.

As emoções têm um papel singular no contexto de trânsito, pois relacionam-se com outros processos psicológicos importantes na condução de veículos. De forma geral, Feldman (2015) descreve que “emoções são sentimentos que comumente têm elementos fisiológicos e cognitivos e que influenciam o comportamento” (p. 313), além disso,

aparecem subitamente e parecem difíceis de controlar (Davidoff, 2001). Na compreensão de Myers e Dewall (2017), as emoções são uma mistura da excitação corporal, comportamentos expressivos e experiências conscientes, incluindo pensamentos e sentimentos.

Algumas emoções são reconhecidas de forma universal, como alegria, medo, desagrado, tristeza, raiva, surpresa, vergonha, desprezo e culpa (Davidoff, 2001). Cada uma, de sua forma, tem influência no comportamento humano e pressupõe respostas fisiológicas no indivíduo. Frente a um perigo ou ameaça, o medo desperta a fuga, e a raiva suscita a luta. A felicidade promove segurança, confiança e cooperação, induzindo as pessoas a tomarem decisões com mais facilidade (Myers, 2017).

As pessoas experimentam diariamente estados emocionais diversos, alguns relacionados a imagens mentais e outros ao ambiente externo (grupo social, local de trabalho, família) (Gondim & Siqueira, 2014). Desse modo, é possível considerar que o desencadeamento de emoções provém do indivíduo e de seu estado de humor, mas também das influências externas a ele. Nessa perspectiva, o contexto de trânsito pode motivar emoções como medo ou raiva, frente a uma ameaça de colisão ou imprudência de outro motorista, como também a cooperação e a confiança em uma atitude de gentileza, permitindo a passagem em um cruzamento, por exemplo.

É necessário considerar ainda que as emoções e afetos têm um papel importante no contexto organizacional (Gondim & Siqueira, 2014) e, em caso de o motorista exercer essa atividade como profissão, existe a influência da empresa. As emoções no trabalho são importantes para o ajustamento e para a adaptação funcional, o que pressupõe seu estudo e relevância ao desenvolver ações para os funcionários dentro da organização (Gondim & Siqueira, 2014). Destarte, se as emoções são importantes no contexto de trânsito e também no contexto organizacional, é fundamental que sejam reconhecidas e trabalhadas para que possam refletir de forma positiva e segura no comportamento dos motoristas profissionais.

Os processos psicológicos são basilares para a resolução de problemas e, conseqüentemente, para a tomada de decisões, fenômeno importante no contexto de trânsito. A resolução de problemas é mais complexa do que a emissão de uma resposta que constitui uma solução e pressupõe passos necessários para tornar a resposta mais provável (Skinner, 1953/1998; 1974/2004). Skinner (1953/1998) destaca que “o indivíduo manipula variáveis relevantes ao tomar uma decisão, porque se assim o fizer tem certas conseqüências reforçadoras” (p. 267).

Sternberg (2008) aponta que o estudo da tomada de decisão inicialmente foi desenvolvido pela estatística e pela economia, partindo de um viés racional. Essa perspectiva incluía movimentos para definir etapas do processo decisório, pressupondo que a atenção para cada uma das etapas seria pré-requisito para a próxima e uma decisão assertiva dependeria da passagem por todo o processo (Sternberg, 2008).

Com o passar do tempo, Simon (1979) desenvolveu sua teoria denominada de Modelo de Decisão Gerencial, a partir de uma crítica ao modelo de decisão racional. Para o autor, não é possível que as decisões sejam tomadas apenas com base em aspectos racionais, tendo em vista as diferenças entre os seres humanos e sua subjetividade. A partir do princípio da *racionalidade limitada*, Simon (1979) afirma que não é possível existir uma decisão que possa ser considerada completamente racional. Portanto, antes de qualquer decisão existe um processo perceptivo. Todas as decisões são influenciadas pelos processos perceptivos, muito singulares para cada pessoa. Além disso, o ambiente e as situações que circundam um problema e sua decisão não são estáticos, pressupondo dinamicidade em suas resoluções (Simon, 1979).

Considerando essa subjetividade e a influência da percepção, os processos de tomada de decisão nem sempre são lineares. Sternberg (2008) cita que, muitas vezes, a capacidade de tomada de decisão pode ser distorcida por vieses ou atalhos mentais, o que, em algum momento, pode gerar maior chance de erros.

Dentre os vieses ilustrados por Sternberg (2008) está o da representatividade, no qual os eventos são julgados pela probabilidade de serem representativos de uma população, considerando de antemão o que se conhece sobre o fato. No trânsito, por exemplo, ao realizar um cruzamento em uma rua pouco movimentada, normalmente o motorista não encontra carros atravessando no lado oposto; dessa forma, ao fazer o trajeto, ele pode não observar com tanta atenção ao atravessar. Essa decisão baseia-se na representação (ilusória) de que não se encontrarão outros veículos no cruzamento. Porém, não existe uma comprovação estatística desse fato e, inclusive, os “poucos” veículos que circulam poderão passar justamente no momento em que o motorista em questão necessita cruzar.

O viés da disponibilidade é o julgamento com base no quão fácil é lembrar daquilo que se percebe, de acordo com Sternberg (2008). O autor exemplifica que mesmo que os resultados estatísticos indiquem uma maior ocorrência de acidentes de carro do que de

avião, as pessoas tendem a se sentir menos seguras ao andar de avião, o que está, possivelmente, relacionado à repercussão dos acidentes com aviões.

A correlação ilusória denota uma tendência a ver atributos e categorias juntos, pois os indivíduos estão predispostos a fazê-lo (Sternberg, 2008). No caso do trânsito, se houver o estereótipo de que motoristas jovens apresentam direção insegura, com excesso de velocidade e imprudência, ao tomar conhecimento de um acidente de trânsito já se direciona o olhar para a idade do motorista e por vezes, precipitadamente, julga-se o condutor mais jovem como culpado.

Sternberg (2008) descreve o excesso de confiança quando a pessoa superestima suas habilidades, conhecimentos e capacidades de julgamento. A confiança em demasia nas habilidades de dirigir pode expor o motorista a atitudes arriscadas, como decidir por ultrapassagens perigosas e sem visibilidade adequada, por exemplo.

Já o viés da sabedoria *ex post* indica que, ao observar uma situação retrospectivamente, pode-se enxergar todos os sinais que levaram a esse resultado (Sternberg, 2008). Ao se questionar sobre a ocorrência de um acidente passado, é possível que o condutor reconheça e tenha clareza do que “não deveria ter feito”, como se fosse algo facilmente reconhecido, porém não observou no momento oportuno, antes do acidente.

A partir da exposição desses vieses na tomada de decisão, Sternberg (2008) aponta algumas alternativas para melhorar a tomada de decisão, a saber: por meio da prática, das informações e dos conhecimentos adequados ou também na evitação do excesso de segurança em palpites intuitivos. Para isso, é importante que se reconheçam os processos envolvidos na tomada de decisão, suas possíveis influências e atalhos que impedem suas funções adequadas. Esses vieses na tomada de decisão são comumente denominados de heurísticas.

Os processos psicológicos continuam sendo investigados nos últimos anos, inclusive na área do trânsito, com motoristas. Uma dessas pesquisas foi desenvolvida por Santos et al. (2012) que buscaram conhecer a influência do excesso de sonolência diurna na atenção concentrada e difusa em motoristas. Foram avaliados 300 motoristas das cidades de Brasília/DF e Florianópolis/SC e os resultados apontaram a sonolência como fator de risco comum entre motoristas de ônibus, o que interfere diretamente nos índices de atenção.

Outro estudo com foco na atenção dos motoristas foi desenvolvido na Noruega por Engström et al. (2013) e objetivou conhecer a prevalência do envolvimento do condutor em atividades secundárias enquanto dirigia. Os autores utilizaram a observação dos veículos na estrada e, posteriormente, entrevistaram 273 motoristas para essa verificação. A utilização do telefone celular e a sonolência foram apontadas pelos motoristas como as causas mais arriscadas para a direção. Comer e beber ao dirigir também foram resultados encontrados. E, curiosamente, o envolvimento em tarefas secundárias é menos frequente em motoristas que dirigiam com passageiros. Nesse caso, apenas a interação interpessoal ocorria (Engström et al., 2013).

Zhang et al. (2019) dedicaram-se a investigar os fatores que contribuem para os acidentes de trânsito a partir do exame de 234 acidentes rodoviários registrados em 27 províncias chinesas em um curto espaço de tempo. Dentre os resultados, os autores indicaram que a fadiga e o sono ao dirigir podem influenciar a atenção e aumentar a incidência de atos inseguros no trânsito.

Em pesquisa comparativa entre motoristas infratores que perderam o direito de dirigir e não infratores, Pasa (2013) procurou explorar as associações entre impulsividade, busca de sensações e comportamento de risco no trânsito. A busca de sensações relaciona-se com as preferências do indivíduo por sentir ou viver experiências novas e complexas, o qual, normalmente, assume riscos físicos e sociais para chegar a essas vivências. O estudo foi desenvolvido com condutores da cidade de Porto Alegre/RS e teve como amostra um total de 339 motoristas. Fatores como impulsividade e comportamentos de risco – envolvimento em acidentes graves –, foram preditores para mais infrações de trânsito. A utilização de bebida alcoólica também colaborou para esse resultado.

Impulsionados em compreender melhor o papel dos traços de personalidade e atitudes no risco de acidentes em motoristas de ônibus, Mallia et al. (2015) desenvolveram um estudo quantitativo aplicando questionários em 301 motoristas de duas cidades na Itália. Os resultados mostraram que alguns traços de personalidade relacionados à emocionalidade, como ansiedade e hostilidade, tiveram efeito nos comportamentos imprudentes dos motoristas de ônibus, podendo ocasionar violações das regras. A busca por sensações, como a preferência por novidades com a atitude de arriscar-se para tal e a falta de normas afeta a atitude em relação à segurança. Os autores apontam a atitude como um fator intermediário entre aspectos de personalidade e comportamento.

Thielen et al. (2008), por sua vez, desenvolveram um estudo com a finalidade de explicitar a interação entre a norma de velocidade e o comportamento de excesso de velocidade. Foram entrevistados 36 motoristas da cidade de Curitiba/PR, dos quais 20 possuíam mais de 9 multas de excesso de velocidade e 16 estavam sem nenhuma multa. Os infratores manifestaram aspectos de invulnerabilidade pessoal, associada a um otimismo irrealista e autopercepção superavaliada, além de exagerada percepção de controle sobre o ambiente, centrado em sua perícia e habilidade.

Na Índia, Verma et al. (2017) estudaram a influência do comportamento de busca de sensações dos motoristas de ônibus e sua relação nas taxas de envolvimento em acidentes. Com uma amostra de 160 motoristas de uma empresa de transporte público, identificaram que altos índices no quesito busca de sensações e emoções novas foram associados positivamente às taxas de envolvimento em acidentes.

Ngueutsa e Kouabenan (2017) pesquisaram a associação entre histórico de acidentes, percepção do risco na viagem e comportamentos de segurança no trânsito, aplicando um questionário em 525 motoristas no país de Camarões. Os resultados apontaram que um menor envolvimento em acidentes (três acidentes ou menos) amplia a percepção de risco nas viagens, aumenta o medo de acidentes e estimula o comportamento seguro. Já os envolvidos em mais de três acidentes percebem as viagens rodoviárias como menos arriscadas e tendem a demonstrar comportamentos menos seguros. Os autores relacionam que sobreviver a um acidente grave pode reforçar a crença de invulnerabilidade ou mesmo de que houve poderes sobrenaturais agindo. Isso, por sua vez, pode reduzir os níveis de medo levando à negligência.

Ao utilizar alguns indicadores (personalidade, *burnout*, fadiga, por exemplo) para desenvolver um modelo que prevê atitudes dos motoristas profissionais em relação às normas de segurança, Serrano-Fernández et al. (2020) pesquisaram uma amostra de 511 motoristas profissionais de vários setores do transporte. Dentre os resultados identificados, foi constatado o efeito que as variáveis de personalidade têm sobre as atitudes em relação à direção. Os autores identificaram que a estabilidade emocional e a amabilidade associam-se positivamente à eficácia no trânsito.

Diante dos estudos citados anteriormente, observa-se que a atenção, as questões emocionais, como impulsividade e busca de sensações, e a percepção são processos investigados e explorados em pesquisas nacionais e internacionais (Engström et al., 2013; Pasa, 2013; Santos et al., 2012; Verma et al., 2017). Os níveis de atenção são influenciados

pela sonolência, pela utilização de telefone celular e pelo ato de comer ou beber ao dirigir (Engström et al., 2013; Santos et al., 2012; Zhang et al., 2019). Visto a importância da atenção no contexto de trânsito, essa influência e o possível prejuízo dos níveis de atenção podem desencadear riscos para o trânsito (CFP, 7 fev., 2019; Rueda & Muniz, 2012).

Além disso, algumas pesquisas apontaram a influência das emoções em motoristas por meio da impulsividade, busca de sensações, ansiedade, hostilidade, estabilidade emocional e amabilidade (Mallia et al., 2015; Pasa, 2013; Serrano-Fernández et al., 2020; Verma et al., 2017). Considerando a influência das emoções no comportamento (Feldman, 2015; Myers & Dewall, 2017), é importante estar atento às formas como essas emoções irão refletir no ato de dirigir. Por essa razão, Mallia et al. (2015) sugerem estratégias de regulação emocional para melhorar a segurança na direção de motoristas, por meio de técnicas de relaxamento, por exemplo.

A percepção de risco foi investigada no estudo de Ngueutsa e Kouabenan (2017) e indicou um viés perceptivo identificado por Sternberg (2008), o da representatividade, pois os motoristas com mais envolvimento em acidentes graves percebiam as viagens como menos arriscadas, por já terem vivenciado situações perigosas e sobrevivido (Ngueutsa & Kouabenan, 2017). Além disso, outros vieses da percepção foram citados, tais como otimismo irrealista e autopercepção superavaliada, identificados em motoristas infratores (Thielen et al., 2008), o que pode estar relacionado com o excesso de confiança, quando as habilidades são superestimadas (Sternberg, 2008). Desse modo, observa-se o risco dos vieses perceptivos para a segurança no trânsito, considerando que as infrações se relacionam a atos inseguros.

Diante do aprofundamento teórico sobre os processos psicológicos e da apresentação de estudos relacionados a eles, fica evidente a importância de conhecer melhor essa relação por meio de pesquisas e estudos direcionados. Além dessa aproximação teórica, julga-se pertinente pensar em ações ou intervenções que preservem os processos psicológicos de motoristas, objetivando a predominância de comportamentos seguros no trânsito.

### 3.2 Características do Trabalho do Motorista de Transporte Coletivo de Passageiros

Ao tratar de motoristas, o CTB estabelece categorias que definem o direito de condução de determinados veículos (Brasil, 23 set., 1997). O público alvo desta pesquisa contempla motoristas com carteiras D e E. Na categoria D, enquadra-se o “condutor de

veículo motorizado utilizado no transporte de passageiros, cuja lotação exceda a oito lugares, excluído o do motorista” (Brasil, 23 set., 1997, n. p.). A Categoria E, por sua vez, engloba as categorias B, C e D, além de ampliar a possibilidade de operar veículos com unidade acoplada de peso total igual ou superior a seis mil quilogramas ou cuja lotação exceda oito lugares (Brasil, 23 set., 1997).

Para habilitar-se nas categorias D e E ou para conduzir veículos de transporte coletivo de passageiros ou de escolares o candidato deverá preencher os seguintes requisitos:

I - ser maior de vinte e um anos; II - estar habilitado: a) no mínimo há dois anos na categoria B, ou no mínimo há um ano na categoria C, quando pretender habilitar-se na categoria D; e b) no mínimo há um ano na categoria C, quando pretender habilitar-se na categoria E; III - não ter cometido nenhuma infração grave ou gravíssima ou ser reincidente em infrações médias durante os últimos doze meses; IV - ser aprovado em curso especializado e em curso de treinamento de prática veicular em situação de risco, nos termos da normatização do CONTRAN. (Brasil, 23 set., 1997, n. p.)

Além da exigência relacionada à categoria da habilitação, o profissional que trabalhar com transporte de pessoas deve realizar o Curso de Transporte Coletivo de Passageiros (CTCP) (Brasil, 18 jun., 2020). Dentre os diversos conteúdos abordados nessa qualificação, dois tópicos da estrutura curricular ganham destaque: a direção defensiva e o relacionamento interpessoal. Eles englobam aspectos relacionados ao comportamento seguro e solidário, à importância de evitar acidentes, à responsabilidade do condutor em relação aos demais atores no processo de circulação e ao estado físico e mental do condutor na condução de veículos (Brasil, 18 jun., 2020). Dessa maneira, observa-se a preocupação de autoridades públicas quanto ao comportamento dos condutores e a relevância destes para o trânsito.

O Código Brasileiro de Ocupações (CBO) reforça a necessidade de qualificação específica e descreve outras atividades do motorista de ônibus rodoviário que vão além de conduzir e vistoriar veículos (Ministério do Trabalho e Emprego, 2010). Destaca a sua obrigação em acompanhar o passageiro no embarque e desembarque, prestar informações durante a viagem e garantir conforto e segurança a todos.

Frente ao que a legislação aponta como obrigações e responsabilidades do motorista de transporte coletivo, levantam-se exigências peculiares a esse profissional, não

apenas frente ao trânsito, mas, também, aos demais fatores que interferem na rotina, como a relação com passageiros, o atendimento ao público e a cordialidade nas relações interpessoais. Estes podem ser apontados como fatores psicossociais presentes na atividade do motorista, os quais são capazes de representar risco ou proteção no desenvolvimento de seu trabalho.

Dentro da categoria de motorista de transporte coletivo de passageiros, existem classificações conforme o serviço que é prestado. O transporte urbano é considerado um serviço público que ocorre dentro do perímetro urbano de uma cidade. Neste, o pagamento é individualizado, com percurso e paradas definidas pelo poder público previamente (Brasil, 3 jan., 2012). Assim, devido à demanda de mobilidade urbana, habitualmente o fluxo de passageiros é alto, bem como o número de paradas para embarque e desembarque.

O serviço de transporte rodoviário, ou de longo curso como a legislação define, caracteriza-se como um transporte entre municípios do estado, com rota pré-definida pelo poder concedente, o Departamento Autônomo de Estradas e Rodagem (DAER). Trata-se de um serviço público que prevê que os passageiros paguem suas passagens conforme a rota que irão percorrer (Rio Grande do Sul, 31 dez., 2014). Desse modo, os usuários se alternam ao longo do percurso, visto que muitas pessoas sobem e descem no decorrer do trajeto. Assim, os passageiros são diferentes a cada viagem percorrida. Além disso, em função dessas mudanças, as paradas para embarque e desembarque podem se modificar durante o trajeto, considerando a necessidade dos passageiros. O serviço de fretamento, por sua vez, refere-se ao transporte de pessoas para o deslocamento de um grupo restrito de usuários, podendo ter finalidades distintas. Dentre elas, destaca-se: empresarial (transportando funcionários de empresa para o trabalho), turístico ou estudantil (transporte de alunos). O percurso do transporte é definido por contrato estabelecido para a prestação do serviço (Rio Grande do Sul, 2010). Dessa maneira, o percurso prevê paradas pré-definidas, bem como passageiros fixos.

Ao considerar a importância e o papel do motorista de transporte coletivo de passageiros no contexto de trânsito, a literatura apresenta estudos que buscam compreender o comportamento desse profissional, conhecer as influências que ele sofre na rotina de trabalho e o impacto disso em sua saúde física e mental (Battiston, 2016; Han & Zhao, 2020; Mallia et al., 2015; Moraes et al., 2017; Verma et al., 2017; Zhang et al., 2019).

Na perspectiva de compreender a influência do comportamento humano na ocorrência de acidentes de trânsito, Mallia et al. (2015) se debruça a entender como

aspectos de personalidade do motorista tem relação com essas ocorrências. Han e Zhao (2020) também voltam o olhar para os erros do condutor e seu perfil sociodemográfico e uma possível relação com os acidentes.

Já Battiston (2016) amplia as verificações para os mais diferentes aspectos, como condições e infraestrutura das vias, outros motoristas ou mesmo a legislação de trânsito impactam nos acidentes. Aspectos culturais, seja da comunidade ou das organizações de trabalho, são fatores importantes e investigados na ocorrência de acidentes, ampliando o foco para os fenômenos psicossociais (Safitri et al., 2020; Verma et al., 2017; Zhang et al., 2019).

Muitos estudos preocupam-se com o ser humano motorista, sua saúde física e mental e as influências que este sofre no dia a dia de trabalho (Gómez-Ortiz et al., 2018; Mamcarz et al., 2019; Matos et al., 2015; Matias & Sales, 2017; Moraes et al., 2017; Silveira et al., 2014; Nascimento, 2017; Neumann & Carlotto, 2020; Silva & Zavarize, 2017; Useche et al., 2018; Useche et al., 2020). Mesmo existindo uma predominância de estudos voltados para a saúde física (Moraes et al., 2017), aspectos emocionais, como o estresse decorrente do trabalho, é um dos principais fator de interesse dos pesquisadores no que se refere a estudos com público de motoristas de transporte de passageiros Mamcarz et al., 2019; (Gómez-Ortiz et al., 2018; Matos et al., 2015; Useche et al., 2018; Useche et al., 2020).

Fatores comumente relacionados ao maior nível de estresse foram a falta de tempo para a realização das viagens, o congestionamento e a lentidão no trânsito, as dificuldades inerentes à relação com passageiros e a falta de apoio de superiores hierárquicos (Gómez-Ortiz et al., 2018; Matos et al., 2015; Silva & Zavarize, 2017). Influências que habitualmente tem associação com o aumento de acidentes de trânsito, que merecem atenção em estudos e intervenções (Mamcarz et al., 2019; Useche et al., 2018).

A tensão no trabalho e a Síndrome de Burnout também foram alvo de atenção e estudo e sinalizaram as altas cargas de trabalho, a relação com o passageiros e superiores hierárquicos e a pressão decorrente da alta responsabilidade da profissão como influências negativas para o motorista (Neumann & Carlotto, 2020; Useche et al., 2020). Aspectos que comumente se relacionam com uma maior predisposição a ocorrência de acidentes de trânsito (Useche et al., 2020).

Ainda na perspectiva da influência que o trabalho exerce no ser humano motorista, diferenças entre o trabalho prescrito e o trabalho real foram alvo de investigação e

apontaram que quanto mais distante esses aspectos maiores são as chances de adoecimento (Matias & Sales, 2017; Silveira et al., 2014). Além disso, quanto mais precário for o trabalho, sem estruturas adequadas para a atividade, maiores são as chances de adoecimento (Nascimento, 2017).

Todavia, existem autores que procuraram estudar aspectos relacionados à segurança e a um desempenho adequado do trabalho do motorista de transporte coletivo de passageiros, com foco em mudar e melhorar comportamentos de segurança e desenvolver modelos que estimulem atitudes relacionadas a segurança (Calé, 2012; Serrano-Fernández et al., 2020). O papel das organizações está intimamente associada a essa mudança e melhora de comportamento, tanto por meio do clima e motivação de segurança proveniente da cultura organizacional, quanto nos treinamentos e programas de qualificação continuada (Elvebakk et al., 2020; Safitri et al., 2020).

Diante do exposto, as pesquisas com o público de motoristas de transporte coletivo de passageiros contemplam temáticas variadas e com muitos focos de atenção, tamanha é a complexidade da atividade, as influências presentes na profissão e as possibilidades de melhoria e intervenção.

## COMPORTAMENTO SEGURO NO TRÂNSITO

O estudo do comportamento seguro no trânsito é fundamental para compreender o que influencia sua ocorrência e assim também projetar possibilidades para o aumento de sua ocorrência. Comportar-se de modo seguro, nas mais diversas situações, está alinhado à preservação da integridade da vida, com a redução de acidentes e incidentes (Bley, 2020), e no trânsito não seria diferente.

Neste tópico serão explorados os fatores de risco e de proteção psicossociais associados aos motoristas e sua influência e relação com a segurança no trânsito, explorando estudos com este público. Além disso, uma construção teórica será apresentada para fundamentar a compreensão do constructo comportamento seguro, utilizando autores que aprofundam a temática e culminando num modelo direcionado ao comportamento seguro no trânsito.

### 4.1 Fatores de Risco e Proteção Psicossocial Associados ao Comportamento Seguro no Trânsito

Os fatores psicossociais são a associação dos fatores psicológicos e sociais que coexistem e interferem diretamente na saúde e na doença mental dos indivíduos (Gomes et al., 2015). É um constructo largamente estudado na área organizacional, nas interações entre e no ambiente de trabalho, como uma influência importante na vida laboral das pessoas (International Labour Organization [ILO], 1986; Melià, Nogareda, Lahera, Duro, Peiró, Salanova & Gracia, 2006; ILO, 1984; Zanelli & Kanan, 2018). Dizem respeito às condições que se encontram presentes em uma situação de trabalho e que se relacionam com a organização, com a tarefa executada, com o conteúdo e com o desempenho do trabalho, impactando na saúde física, social e psíquica (ILO, 1984; Meliá et al., 2006). Os fatores psicossociais também consideram a capacidade dos trabalhadores, suas necessidades, sua cultura e suas questões externas ao trabalho, o que pode influenciar a saúde, o desempenho e a satisfação das pessoas (ILO, 1984).

Ao estabelecer uma analogia com o ambiente organizacional, o conceito de psicologia do trânsito também considera fatores externos ao indivíduo, influenciando sua forma de agir (Balbinot et al., 2011; Rozestraten, 1988). Desse modo, influências psicossociais também estão presentes e condicionam o comportamento dos motoristas, intervindo no seu bem-estar e nas condições de direção. Em se tratando de motoristas

profissionais, também é possível considerar os aspectos psicossociais relacionados à organização como influenciadores de seus comportamentos.

Ao analisar o conceito de fatores psicossociais da ILO, Zanelli e Kanan (2018) destacam o termo *interações* como as relações psicológicas e sociais presentes no trabalho e evidenciam o termo *influenciar* como um processo de troca que não prevê vetores (positivos e negativos), mas que considera um movimento constante. Assim, os autores propõem algumas reflexões, organização e síntese de conteúdo para a compreensão do constructo. Para a categorização dos fatores psicossociais relacionados ao trabalho, Zanelli e Kanan (2018) destacam três âmbitos de influência: os fatores referentes ao indivíduo trabalhador, os fatores internos ao trabalho e os fatores externos ao trabalho.

Para analisar os fatores do indivíduo, é relevante que seja dada a atenção para características demográficas (gênero, idade, profissão, estado civil, grau de instrução, entre outras), autoestima e autoconhecimento (refletem a confiança, o respeito e a capacidade de reconhecer e compreender os próprios comportamento). Além disso, é importante verificar a capacidade de enfrentamento e adaptação (refletem a forma que a pessoa lida com desafios, ameaças e estresse), habilidades sociais (considerando a interação com os outros, o respeito com eles e consigo nessa relação), estilo de vida (identificado por hábitos, padrões de consumo e uso do tempo), sentido da vida (clareza dos objetivos e verificação dos caminhos para atingi-los) e *locus de controle* (relaciona-se à influência que a pessoa considera no controle dos eventos) (Zanelli & Kanan, 2018).

O *locus de controle* representa aquilo que o indivíduo acredita que controla em seu comportamento, que pode ser interno, quando os resultados das ações são determinados pelas próprias ações, ou externo, quando os resultados são oriundos de fatores externos ao indivíduo (Rotter, 1966). Esse constructo é importante para analisar os fatores psicossociais no trabalho sob a perspectiva do indivíduo (Zanelli & Kanan, 2018) e também para compreender melhor o envolvimento das pessoas com o trabalho (Siqueira & Gomide Júnior, 2014).

Na dimensão do indivíduo, é possível citar vínculos importantes estabelecidos com o trabalho que refletem em maior produtividade e baixo absenteísmo, o que torna os trabalhadores mais satisfeitos, possivelmente refletindo também na segurança (Siqueira & Gomide Júnior, 2014). Os vínculos com o trabalho referem-se à satisfação e ao envolvimento do indivíduo com a função/atividade que desempenha. A satisfação diz respeito às experiências positivas que o indivíduo tem no trabalho e refletem na vida,

sendo um indicador de influência do trabalho sobre a saúde mental: quanto maior a satisfação no trabalho melhor sua saúde mental. O envolvimento relaciona-se com a autoestima do indivíduo, com o locus de controle e com o quanto a pessoa considera o trabalho um fim em si mesmo, que lhe proporciona satisfação psicológica em níveis elevados (Siqueira & Gomide Júnior, 2014).

Os fatores internos ao trabalho dizem respeito diretamente à organização, às atividades a desenvolver e às suas condições de execução, de acordo com Zanelli & Kanan (2018). Os autores sugerem investigar e conhecer as condições do ambiente de trabalho e os aspectos observáveis, como agentes biológicos, químicos, físicos e ergonômicos, bem como as características arquitetônicas do espaço. Também é importante estar atento para as condições da tarefa, que contemplam a carga física e mental de trabalho, para o que é determinado e precisa ser realizado e as exigências para que seja feito, os conhecimentos e qualificações necessárias, o fluxo de trabalho, dentre outros fatores. Além disso, as condições do grupo de trabalho são relevantes nessa avaliação: tamanho do grupo, oportunidades de participação, definição de papéis, hierarquia, liderança e coordenações, aceitação da diversidade, entre outros. As condições da própria organização compõem mais um dos fatores internos ao trabalho e considera objetivos e estratégias organizacionais, suas políticas, sua cultura organizacional, investimento e recursos para saúde e segurança, formas de comunicação, oferta de desenvolvimento e aprendizagem contínua, entre outros (Zanelli & Kanan, 2018). Esses fatores também merecem ser observados e investigados para compreender suas influências no comportamento seguro de motoristas.

A comunicação dentro das organizações exerce funções importantes, como controle, motivação, expressão emocional e informação. O controle se refere às hierarquias de comunicação de informações ou mesmo de normas a serem seguidas. A motivação diz respeito ao esclarecimento do que se espera do trabalhador, como está seu desempenho e alternativas para melhorar. Já a expressão emocional são os sentimentos externalizados, o que confere à comunicação uma importância enquanto socialização do sujeito. Nesse sentido, a informação contribui para a tomada de decisão, por meio da transmissão de dados que facilitem a identificação e avaliação de alternativas para a resolução de problemas (Robbins, 1943/2005).

A comunicação é essencial dentro das organizações de trabalho e tem uma representação importante para o bem-estar do trabalhador, quando não funciona

adequadamente, pode ser associada aos fatores de risco psicossociais, como o estresse, por exemplo (Lucca & Sobral, 2017).

Os vínculos, como a percepção de suporte e reciprocidade, estabelecidos com a organização são explorados por Siqueira e Gomide Júnior (2014). A percepção de suporte refere-se às crenças que o trabalhador tem sobre o compromisso da empresa com ele, em um modelo no qual o funcionário é o receptor e a organização a doadora. Já a reciprocidade pressupõe a forma como a organização retribui possíveis atos de ajuda que o funcionário entenda ter oferecido além de suas obrigações.

A relação entre trabalhador e organização habitualmente é intermediada pela figura do gestor ou líder, que tem como atribuição atingir metas organizacionais. Além disso, seu papel é essencial para a compreensão do comportamento do grupo, visto seu direcionamento para o alcance de objetivos na equipe (Robbins, 1943/2005). O reflexo de sua atuação transpõe questões objetivas, influenciando também na saúde e bem-estar de seus liderados.

Zanelli e Kanan (2018) apontam a relevância de se investigar os fatores externos ao trabalho, que não são identificados no cotidiano, mas que podem influenciar no modo como o trabalhador processa as informações, responde a estímulos no trabalho e em como se comporta. São eles: a situação econômica familiar, referente aos proventos advindos do trabalho, quantas pessoas dependem disso e se é suficiente para alimentação, saúde, lazer, entre outros; o relacionamento conjugal e familiar, que diz respeito à satisfação com os vínculos estabelecidos, o apoio e suporte recebido e o desejo em manter a convivência; a qualidade de assistência à saúde, traduzida nos cuidados com a saúde no que se refere a medidas preventivas, como exames periódicos, prática de exercícios físicos e controle de alimentação.

Também, como externo ao trabalho, encontra-se o acesso à educação e recreação, como o ingresso e a frequência em atividades que promovam o desenvolvimento intelectual, profissional e de lazer, que proporcionem descontração; rede de apoio social, referente à qualidade dos relacionamentos, apoio e o compartilhamento de momentos bons e ruins com pessoas externas à família; participação em grupos comunitários, como uma forma de inserção coletiva, seja com foco em atividades físicas ou de cunho religioso, por exemplo; também a análise da situação política e econômica da localidade, do país e do mundo, considerando o reflexo de períodos de calmaria ou crise para a população, mesmo

que não diretamente envolvida em movimentos de cooperação ou protesto (Zanelli & Kanan, 2018).

Esses fatores interferem não só no comportamento do ser humano no local de trabalho, mas também nos demais âmbitos de convivência, e o próprio trabalho interfere nos demais espaços em que o ser humano está inserido. É possível supor que os fatores psicossociais têm relação direta com o comportamento no trânsito, ao considerar as influências externas ao condutor nesses espaços. Como o presente trabalho se propôs a estudar os motoristas profissionais, considera-se que os fatores psicossociais no trabalho estão intimamente relacionados ao comportamento desses motoristas ao desenvolverem suas atividades laborais.

Ainda em um movimento de síntese e compreensão dos fatores psicossociais, esses podem ser classificados em duas ordens: de risco e de proteção. Os fatores de risco psicossocial são condições ou acontecimentos que potencializam a probabilidade de danos à saúde e à segurança, afetando o trabalhador, o seu grupo ou mesmo a organização como um todo (ILO, 1984; Meliá et al., 2006; Zanelli & Kanan, 2018). Estes podem adotar valores e configurações desfavoráveis para a saúde e segurança do trabalho, bem como para o desempenho das atividades, conforme expõem Meliá et al. (2006). Esses autores apontam alguns exemplos de risco psicossocial no trabalho, como, por exemplo, as características da tarefa (quantidade de trabalho, monotonia, repetitividade, responsabilidade), a estrutura da organização (definição de competências, comunicação), as características do trabalho (salário, condições físicas), as características da empresa (tamanho, imagem social, segmento) e a organização do tempo de trabalho (trabalho em turnos, pausas no trabalho, organização da jornada). O envelhecimento da população ativa, a precarização e a insegurança no trabalho também são consideradas fontes de risco psicossocial (Costa & Santos, 2013).

Avaliando os riscos citados, é possível identificar que existe uma relação direta com os âmbitos relacionados à organização. Desse modo, os problemas de saúde podem surgir quando as exigências e as condições organizacionais estão desalinhadas com as capacidades das pessoas (Meliá et al., 2006). Os comportamentos do indivíduo estão intimamente relacionados com o âmbito individual do trabalhador e com o âmbito externo ao trabalho (Zanelli & Kanan, 2018), pressupondo, assim, a relevância de conhecer e de considerar tais âmbitos nos estudos e nas pesquisas sobre os fatores psicossociais no trabalho.

Já os fatores de proteção psicossocial relacionam-se diretamente à redução ou à eliminação das possibilidades de ocorrência de resultados indesejados na organização. Para isso, apoiam e fortalecem os trabalhadores para uma adaptação e evolução bem-sucedida, sendo considerados agentes de manutenção e melhoria da saúde (ILO, 1984; Zanelli & Kanan, 2018). Uma interação positiva e de proteção entre organização e indivíduo ocorre quando a pessoa tem a possibilidade de encontrar respostas a suas expectativas e de desempenhar suas capacidades de forma salutar (Meliá et al., 2006).

Zanelli & Kanan (2018) propõem uma análise de características e recursos que facilitam a administração dos eventos diários no trabalho e na vida, a partir dos âmbitos dos fatores psicossociais, por meio de exemplos. Quanto aos fatores referentes ao indivíduo trabalhador, pode-se citar as experiências de vida como fundamentais para a autoestima e para o autocontrole, auxiliando na capacidade de enfrentamento de situações adversas e contribuindo para o desenvolvimento de habilidades sociais. No caso das pessoas possuírem alguma dificuldade ou limitação nesses aspectos, a empresa pode e deve auxiliá-las com acompanhamentos funcionais, treinamentos, desenvolvimento ou, até mesmo, programas de reaprendizagem.

No que se refere aos fatores internos à organização, é importante a valorização e o investimento em saúde e segurança como valores estratégicos para a empresa, em todos os níveis hierárquicos. Transparência, respeito, confiança e responsabilidade são valores que favorecem ambientes saudáveis e criam recursos de proteção psicossocial para os indivíduos. No âmbito dos fatores externos ao trabalho – como, por exemplo, relacionamento conjugal e familiar, finanças, educação e saúde – a empresa pode contribuir firmando convênios ou estabelecendo programas para informar e subsidiar decisões e escolhas do trabalhador, o que deve influenciar positivamente em seu trabalho (Zanelli & Kanan, 2018).

A seguir, serão apresentados estudos desenvolvidos para compreender melhor o comportamento humano no trânsito e as suas influências. Muitos deles identificaram fatores psicossociais interferindo ou determinando o comportamento dos motoristas.

Oliveira e Pinheiro (2007) realizaram uma pesquisa com 457 motoristas do transporte coletivo urbano da cidade de Natal/RN. Como resultado, identificaram aspectos que se associam positivamente à ocorrência de acidentes de trânsito, são eles: horas extras, trabalho em férias, emissão de atestados médicos, reclamações de passageiros, sonolência diurna excessiva e preocupação com sono, dirigir atrasado e problemas familiares.

Ainda na cidade de Natal/RN, Silveira, Abreu e Santos (2014) analisaram a diferença entre o trabalho prescrito e o trabalho real de motoristas urbanos. Para isso, foram utilizadas entrevistas, as quais evidenciaram vários pontos de divergência. As maiores diferenças relacionam-se aos aspectos do trânsito, como tempo de viagem, manutenção veicular, ambiente físico, condições da via, local de trabalho e supervisão. Diante da inconsistência entre o trabalho prescrito, identificado no descritivo de cargos da empresa, e o trabalho real, exposto pelos entrevistados, os autores apontam alternativas a serem adotadas pela organização, de modo a aproximar esses conceitos. Dentre as sugestões estão: a revisão nos processos de recrutamento, seleção, avaliação de desempenho, política salarial e de benefícios, programas compensatórios e redução de fatores estressores no trabalho.

O estudo de Useche et al. (2018), por sua vez, examinou a associação entre estresse no trabalho e desempenho dos motoristas de transporte público e comparou as exposições com o risco psicossocial no trabalho de três tipos diferentes de trabalhadores: motoristas de táxi, motoristas de ônibus urbanos e motoristas de ônibus interurbanos. Participaram do estudo 780 motoristas da cidade de Bogotá, na Colômbia, e as principais variáveis relacionadas a acidentes foram idade e experiência, fatores psicossociais no trabalho e indicadores de saúde. A tensão no trabalho e a percepção de insegurança destacaram-se ao explicar a ocorrência de acidentes de trânsito.

Mamcarz et al. (2019) analisaram diferenças entre traços de personalidade, estresse e incidentes de trânsito nos grupos de motoristas de transporte público e de carga na cidade de Lublin, na Polônia. Essa pesquisa foi composta por 150 motoristas e a análise de dados permitiu identificar que a impulsividade estava mais presente nos profissionais de carga. A carga de estresse por pressão de tempo esteve presente nos dois públicos, sendo que em motoristas de carga essa variável associou-se com as mudanças constantes de rotas e de trajetos. Nos motoristas de ônibus, por outro lado, o estresse relacionou-se ao contato com passageiros e com as mais diferentes demandas e conflitos, como, por exemplo, as agressões, as incertezas e a responsabilidade no transporte de vidas.

Battiston (2016) se propôs a conhecer melhor as variáveis associadas ao fator humano nos acidentes de trânsito ao compreender as implicações do ambiente físico nas ações dos condutores. Para tanto, utilizou o conceito de *affordances* (possibilidades de ação que o ambiente propicia às pessoas). O autor desenvolveu sua tese de doutorado com a coleta de informações documentais e dados de 120 motoristas, por meio de instrumentos

específicos. Revelou que fatores como a infraestrutura da via (presença de semáforos e interseções), outros condutores (sinalização veicular, interações com demais condutores ou participantes do trânsito) e os aspectos da legislação (percepção de infrações) associam-se aos comportamentos de risco dos motoristas, podendo resultar em acidentes de trânsito. Além disso, constatou que motoristas que percebem mais os riscos no ambiente de trânsito se envolvem em menos acidentes e cometem menos infrações. Isto permite estabelecer correlação entre a percepção de sinais de risco no ambiente de trânsito e a frequência com que esse motorista se envolve em ocorrências.

Ao analisar o fenômeno da precarização social do trabalho do motorista de ônibus rodoviário urbano e as implicações para a saúde desses indivíduos, Nascimento (2017) entrevistou 23 motoristas urbanos da cidade de Salvador/BA e outros 5 profissionais que exerciam funções distintas, todos vinculados ao transporte urbano da cidade. A partir da pesquisa, foram identificados fatores que pressionam o cotidiano do trabalho, os quais implicam em danos à saúde e risco à vida: a vibração do veículo, a temperatura ambiente e do equipamento, a relação com o usuário, os assaltos, os incêndios e as agressões diversas. Ademais, constata-se que as condições precárias do trabalho aumentam a frequência de adoecimento do trabalhador, tanto no âmbito físico quanto nos transtornos mentais.

No intuito de observar como o clima de segurança, consciência de segurança, comportamento de segurança, motivação de segurança, participação de segurança e conhecimento de segurança influenciaram as violações de segurança dos motoristas de *Bus Rapid Transit* em Jacarta, na Indonésia, Safitri et al. (2020) coletaram dados de 391 motoristas de uma empresa de transporte urbano. Os autores observaram que as empresas, por meio de sua cultura de segurança, influenciam as violações de segurança dos motoristas, de modo que a melhoria do clima de segurança organizacional aumenta a motivação do motorista em buscar segurança, o que – por sua vez – reflete no comportamento de segurança e reduz a tendência a violações. Assim, um melhor clima de segurança pode ampliar o conhecimento acerca da temática, o que resulta em uma maior participação e no cuidado do motorista com a segurança.

Na China, Han e Zhao (2020) investigaram comportamentos específicos de motoristas de ônibus urbanos profissionais com o *Driver Behavior Questionnaire* (DBQ). Para isso, foram aplicados 377 questionários para motoristas de uma empresa de transporte público em Shaanxi Province. Os autores identificaram que quanto mais as leis são respeitadas, menor é a chance de ocorrerem comportamentos ruins no trânsito.

Reconheceram, ainda, variáveis que interferem no comportamento de dirigir, como sexo, estado civil, tamanho da família, jornada diária de condução, renda mensal e habilidades e comportamentos positivos para dirigir. O tamanho da família, por exemplo, impacta na pressão para trabalhar, na busca de melhores remunerações, o que reflete na forma de dirigir.

Em outro estudo, Neumann e Carlotto (2020) pesquisaram os fatores associados às dimensões da Síndrome de Burnout em 258 motoristas profissionais de transporte coletivo de passageiros. Como resultados, identificaram variáveis sociodemográficas; variáveis laborais, como tempo de profissão e de jornada de trabalho; estressores ocupacionais, como o relacionamento com passageiros e fiscais, o risco de assalto e às condições ambientais e escalas de trabalho; estressores psicossociais relacionados à ambiguidade de papéis e à pressão decorrente da alta responsabilidade.

Para analisar o estresse ocupacional dos motoristas que atuam em empresas de transporte coletivo urbano na cidade de Belo Horizonte/MG, Matos et al. (2015) realizaram uma pesquisa tipo *survey* para coletar dados de 124 motoristas profissionais. Os participantes apontaram como principais causas do estresse o curto espaço de tempo para as viagens, o trânsito lento, o expressivo número de veículos em circulação e a relação conflituosa com passageiros. Como estratégias de regulação do estresse, o público pesquisado citou imaginar e mentalizar situações prazerosas, realizar atividades físicas e de entretenimento, obter apoio dos colegas de trabalho e, por fim, vivenciar momentos de lazer com a família.

Já a pesquisa realizada por Zhang et al. (2019) investigou os fatores que contribuem para os acidentes de trânsito. Os autores identificaram que influências psicossociais, como a maior ocorrência de acidentes de trânsito, efetivam-se quando o clima de segurança é empobrecido na organização. O clima de segurança fraco é identificado por meio do acompanhamento reduzido de supervisão por parte da gestão e pela falta de responsabilidade da organização nas ações, normas, regras, valores e crenças.

Em sua pesquisa, Silva e Zavarize (2017) examinaram fatores que ocasionam o estresse nos motoristas de transporte coletivo, em uma comparação entre motoristas de transporte urbano e fretamento. Participaram do estudo 60 motoristas de transporte coletivo de passageiros de uma empresa privada localizada em Mongi-Guaçu/SP. Foi identificado que o nível de estresse de motoristas de transporte urbano é mais elevado que os de motoristas do fretamento. Além disso, destacam-se como causas relacionadas ao estresse

nos motoristas urbanos, principalmente, a relação com os passageiros, enquanto no fretamento predominam os congestionamentos. Já as escalas de trabalho foram apontadas pelos dois grupos como desencadeadoras de estresse.

Para estimar as taxas de risco de acidentes e saúde mental de motoristas de ônibus rápido (BRT) com base em fatores de risco psicossociais no trabalho que levam ao aumento do estresse e problemas de saúde, Gómez-Ortiz, Cendales, Useche e Bocarejo (2018) utilizaram dois instrumentos quantitativos: o *Job Content Questionnaire* (JCQ) e a versão curta do Questionário de Desequilíbrio Esforço-Recompensa (ERI). A pesquisa foi desenvolvida com 524 motoristas de 4 empresas em Bogotá, na Colômbia. Constatou-se que os motoristas que perceberam maiores fatores de risco psicossocial no trabalho tiveram mais acidentes nos últimos 3 anos. Os fatores de risco psicossociais mais relevantes foram a percepção de falta de apoio do supervisor e maiores relatos de evitação ou percepção de possíveis riscos. Ademais, alguns motoristas compreenderam que as recompensas não compensam seus esforços, e a saúde mental dos condutores associa-se às condições psicossociais estressantes de trabalho. Diante disso, os pesquisadores constatarem a relevância da relação entre gerentes e trabalhadores, em um movimento de maior cooperação, além da necessidade de revisão da distribuição de recompensas.

Com o objetivo de identificar as influências do comportamento sonolento de motoristas de caminhão, Mahajan, Velaga, Kumar, Choudhary e Choudhary (2019) desenvolveram uma pesquisa com 490 motoristas de caminhão de longa distância na Índia. Os autores consideraram que a direção sonolenta oferece riscos para o comportamento do motorista no trânsito, reduzindo os seus reflexos e deixando-os mais propensos ao envolvimento em acidentes de trânsito. Os resultados da pesquisa apontaram que o estilo de vida do motorista e os fatores financeiros exercem um papel significativo na sonolência do motorista ao dirigir. O tempo da direção foi uma variável positivamente associada à fadiga e à sonolência, bem como à forma de remuneração do motorista, visto que, sendo efetuada por produtividade, existia a tendência de ampliação das horas trabalhadas. Também foi identificado que os caminhoneiros com responsabilidade financeira frente ao núcleo familiar tendem a preservar mais o sono e, por isso, passam a dirigir com mais cautela.

Useche et al. (2020) identificaram que a tensão do trabalho em motoristas profissionais está positivamente relacionada com acidentes de trânsito ocupacionais, ou seja, quando o acidente de trânsito ocorre durante o desempenho das atividades laborais. A

tensão no trabalho está relacionada a um excesso de demanda de trabalho frente aos recursos do indivíduo, que demonstra dificuldades para administrar e controlar as altas exigências, ficando, desse modo, vulnerável ao estresse. Esses resultados foram provenientes de um estudo que procurou examinar como os estilos de direção regulam o efeito da tensão no trabalho sobre acidentes de trânsito de motoristas profissionais e teve como participantes 753 motoristas profissionais da cidade de Bogotá, na Colômbia.

Diante dos estudos apresentados, é possível estabelecer uma relação inicial com o que Zanelli e Kanan (2018) entendem como âmbitos de influência psicossocial. Os fatores referentes ao indivíduo trabalhador podem ser identificados nas relações que o motorista necessita estabelecer com os passageiros e com outros condutores (Battiston, 2016; Mamcarz et al., 2019; Matias & Sales, 2017; Matos et al., 2015; Nascimento, 2017; Neumann & Carlotto, 2020; Oliveira & Pinheiro, 2007; Silva & Zavarize, 2017), o que predispõe as suas habilidades na interação com os outros (Zanelli & Kanan, 2018). Além disso, a idade e o tempo de experiência são citados como importantes variáveis para o comportamento de motoristas (Neumann & Carlotto, 2020; Useche et al., 2018). As mudanças constantes de rotas e trajetos (Mamcarz et al., 2019) também requerem capacidade de enfrentamento e adaptação, o que está associado aos fatores psicossociais relacionados ao indivíduo (Zanelli & Kanan, 2018). Ainda, a saúde mental pode sofrer influência dos fatores psicossociais pela percepção de que as recompensas que recebem não compensam o seu esforço (Gómez-Ortiz et al., 2018), o que vincula-se à percepção de reciprocidade organizacional, considerada importante para o indivíduo trabalhador (Siqueira & Gomide Júnior, 2014).

No que se refere aos fatores internos ao trabalho, isto é, aos fatores referentes à organização, a jornada de trabalho diária, as escalas de trabalho, as horas extras, a pressão de tempo ou o pouco tempo para realizar as viagens (Han & Zhao, 2020; Mahajan et al., 2019; Neumann & Carlotto, 2020; Oliveira & Pinheiro, 2007; Silva & Zavarize, 2017; Useche et al., 2020) podem estar relacionados com as condições da tarefa (Zanelli & Kanan, 2018). As condições do veículo também dizem respeito à estrutura oferecida pela empresa para o desempenho da tarefa (Nascimento, 2017; Silveira et al., 2014). O relacionamento com fiscais e supervisão (Gómez-Ortiz et al., 2018; Neumann & Carlotto, 2020; Silveira et al., 2014) refere-se às condições do grupo de trabalho, como hierarquia e liderança dentro da organização (Zanelli & Kanan, 2018). O clima de segurança organizacional “pobre”, apontado por Zhang et al. (2019) como influenciador do

comportamento do condutor, faz referência à cultura e aos valores organizacionais (Zanelli & Kanan, 2018).

Os fatores externos ao trabalho estão presentes na preocupação com problemas familiares como referem Oliveira e Pinheiro (2007) e Mahajan et al. (2019). Para além disso, existe interferência do tamanho da família e da renda mensal na maneira com que os motoristas se comportam no trânsito (Han & Zhao, 2020). Esses resultados referem-se a questões que não são evidentes no cotidiano de trabalho, mas que influenciam os trabalhadores motoristas (Zanelli & Kanan, 2018).

Embora não sejam assim denominados, é possível observar uma predominância de pesquisas relacionadas aos fatores de riscos psicossociais tanto pelo foco e objetivo dos estudos quanto pelos resultados. A maior parte desses riscos estavam relacionados a comportamentos de violação (Safitri et al., 2020), precarização do trabalho de motorista (Nascimento, 2017), acidentes de trânsito (Battiston, 2016; Mahajan et al., 2019; Oliveira & Pinheiro, 2007; Zhang et al., 2019) e níveis de estresse dos condutores (Mamcarz et al., 2019; Matos et al., 2015; Neumann & Carlotto, 2020; Silva & Zavarize, 2017; Useche et al., 2018; Useche et al., 2020).

Alguns estudos destacaram resultados relacionados aos fatores de proteção psicossocial, como a relação existente entre um melhor clima de segurança e um menor índice de violações, além de explicitarem que quanto mais as leis são respeitadas menor é a chance de comportamentos desfavoráveis (Han & Zhao, 2020; Safitri et al., 2020). Ademais, identificaram que a responsabilidade com a família tende a desencadear comportamentos mais cuidadosos do motorista no trânsito (Mahajan et al., 2019). As estratégias de regulação do estresse também podem ser fatores protetivos, como, por exemplo, obter apoio dos colegas de trabalho, realizar atividades físicas e vivenciar momentos de lazer com a família (Matos et al., 2015).

Sendo assim, conhecer os fatores psicossociais e identificar seus potenciais de riscos ou de proteção para o comportamento seguro no trânsito é importante para a administração de medidas preventivas junto a motoristas e empresas. Pode ser uma direção para compreender as inúmeras influências presentes no trânsito para motoristas profissionais e, a partir disso, planejar ações com foco na ampliação de fatores de proteção psicossocial.

Desse modo, além de compreender alguns processos e fatores influentes no comportamento de dirigir, torna-se importante conhecer e aprofundar o conceito de comportamento seguro no trânsito. Esse conceito será explorado a seguir.

#### 4.2 Comportamento Seguro no Trânsito: Perspectivas Teórico-Metodológicas

No trânsito, bem como em outros campos de estudo, a psicologia amplia sua atuação com a demanda de analisar o comportamento a fim de evitar acidentes (Balbinot et al., 2011; Rozestraten, 1988). Na perspectiva da não ocorrência de acidentes, são estudados tanto os comportamentos de risco quanto os comportamentos seguros. Existe uma predominância de estudos sob a ótica do risco, das razões que levam as pessoas a se comportarem arriscadamente, dos comportamentos que são representativos de risco e das alternativas que são necessárias para mensurar e reduzir tais comportamentos (Barros-Delben, Carloto & Cruz, 2020; Battiston, 2016; Carvalho, Moraes & Mendes, 2017; Faller, 2010; Mallia et al., 2015; Oliveira & Pinheiro, 2007; Oliveira et al., 2016; Pasa, 2013; Safitri et al., 2020; Santos et al., 2012; Silva, Andrade, Soares, Nunes & Melchior, 2008; Souza, Paiva & Reimão, 2008; Thielen et al., 2008; Useche et al., 2018; Verma et al., 2017).

Todavia, também existem estudos e teorias voltados para a compreensão das razões que levam os seres humanos a se comportarem de modo seguro, aprofundando conhecimentos sobre sinais indicativos de segurança e de como mobilizam ações para a manutenção desses comportamentos (Barros-Delben et al., 2020; Han & Zhao, 2019; Neal & Griffin, 2002). O comportamento seguro é um fator protetivo que está a serviço de prevenir eventos indesejáveis diante de fatores de risco ou perigo nas mais diversas situações, dentre elas o trânsito (Barros-Delben et al., 2020).

Ao desenvolver estudos relacionados ao custo financeiro dos acidentes de trabalho para empresas de transporte coletivo de passageiros, Salas (2018) aponta que 11% dos acidentes de trabalho referem-se ao trânsito. Eles ocorrem tanto no trajeto entre o trabalho e a casa (*in itinere*) quanto no próprio período de trabalho (com trabalhadores que têm a relação com o trânsito como atividade laboral). Essa aproximação e a possível relação entre eles, permite analisá-los sob um viés semelhante. Portanto, os conhecimentos relacionados aos acidentes de trabalho também servem como referência para o trânsito.

A psicologia da segurança do trabalho tem como principal objetivo a prevenção de acidentes, segundo Bley (2004). A autora utiliza como referências Dejours (1999) e Davies

e Shackleton (1977) para destacar a importância do ser humano como elemento relativamente estável e decisivo nos acidentes de trabalho, pois a motivação e o uso correto dos equipamentos de proteção dependem do indivíduo. Ao caracterizar os espaços de trabalho, Meliá (1998) discorre sobre a impossibilidade da criação de ambientes plenamente seguros, o que evidencia o papel da psicologia no estudo dos fenômenos humanos relacionados à segurança.

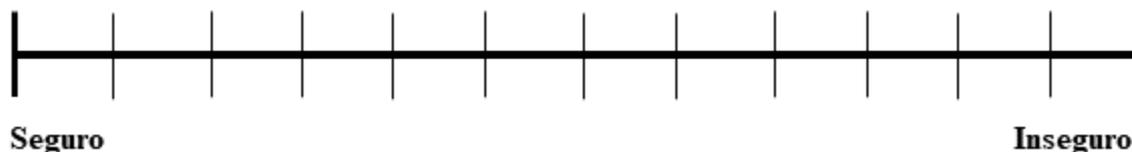
Portanto, analisar as situações climáticas e dirigir considerando esses elementos como influenciadores da direção, utilizar os recursos adequados do veículo e respeitar a legislação de trânsito são exemplos de comportamentos que podem minimizar a ocorrência de acidentes. Por isso, são considerados comportamentos seguros que dependem, em boa parte, do indivíduo.

O CTB estabelece uma relação direta entre a segurança no trânsito e os condutores: “[...] o condutor deverá, a todo o momento, ter domínio de seu veículo, dirigindo-o com atenção e cuidados indispensáveis à segurança do trânsito” (Brasil, 23 set., 1997, n. p.). Essa relação pressupõe responsabilidade, conhecimento e atitude por parte dos motoristas, o que evidencia o seu papel central no contexto de tráfego (Balbinot et al., 2011) e estabelece uma dependência entre a segurança e o comportamento de dirigir do indivíduo (Pozueco et al., 2020).

De modo a explorar o que seria o lado oposto do inseguro, Bley (2020) propõe a definição de comportamento seguro como sendo “a capacidade de identificar e controlar os riscos da atividade no presente para que isso resulte em redução da probabilidade de consequências indesejáveis no futuro, para si e para o outro” (p. 42). Os aspectos desenvolvidos nesse conceito contemplam as ações que devem ser realizadas, as influências do meio, os resultados esperados, a relação entre ação e resultado e os agentes envolvidos, garantindo o caráter individual e coletivo do comportamento.

Por essa definição, pode-se inferir que acidentes de várias ordens poderiam ser evitados ou, então, que as suas ocorrências fossem reduzidas. Sendo assim, o comportamento de segurança é um conceito complexo, não estático e polarizado, o que pressupõe pensá-lo enquanto processo: “num *continuum* que pode variar do mais seguro ao menos seguro” (Bley, 2020, p. 43). Ainda, o ambiente no qual o ser humano está inserido e o seu comportamento diante dos mais variados perigos são capazes de gerar interferências nesse processo.

A Figura 1 procura representar, na visão de Bley (2020), as diversas possibilidades de classificação desse comportamento e sugere relativizar, de forma contínua, como o comportamento pode se mostrar diante do risco.



*Figura 1.* Graus das condições de segurança de um comportamento. Fonte: Bley (2020, p. 43).

A multicausalidade, a multicomplexidade dos acidentes e as diversas variáveis que podem influenciar essas ocorrências pressupõem que os comportamentos seguros e inseguros devam ser avaliados de forma dinâmica e não estática. Além disso, uma situação de perigo ou de risco não pode ser analisada sempre sob a mesma perspectiva. Faz-se necessário conhecer os antecedentes, a ação humana e os consequentes do comportamento envolvido, conforme propõe Botomé (2001).

Desse modo, apresenta-se um exemplo ilustrativo sobre esse conceito. Supõe-se que um motorista está passando por um cruzamento de rotatória em uma autoestrada na velocidade permitida. De repente, percebe que um veículo em alta velocidade se aproxima e vem em sua direção, também adentrando a rotatória. Rapidamente, esse condutor, que já se encontra no cruzamento, acelera o veículo vindo a exceder a velocidade permitida no cruzamento, mas consegue evitar uma colisão lateral. Ao analisarmos sob a ótica da legislação de trânsito, existe uma infração associada a um comportamento inseguro (exceder a velocidade na rotatória). Porém, ao analisar a consequência após a ação, supõe-se que houve um comportamento seguro (evitando uma colisão lateral). Não podemos desconsiderar que a velocidade excessiva poderia ter causado um outro acidente, caso houvesse envolvimento de um terceiro veículo. Dessa forma, ao enquadrar tal situação a partir da Figura 1, esse comportamento poderia ser classificado como “mais” seguro, mas não como totalmente seguro.

Considerando a impossibilidade de o trânsito ser um ambiente totalmente seguro, devido à presença de riscos difíceis de serem controlados, uma das possibilidades encontradas é a prevenção ou a redução de acidentes. Bley (2011) aponta que o conceito de reduzir acidentes é melhor aplicado no estudo da segurança do trabalho e, aqui,

analogicamente, associamos à segurança no trânsito. É improvável que a ação de evitar um acidente seja possível, visto que para isso seria necessário o controle de todas as variáveis envolvidas. Ademais, é importante pontuar que o comportamento seguro ocorre na presença do risco, de acordo com Bley (2011). Para a autora, situações de risco não estão relacionadas apenas a fatores externos à pessoa, mas, também, considera-se a natureza estatística de risco, que pressupõe aspectos humanos envolvidos, como o ousar.

O mecanismo de redução de acidentes está associado a ações e medidas que devem ocorrer anteriormente ao acidente. Agir e intervir antes que ocorra o acidente está alinhado ao que Botomé e Stedile (2015) descrevem como prevenção, sendo uma ação cujo objetivo é impedir danos nas características da saúde, do organismo ou do ambiente físico ou social. Os autores defendem que, para a atuação preventiva, é necessário agir nos determinantes do problema e não nas características ou sintomas já existentes, isto é, antes mesmo que aconteçam. Logo, o objeto de atuação profissional é a probabilidade de ocorrência de um problema e não o problema já existente, o que favorecerá a não ocorrência dele (Bley, 2011; Botomé & Stedile, 2015).

Botomé e Stedile (2015) elencam sete níveis de atuação possíveis diante de problemas ou danos. Quatro deles relacionam-se à atuação após o problema já instalado (atenuar, compensar, reabilitar e recuperar) e três deles classificam-se como processos comportamentais a serem apresentados por profissionais antes da ocorrência de danos (prevenir, manter e promover).

Na Tabela 1, encontra-se uma breve descrição sobre os níveis de atuação e suas relações com a ocorrência do problema.

Tabela 1

*Tipos ou Classes de Comportamentos Profissionais*

Tipo de comportamento	Definição
Atenuar	Atenuação do sofrimento produzido por danos definitivos nas condições de saúde dos organismos
Compensar	Compensação dos danos produzidos nas condições de saúde dos organismos

Reabilitar	Reabilitação (limitação, redução) de danos produzidos nas condições de saúde dos organismos
Tratar	Recuperação (eliminação) de danos produzidos na qualidade das condições de saúde dos organismos
Prevenir	Prevenção da existência de danos nas características das condições de saúde
Manter	Manutenção de características adequadas nas condições de saúde
Promover	Promoção de melhores condições de saúde existentes

---

Fonte: Botomé e Stedile (2015, p. 30).

Ao avaliar os acidentes de trânsito a partir do comportamento seguro, destacam-se as formas de atuação anteriores a sua ocorrência: prevenção, manutenção e promoção. A prevenção, conforme descrita anteriormente, exige a ação frente aos fatores e variáveis que determinam o problema, para que este não venha a ocorrer (Botomé & Stedile, 2015). Assim, pode-se pensar na importância de conhecer as variáveis envolvidas em acidentes de trânsito e na redução ou eliminação destas, propondo um controle de variáveis. A manutenção, por sua vez, preocupa-se com a identificação do que está bem, é bom e precisa ser mantido dessa forma, “preservando e conservando as condições responsáveis pela ocorrência de níveis satisfatórios de vida” (Botomé & Stedile, 2015, p. 38). Nessa instância, é fundamental identificar e reforçar os aspectos positivos relacionados ao comportamento seguro no trânsito, possibilitando o aumento de sua ocorrência. Por fim, a promoção caracteriza-se por melhorar as condições existentes, a partir da criação de outras e melhores alternativas. Desse modo, substitui as boas alternativas por opções ainda melhores (Botomé & Stedile, 2015).

Han e Zhao (2020) destacam que as altas frequências de comportamentos positivos de motoristas profissionais de ônibus reduzem a ocorrência de acidentes de trânsito. Logo, campanhas e programas direcionados à promoção do comportamento seguro no trânsito podem ser uma alternativa para promover, cada vez mais, esses movimentos, tanto por parte de empresas quanto de órgãos governamentais.

Considerando o objetivo desta pesquisa de dar foco ao comportamento seguro, não serão explorados os níveis de atenuar, compensar, reabilitar e tratar. Isso, porque ações direcionadas a esses fins seriam aplicadas após o problema já instalado (Botomé & Stedile, 2015) e, por isso, possivelmente, o enfoque estaria no tratamento de comportamentos inseguros.

Visto a forte relação entre prevenção de acidentes e o comportamento humano, é importante que os profissionais que têm o objetivo de contribuir para a redução de acidentes identifiquem variáveis relacionadas ao comportamento preventivo. Nesse sentido, o Modelo de Comportamento Seguro no Trânsito, desenvolvido por Barros-Delben et al. (2020), contribuiu para explorar e compreender melhor as variáveis envolvidas no tema.

#### 4.2.1 Modelo de Comportamento Seguro no Trânsito de Barros-Delben, Carloto e Cruz

Um modelo adaptado para a realidade do trânsito foi proposto por Barros-Delben et al. (2020), no qual os autores procuram apontar variáveis e processos relacionados ao comportamento seguro no trânsito. O modelo surgiu a partir da investigação de Barros-Delben (2018) sobre o comportamento seguro nos denominados ambientes isolados, confinados e extremos (ICE), em uma pesquisa desenvolvida junto ao Programa Antártico Brasileiro (PROANTAR).

Para a construção do modelo, a autora realizou revisões da literatura sobre o comportamento seguro no trabalho e, também, sobre os fatores precursores do comportamento seguro em ambientes ICE (Barros-Delben & Cruz, 2017). Logo após, com a pesquisa empírica, foram consolidados os esquemas relacionados ao comportamento seguro (Barros-Delben, 2018). A adaptação do modelo para ambientes de trânsito foi proposta em um livro sobre a psicologia do trânsito, mais objetivamente no capítulo direcionado ao comportamento seguro no trânsito (Barros-Delben et al., 2020).

Barros-Delben e Cruz (2017) sugerem uma polaridade entre comportamento seguro e inseguro. Referem que a partir das influências sofridas, pode haver graduações de comportamentos, como mais seguros, menos seguros, mais inseguros e menos inseguros, por exemplo. Assim, detêm uma compreensão semelhante ao que Bley (2020) indica para o entendimento do comportamento seguro, a partir de um *continuum*. Na Figura 2, é apresentado o modelo de comportamento seguro adaptado para o trânsito, sendo descrito posteriormente.

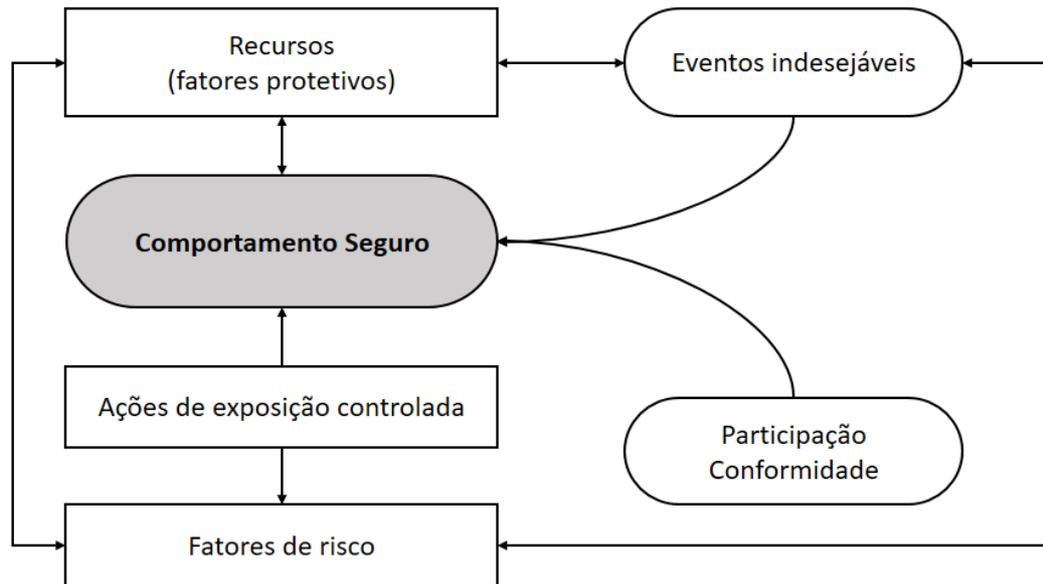


Figura 2. Modelo simplificado de comportamento seguro no trânsito proposto por Barros-Dalben e Cruz. Fonte: Barros-Delben et al. (2020, p. 109).

A partir da representação gráfica, é possível observar o destaque na compreensão do comportamento seguro e das variáveis envolvidas e influentes nesse comportamento. O modelo propõe que os recursos protetivos, otimizados pelas ações de exposição controlada frente aos fatores de risco, contribuem para a ocorrência de comportamento seguro. Diante da fragilidade ou do déficit das ações de exposição controlada, aumentam as chances da ocorrência de eventos indesejáveis. Estes, por sua vez, irão demandar uma quantidade maior de recursos protetivos para culminar no comportamento seguro. Ressalta-se que a participação e a conformidade têm papel de regular e de modular o comportamento seguro (Barros-Delben et al., 2020). Além disso, é importante evidenciar que essa construção considera a perspectiva do condutor, direcionando o entendimento para a influência do motorista no trânsito (Barros-Delben et al., 2020).

Para a compreensão do modelo simplificado de comportamento seguro no trânsito, explorado por Barros-Delben et al. (2020), faz-se necessário entender o que cada um dos fatores presentes representa. Os *recursos e fatores protetivos* são exemplificados como treinamentos na direção de veículos, sinalizações de trânsito e equipamentos de proteção do veículo (Barros-Delben et al., 2020). Verifica-se que o comportamento seguro é influenciado por fatores individuais (motivação, percepção de risco, autoeficácia, estresse, humor, treinamento, entre outros), sociais (relações interpessoais, cooperação, cultura, composição das equipes) e contextuais (meios de comunicação, imprevisibilidade,

cronograma) (Barros-Delben & Cruz, 2017). Os cursos teóricos e os treinamentos são apontados como caminhos para o motorista adotar um comportamento ideal (Pozueco et al., 2020). Ao considerar motoristas profissionais, pode-se pensar em treinamentos que envolvam relacionamento interpessoal, direção segura, empatia no trânsito, entre outros.

Os *fatores de risco*, apontados por Barros-Delben et al. (2020), seriam: dirigir alcoolizado ou com sono, ter os reflexos reduzidos ou, ainda, encontrar-se em uma situação com água ou gelo na pista. Tais fatores representam as variáveis que influenciam negativamente na forma com que o motorista se comporta, estando possivelmente relacionados a comportamentos inseguros. Também pode-se supor a irritabilidade do motorista, a sua falta de empatia e resiliência, a ansiedade e o estresse, por exemplo.

As *ações de exposição controlada* retratam os recursos do indivíduo para responder frente a possíveis riscos. São representadas por cinco elementos:

- (1) cumprir normas e regras de segurança; (2) cuidar de si (autocuidado) e dos outros (heterocuidado); (3) zelar pelas condições do veículo; (4) reportar condições e vias inseguras; e (5) gerenciar conflitos e crises (evitar, controlar e intervir, conforme a situação). (Barros-Delben et al., 2020, p. 110)

O cumprimento de normas e regras de segurança refere-se diretamente à execução das leis de trânsito, tanto de forma voluntária quanto obrigatória. Está relacionado ao cumprimento das normas explícitas e implícitas (Barros-Delben, 2018). Destarte, o respeito às leis e às normas de trânsito e uma relação adequada com os participantes do trânsito tendem a aumentar a ocorrência dos comportamentos seguros em resposta a possíveis fatores de risco ou eventos indesejados.

O cuidar de si (autocuidado) prioriza o cuidado pessoal nos mais diferentes âmbitos em que o indivíduo está inserido, não focando-se apenas no espaço de trabalho, segundo Barros-Delben (2018). A autora destaca que o zelo com questões físicas e emocionais são importantes, bem como de segurança e integridade frente aos riscos. Essas ações não se limitam a auto-observações e aos movimentos de regulação, concernem, também, a busca por ajuda de profissionais qualificados para o alcance de equilíbrio e bem-estar, conforme Barros-Delben (2018). Alguns exemplos de autocuidado para o motorista podem ser citados, como: a utilização do cinto de segurança, a alimentação e o sono adequados antes de dirigir, a observação das necessidades fisiológicas, entre outros. O cuidado com os outros ou heterocuidado amplia a dimensão individual e coloca o ser humano em uma condição de ser social. Barros-Delben (2018) destaca ser necessário cuidar de si primeiro,

para, posteriormente, cuidar do outro. Desse modo, visa-se ampliar a consciência de segurança no grupo. Além disso, observa-se um caráter de ensino-aprendizagem no que tange aos comportamentos seguros. Nessa perspectiva, o CTB (Brasil, 23 set., 1997) define normas e condutas de circulação no trânsito, responsabilizando os veículos maiores pelo cuidado com os veículos menores. Assim, torna-se evidente a preocupação com o heterocuidado que os motoristas de ônibus devem ter frente a veículos de passeio, ciclistas, motociclistas e pedestres. Destaca-se, dessa forma, a importância dessas características para o motorista de transporte coletivo de passageiros.

No que se refere ao zelo pelas condições do veículo, é importante a observação, a verificação e a conferência dos mais variados equipamentos e recursos oferecidos, de modo a minimizar os riscos de acidentes por falhas ou por problemas mecânicos. Barros-Delben (2018) define a ação como anterior ao comportamento seguro e uma vez que se torna um ato regular pode ser entendida como um comportamento seguro ativo. A atitude de verificar o funcionamento de freios, os níveis de água e óleo antes da viagem, além da leitura adequada do painel do veículo, para estar atento a quaisquer sinais de problemas mecânicos, podem ser representativos do zelo necessário com o veículo.

A ação de reportar condições e vias inseguras procura evidenciar possíveis condições de risco envolvidos na direção. Com essa ação, pode-se aumentar a percepção de risco das pessoas e, por consequência, estimular ações de autocuidado (Barros-Delben, 2018). No trânsito, esse compartilhamento de riscos e vias inseguras também pode estar associado ao heterocuidado, pois amplia a consciência de outros motoristas para os riscos e perigos em determinado trecho ou estrada. Ademais, se esse compartilhamento é estimulado pela organização, a partir de ações de treinamento sobre a temática, por exemplo, torna-se possível ampliar os fatores protetivos, o que aumenta as chances de ocorrência de comportamentos seguros.

No que tange ao gerenciamento de conflitos e crises, Barros-Delben (2018) refere que este se trata da tomada de decisões para evitar, controlar e intervir, principalmente, em situações de risco. A autora aponta que a agilidade e a rapidez das decisões são determinantes para a ocorrência do comportamento seguro. Cabe destacar que as decisões não são processos puramente cognitivos e racionais, mas influenciados por muitos fatores, dentre eles as emoções e os aspectos sociais (Barros-Delben, 2018; Simon, 1979). Barros-Delben (2018) entende que o gerenciamento de conflitos e crises pode relacionar-se ao treinamento prévio e às ações preventivas, bem como ter relevância nas ações reativas e

de apoio. Desse modo, o gerenciamento de conflitos e crises que podem desencadear situações de comportamento inseguro ou, até mesmo, de acidentes no trânsito precisam ser identificadas e controladas com ações instantâneas, a fim de evitar ou minimizar suas consequências.

Para a elaboração desse modelo, Barros-Delben (2018) apropriou-se de conceitos e modelos já existentes e se baseou em duas principais dimensões de comportamento de segurança de Neal e Griffin (2002): a participação voluntária em segurança e a conformidade em segurança enquanto comportamentos obrigatórios. Essas duas dimensões estão representadas na Figura 2 por *participação e conformidade* e modulam o comportamento seguro (Barros-Delben et al., 2020; Neal & Griffin, 2002). Elas são úteis para a promoção do comportamento seguro e estão intimamente associadas à cultura de segurança local (Barros-Delben et al., 2020).

A participação representa o engajamento do ser humano com a segurança sem a necessidade de monitoramento constante, o que pressupõe uma participação espontânea do motorista em ações seguras. Não se refere apenas a ações ou atitudes concretas, mas à participação em reuniões de segurança ou apoio aos colegas (Barros-Delben et al., 2020; Hu, Griffin & Bertuleit, 2016; Neal & Griffin, 2002). Assim, identifica-se um compromisso subjetivo com a segurança. Neste cenário, ressalta-se que os motoristas profissionais exercem suas atividades sem supervisão direta constante, logo a participação voluntária em segurança torna-se fundamental.

Já a dimensão de conformidade representa as tarefas que as pessoas precisam realizar para manter a segurança do local (Barros-Delben et al., 2020; Hu et al., 2016; Neal & Griffin, 2002). Nesse caso, ela está intimamente associada ao cumprimento das leis de trânsito. Estas regulam como o motorista deve se comportar, quais normas deve seguir e quais são as suas obrigações enquanto condutor. As leis estão presentes no CTB (Brasil, 23 set., 1997) e devem ser cumpridas sob a condição de multas e autuações pelo não cumprimento, o que provavelmente favorecerá a ocorrência de comportamentos seguros no trânsito.

Os *eventos indesejáveis* ocorrem quando não há implementação de barreiras aos fatores de risco, o que vem, então, a culminar em acontecimentos ruins (Barros-Delben et al., 2020). Estes podem ser tanto acidentes de trânsito – considerando a falta de controle do veículo pelos reflexos reduzidos e água na pista, por exemplo – quanto uma discussão com um passageiro pela falta de empatia e habilidade interpessoal de um motorista de ônibus.

Dessa forma, para que o comportamento seguro no trânsito se manifeste, é fundamental a presença de recursos e fatores protetivos e/ou das ações de exposição controlada eficazes. Na ocasião da presença de eventos indesejáveis, o papel da participação e da conformidade dos condutores é essencial, pois modula o comportamento seguro. Dada a relação entre participação e conformidade com a cultura de segurança do local em que o indivíduo está inserido, julga-se oportuno uma breve explanação sobre a cultura de segurança.

A cultura organizacional é entendida como um conjunto de crenças e valores que se transformam em pressupostos básicos e servem como direção para as ações dos trabalhadores dentro da organização (Madalozzo & Zanelli, 2016; Shein, 2004). Desse modo, a cultura vai sendo consolidada, ao longo do tempo, frente aos padrões de resposta a diferentes demandas que os membros do grupo entendem como eficazes. Essas formas tidas como válidas são ensinadas a novos trabalhadores e perpassadas com o passar do tempo (Shein, 2004).

Ao observar o funcionamento de uma organização é possível identificar as características desse local, os valores, as crenças e os padrões que norteiam os comportamentos de um grupo de indivíduos, inclusive relacionados à segurança (Komljenovic, Loisselle & Kumral, 2017; Neal & Griffin, 2002). Madalozzo e Zanelli (2016) propõem compreender a cultura de segurança inserida na organização, isso porque os pressupostos da cultura organizacional são essenciais para o fortalecimento da cultura de segurança. A cultura de segurança organizacional refere-se aos valores, padrões e atitudes de um trabalhador ou de um grupo que determinam o compromisso no gerenciamento de saúde e segurança pela organização (Advisory Committee on the Safety of Nuclear Installations [ACSNI], 1993).

Em uma organização em que a segurança é tida como prioridade nas práticas de trabalho supõe-se que exista uma cultura de segurança fortalecida (Madalozzo & Zanelli, 2016). Komljenovic et al. (2017) apontam características a serem observadas e conduzidas pela organização, como: a descrição e o acompanhamento dos comportamentos dos indivíduos; uma gestão de risco adequada que inclua políticas, procedimentos e a promoção de treinamentos com essa finalidade; o mapeamento e a sinalização de riscos para auxiliar as pessoas a identificarem e reconhecerem situações de perigo.

Para que a redução de acidentes e falhas ocorra, é importante uma cultura de segurança forte e saudável, o que, conseqüentemente, fornecerá um ambiente mais seguro

(Komljenovic et al., 2017). Estudos apontam uma influência significativa entre os comportamentos e a motivação de segurança dos indivíduos, a partir de como os funcionários percebem o suporte de segurança das organizações e de seus superiores (Hu et al., 2016). Dessa forma, identifica-se uma estreita relação entre o comportamento de segurança do indivíduo e a cultura de segurança organizacional (Safitri et al., 2020).

Sendo assim, para compreender melhor o comportamento seguro no trânsito de motoristas de transporte coletivo de passageiros, faz-se necessário considerar a influência da cultura de segurança da organização no qual estes estão inseridos. Komljenovic et al. (2017) apontam que atividades que requerem autonomia dos trabalhadores sem supervisão direta em sua execução devem ser sustentadas por fortes e sólidas culturas organizacionais. Safitri et al. (2020), em uma pesquisa que buscou identificar influências para as violações de segurança dos motoristas, concluíram que as organizações têm um papel relevante nessas violações. Nesse estudo, os fatores organizacionais foram considerados a partir da variável clima de segurança.

Não existe uma clareza conceitual entre cultura e clima de segurança. O que é possível identificar, a partir da revisão de pesquisas sobre as temáticas, é que “normas, crenças e valores são expressões que predominam nos conceitos de cultura de segurança, enquanto que as percepções das pessoas a respeito das questões de segurança, em seus ambientes de trabalho, predominam nos conceitos de clima de segurança” (Madalozzo & Zanelli, 2016, p. 67). Independentemente do conceito, os dois construtos se referem à preocupação com a segurança dentro da organização.

Desse modo, o clima de segurança também é importante no estudo do comportamento seguro dos indivíduos. Ele reflete no modo como as pessoas estão percebendo os movimentos da organização, como políticas, procedimentos e práticas relativas à segurança. Além disso, é considerado um reflexo da cultura de segurança, assim torna-se um aspecto importante para ser medido e considerado, como referem Neal e Griffin (2002) e Safitri et al. (2020). Segundo estes autores, o clima de segurança potencializa os comportamentos seguros dos indivíduos.

A cultura e o clima de segurança representam a influência da organização no comportamento dos indivíduos. Sendo assim, supõe-se que a forma como o motorista dirige e suas decisões em situações de risco têm sustentação na percepção, nos valores e nos procedimentos de segurança veiculados (ou não) pelas empresas nas quais estão

vinculados. Ao aumentar o clima de segurança, a tendência é de que os motoristas tenham mais participação e cuidado com a segurança, reduzindo as violações (Safitri et al., 2020).

Assim, pode-se inferir que conhecer o que influencia a ocorrência de comportamentos seguros no trânsito na percepção dos motoristas pode ser um caminho para a ação frente às variáveis envolvidas no comportamento seguro e preventivo. Logo, será possível ampliar conhecimentos sobre fatores influenciadores de comportamentos que contribuam para evitar ou reduzir a ocorrência de acidentes. Como consequência, podem ser estimuladas a manutenção de ações e comportamentos seguros no trânsito e a promoção de ações que melhorem o contexto de tráfego.

Incentivos à segurança, monitoramento de comportamentos, boas práticas de trabalho, seleção e treinamento de motoristas são algumas medidas dirigidas ao condutor para a redução de acidentes por parte das empresas (Salas, 2018). Assim, atuar na redução da probabilidade de que um acidente de trânsito aconteça, identificar variáveis relacionadas à ocorrência de comportamento seguro e incentivar práticas de intervenções que mantenham e promovam a segurança e a saúde podem estar alinhadas a um menor índice de acidentes e suas consequências.

## MÉTODO

O presente estudo caracteriza-se como uma pesquisa qualitativa com delineamento transversal e descritivo. Na pesquisa qualitativa, se busca compreender a perspectiva dos indivíduos sobre fenômenos que os rodeiam e aprofundar suas experiências, opiniões e significados, de modo a entender como as pessoas percebem subjetivamente sua realidade (Sampieri, Collado & Lucio, 2013). O delineamento descritivo prevê que se estabeleçam relações entre variáveis a fim de compreender melhor um fenômeno (Gil, 2019), o que condiz com o objetivo de analisar a percepção de motoristas de transporte coletivo de passageiros o comportamentos seguros no trânsito.

A coleta de dados aconteceu no período de outubro a novembro de 2020, após aprovação pelo Comitê de Ética em Pesquisa (sob número 4.344.155). Na sequência, detalha-se como a pesquisa foi conduzida e o tratamento dispensado aos dados coletados.

### 5.1 Participantes

Participaram da pesquisa 16 motoristas de transporte coletivo de passageiros com tempo mínimo de dois anos de experiência como motorista de transporte coletivo de passageiros, nos quais o profissional tenha exercido ou exerça atividade vinculado a uma organização. Entendeu-se não ser obrigatória a vinculação do participante a uma empresa naquele momento, pois o fato de já ter exercido a atividade anteriormente o permitiu vivenciar diferentes situações como motorista profissional de transporte coletivo de passageiros. Partiu-se do pressuposto de que o período de dois anos tenha oportunizado o contato com as mais variadas situações de trânsito. Essas situações vão desde movimentos intensos em vésperas de feriado ou datas comemorativas até situações climáticas distintas, como neblina, chuva, calor intenso e umidade.

Como complemento de dados relacionados a comportamento seguros no trânsito, considerou-se oportuno entrevistar também motoristas de transporte coletivo de passageiros com experiência como instrutores ou avaliadores, que realizavam, entre suas atividades o treinamento, o Teste de Direção ou o Teste de Volante. Essa avaliação – comumente utilizada pelas empresas no momento da seleção de novos funcionários motoristas – é conduzida, normalmente, por um motorista que procura verificar tecnicamente as condições de direção do candidato. Por essa razão, os instrutores têm responsabilidade e poder de decisão no que diz respeito à avaliação de novos profissionais

com pretensão de trabalharem na organização. Isso pressupõe um olhar atento para o comportamento seguro no trânsito.

Fizeram parte da pesquisa motoristas que atuavam nas diversas modalidades de serviço - urbano, fretamento, rodoviário e mesmo escolar. Participaram motoristas prestadores de serviço de fretamento empresarial, que foram nomeados apenas por *motoristas de fretamento*, e outros que prestavam serviços de fretamento estudantil, transportando crianças entre a escola e sua residência. Estes foram denominados aqui como *motoristas escolares*.

A seleção de todos os participantes foi cuidadosamente estruturada para que fizessem parte de um grupo social relevante para a pesquisa. Isso é apontado por Minayo (2013) como uma garantia de cientificidade. Assim, optou-se por selecionar motoristas instrutores que têm relação direta com o grupo principal, aspecto importante a ser considerado na inclusão desses participantes (Minayo, 2013), e que exercem ou já exerceram atividades operacionais como motorista de transporte coletivo de passageiros. Minayo (2013) destaca a relevância de incluir grupos de participantes que complementem o grupo principal, com a finalidade de trazer mais constituições para a pesquisa.

De modo a caracterizar os 16 participantes da pesquisa, na Tabela 2 são apresentadas as informações detalhadas dos motoristas:

Tabela 2

*Dados Sociodemográficos dos Participantes*

P	Idade	Sexo	Escolaridade	Tempo na função	Serviço em que atua	Vivência com instrução	Detalhes da instrução
P1	43	M	Fundamental Completo	20	Fretamento	Não	
P2	46	F	Médio Completo	10	Fretamento	Não	
P3	56	M	Médio Completo	18	Urbano	Não	

P4	32	M	Médio Completo	5	Rodoviário	Sim	Instrução no treinamento
P5	42	M	Médio Completo	19	Rodoviário	Sim	Teste de volante e treinamento
P6	44	M	Superior Incompleto	15	Urbano	Sim	Teste de volante e treinamento
P7	54	M	Superior Completo	25	Rodoviário	Sim	Teste de volante e treinamento
P8	33	F	Superior Completo	5	Escolar	Não	
P9	55	M	Fundamental Incompleto	25	Desempregado Urbano	Não	
P1 0	49	F	Médio Completo	6	Escolar	Não	
P1 1	37	M	Médio Completo	15	Urbano	Não	
P1 2	38	M	Fundamental Incompleto	9	Urbano e Fretamento	Não	
P1 3	35	M	Superior Completo	21	Urbano e Fretamento	Sim	Instrução no treinamento
P1 4	38	M	Médio Completo	15	Urbano	Não	
P1 5	40	M	Fundamental Completo	16	Rodoviário	Sim	Instrução no treinamento

P1	55	M	Fundamental	17	Urbano	Não
6			Completo			

---

Fonte: Informações extraídas dos dados primários.

Na Tabela 2, verifica-se que o perfil pessoal predominante dos participantes é do sexo masculino (M) com média de idade de 44 anos e com ensino médio completo. O tempo médio na função de motorista profissional de transporte coletivo de passageiros é de 15 anos e a maioria dos participantes desenvolve suas atividades no serviço de transporte urbano. Além disso, é importante destacar que dois participantes desempenham a função de motorista em duas modalidades de serviço: urbano e fretamento. Para o levantamento de perfil foi considerado apenas o serviço de maior carga horária diária.

Do total de participantes, seis motoristas trabalham ou já trabalharam com atividades relacionadas à instrução e ao treinamento de outros condutores em empresas prestadoras de serviço no transporte coletivo. Além dessa atribuição relacionada à instrução, eles também realizavam atividades operacionais como motoristas, o que lhes colocou em uma condição de similaridade com os outros participantes, sendo, portanto, incluídos na amostra da pesquisa.

O número total de participantes dessa pesquisa foi definido pela pesquisadora mediante a disponibilidade dos convidados a participarem da pesquisa. Inicialmente, no projeto de pesquisa, foi proposto que o número de participantes fosse definido pela técnica de saturação teórica, quando as informações fornecidas pelos participantes não apontavam mais contribuições significativas para as reflexões teóricas (Fontanella, Ricas & Turato, 2008; Minayo, 2017). Durante a realização das entrevistas foi constatada a saturação teórica a partir da sétima entrevista, como houve maior disponibilidade de participação dos convidados optou-se por seguir realizando as entrevistas.

O acesso aos participantes se deu de modo facilitado, por meio de convites realizados nas turmas de atualização do CTCP no Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (SENAT). Detalha-se, a seguir, o instrumento e o processo de coleta de dados desenvolvido na pesquisa.

## 5.2 Instrumento

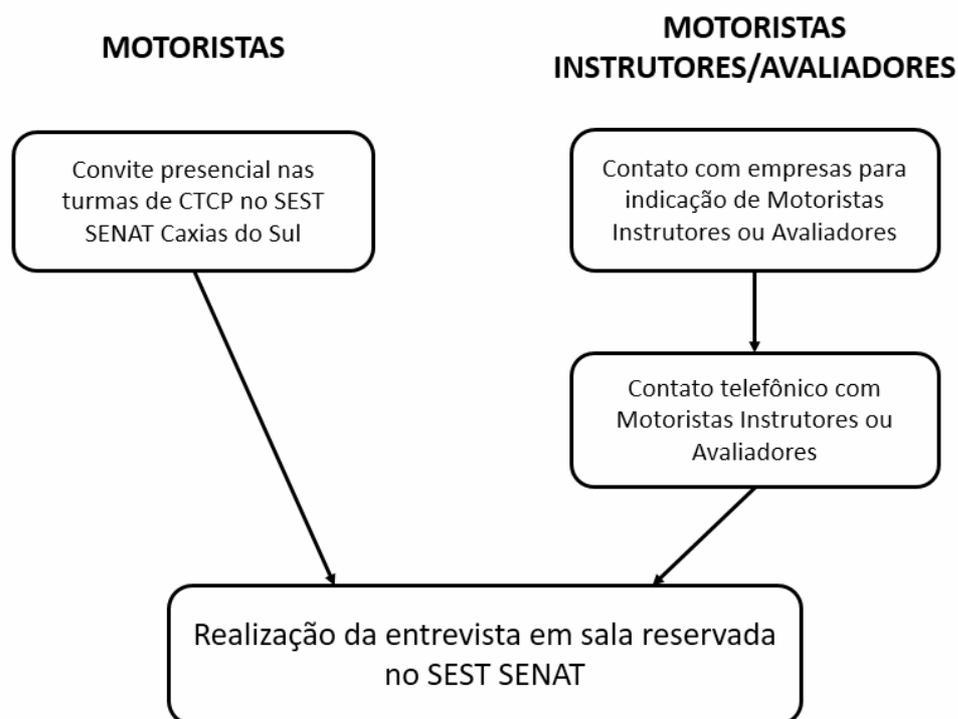
Como instrumento de pesquisa, foi utilizado um roteiro de entrevista semiestruturado elaborado pela pesquisadora, que pode ser visualizado no Apêndice A. As entrevistas foram individuais, realizadas em salas que permitiram condições de privacidade, sem interrupções externas e com facilidade de acesso aos participantes. O roteiro de entrevista foi elaborado de acordo com os objetivos da pesquisa. Não foram consideradas perguntas específicas ou um roteiro diferenciado para os motoristas com experiência de instrutores.

Todas as entrevistas foram realizadas de forma presencial. Diante da pandemia da Covid-19 (SARS-Cov-2), tomaram-se os cuidados relacionados à biossegurança recomendados pela Portaria Conjunta do Ministério da Economia (18 jun., 2020) e pelo Conselho Regional de Psicologia do Rio Grande do Sul (2020), como o distanciamento de um metro e meio entre a pesquisadora e o participante, ventilação adequada da sala, utilização de máscara durante toda a entrevista e disponibilização de álcool em gel para higienização das mãos a qualquer tempo.

A entrevista é uma das diversas ferramentas de coleta de dados na pesquisa qualitativa (Creswell, 2010; Minayo, 2013; Sampieri et al., 2013). A entrevista semiestruturada é composta por “uma série de perguntas abertas, feitas verbalmente em uma ordem prevista, na qual o entrevistador pode acrescentar perguntas de esclarecimento” (Laville & Dionne, 1999, p. 88). Além disso, a entrevista semiestruturada obedece a um roteiro norteador para o pesquisador, assegurando que as hipóteses e os pressupostos sejam contemplados na conversa (Minayo, 2013).

## 5.3 Coleta de Dados

Os participantes da pesquisa foram acessados de modo distinto. Os motoristas por meio da Unidade 58 do SENAT na cidade de Caxias do Sul e os motoristas instrutores, por sua vez, a partir do contato com as empresas, conforme ilustrado na Figura 3.



*Figura 3.* Desenho da coleta de dados. Fonte: Elaborada pela autora.

Primeiramente, foi obtido o consentimento prévio do Serviço Social do Transporte e Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (SEST SENAT) por meio da Carta de Anuência Institucional (Apêndice B). A instituição foi escolhida por ser referência na qualificação e na capacitação de motoristas profissionais da região. Dentre os cursos oferecidos pelo SENAT está o CTCP, o qual é obrigatório para o exercício da profissão de motorista de transporte de passageiros. Segundo a resolução vigente, o CTCP deve ser atualizado a cada cinco anos (Brasil, 18 jun., 2020).

Foram realizados convites aos participantes das turmas de atualização do CTCP no SENAT, que ocorreram nos meses de outubro e novembro de 2020. Os motoristas que aceitaram participar foram convidados, individualmente, a se direcionar para uma sala adequada. Esta foi disponibilizada pela instituição e contava com privacidade para a realização das entrevistas, que ocorreram concomitantemente ao horário do CTCP. Dessa forma, o participante ausentou-se momentaneamente do curso, com o consentimento da instituição.

Para acessar os motoristas instrutores/avaliadores, foi realizado o contato com representantes das empresas de transporte coletivo de passageiros que possuíam mais de 70 colaboradores em seu quadro funcional, por entender que seria um número de funcionários

que justifica a existência da função de motorista instrutor. Ademais, buscou-se organizações que prestavam serviços na região de abrangência da unidade do SENAT na cidade de Caxias do Sul, no estado do Rio Grande do Sul. Das cinco empresas acessadas e convidadas a fazer parte do estudo, duas aceitaram participar da pesquisa e disponibilizar o contato de seus funcionários motoristas instrutores. Para isso, foi formalizada a Carta de Anuência (Apêndice C) e solicitado o contato telefônico desses profissionais. A partir disso, os motoristas foram contatados e convidados via telefone, com a combinação de dia e horário para a realização das entrevistas, que também ocorreram na unidade do SENAT, em uma sala adequada nos meses de outubro e novembro de 2020.

Foram quatro os motoristas instrutores vinculados às empresas contatadas que aceitaram fazer parte da pesquisa. Destes, dois estavam realizando o CTCP e foram identificados no momento da entrevista. Antes de iniciar a coleta de dados, a pesquisadora não tinha clareza de quantos instrutores participariam da pesquisa, uma das razões para que não fossem propostos grupos de análise comparativa.

Em relação ao tempo, as entrevistas duraram em média 45 minutos cada. Isso gerou um total de 715 minutos de entrevistas realizadas.

#### 5.4 Considerações Éticas

Para a realização da pesquisa, o projeto foi submetido ao Comitê de Ética em Pesquisa com Seres Humanos da Universidade de Caxias do Sul (CEP/UCS) com o Certificado de Apresentação de Apreciação Ética (CAAE) número 38060020.6.0000.5341. A partir da aprovação pelo Parecer Consubstanciado número 4.344.155, de 16 de Outubro de 2020 (Apêndice D), foram iniciados os procedimentos de coleta de dados.

A primeira etapa da entrevista consistiu na explicação, compreensão, concordância e assinatura do Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (Apêndice E) pelos participantes, conforme estabelece o Conselho Nacional de Saúde (7 abr., 2016) na Resolução 510. Por meio deste, foi solicitada a autorização para a gravação de voz e houve o aceite de todos os participantes.

Os arquivos de áudio referentes à gravação das entrevistas serão guardados pela pesquisadora por um período de cinco anos, conforme determina a Resolução 510 (Conselho Nacional de Saúde, 7 abr., 2016) e o Código de Ética Profissional do Psicólogo (CFP, 2005). Esses arquivos ficarão armazenados em formato virtual no computador da

pesquisadora, com cópia em um *drive on-line* privado como garantia para qualquer necessidade de acesso posterior.

### 5.5 Análise de Dados

Para a análise dos dados, foi utilizada a técnica de Análise de Conteúdo de Bardin (1977/2016), frequentemente empregada em pesquisas de natureza qualitativa nas áreas sociais e em investigações que têm a comunicação como o seu foco principal. Essa técnica se propõe a descrever o conteúdo das mensagens por meio de procedimentos sistemáticos e objetivos de categorização e sugere que o pesquisador vá além do que é dito, de forma a identificar o conteúdo implícito na comunicação (Bardin, 1977/2016). A análise de conteúdo pressupõe inferências e interpretações dos conteúdos nas mensagens (Bardin, 1977/2016; Moraes & Galiazzi, 2016), o que permite certa flexibilidade e confere um papel fundamental ao pesquisador nesse processo (Bardin, 1977/2016).

O processo de análise de dados iniciou na transcrição, realizada pela pesquisadora, de todas as entrevistas na íntegra, procurando respeitar pontuações, termos e expressões utilizados pelos entrevistados. Aqui, os participantes serão identificados com a letra “P” seguida da numeração que representa a ordem cronológica das entrevistas: do P1 ao P16.

Após a transcrição, iniciou-se, propriamente, a análise de conteúdo por meio da leitura flutuante realizada nas 16 entrevistas. Essa etapa pressupõe uma primeira análise do material, no que diz respeito ao seu conteúdo e aos temas emergentes (Bardin, 1977/2016). Bardin (1977/2016) descreve que essa leitura vertical procura entrar em contato com os conteúdos e temas de cada entrevista e exige que o pesquisador não se deixe “contaminar” pelos conteúdos teóricos ou pelas entrevistas anteriores. A cada entrevista, ele deverá “esquecer” o que já leu e abrir-se para novos conteúdos e para os temas emergentes.

Logo após, iniciou-se a fase da exploração do material, com a escolha dos critérios de codificação dos temas e sua posterior identificação nos conteúdos das entrevistas, conforme proposto por Bardin (1977/2016), o que será descrito a seguir. A categorização pode ser entendida como a ênfase em algumas partes para compreender melhor o todo (Moraes & Galiazzi, 2016). Representa a passagem dos dados brutos para dados organizados (Bardin, 1977/2016).

Na presente pesquisa, foi utilizado o tema como unidade de registro, habitualmente empregada em análise de conteúdo (Bardin, 1977/2016). De acordo com Bardin (1977/2016), o tema procura descobrir “os núcleos de sentido que compõem a

comunicação” (p. 135), e pode ser representado por um enunciado, uma frase, ou uma afirmação, por exemplo. A autora aponta que essa unidade de registro geralmente é usada quando se buscam conhecer crenças, opiniões ou valores nos conteúdos, o que está alinhado à proposta da presente pesquisa. A regra de frequência foi utilizada para a enumeração, isto é, o modo como a contagem dos temas foi realizada. Nesse caso, ela ocorreu por meio da frequência de aparição, entendendo, assim, que quanto mais aparições uma temática possuir, maior será a sua importância (Bardin, 1977/2016).

Seguindo com a análise de conteúdo, iniciou-se a definição das categorias. Na Tabela 3, é possível visualizar o processo de codificação e categorização dos conteúdos identificados nas entrevistas.

Tabela 3

*Processo de Codificação e Categorização das Temáticas Identificadas nas Entrevistas*

Frases Temáticas	Categorias Intermediárias	Categorias Finais
Extraídas a partir da leitura dos conteúdos implícitos e explícitos nas entrevistas, representadas por frases temáticas	Definidas por meio da aglutinação, por similaridade e frequência, das frases temáticas advindas das entrevistas	Provenientes da aglutinação das categorias intermediárias <i>a posteriori</i> ) e das categorias definidas <i>a priori</i> no projeto de pesquisa

Fonte: Informações extraídas dos dados primários.

A partir da codificação das entrevistas, foi possível identificar frases temáticas que representaram os conteúdos explícitos e implícitos na comunicação dos participantes; por semelhança de conteúdo, foram definidas as categorias intermediárias. Essa construção de categorias *a posteriori* priorizou os conteúdos advindos das entrevistas, como sugere Bardin (1977/2016) e não de temáticas definidas previamente. As categorias intermediárias identificadas foram 17: Aprendizagem, Atenção, Autocuidado, Consciência, Dinamicidade e Imprevisibilidade do Trânsito, Emoções, Fluxo e Ritmo do Trânsito, Heterocuidado, Influência do Passageiro na Direção, Influências Externas ao Trabalho, Influência

Organizacional, Infraestrutura-Ferramenta de Trabalho, Interinfluência no Trânsito, Legislação de Trânsito, Relação com a Profissão, Relacionamento Interpessoal no Trânsito e Tomada de Decisão.

Para a definição das categorias finais, foram aglutinadas:

- a) as categorias intermediárias, definidas *a posteriori*;
- b) as categorias sugeridas *a priori* no projeto de pesquisa: Influência dos Processos Psicológicos na Ocorrência de Comportamentos Seguros no Trânsito e Influência dos Fatores Psicossociais na Ocorrência de Comportamentos Seguros no Trânsito.

Do refinamento desse processo foram nomeadas quatro categorias finais: Fatores Psicossociais no Âmbito do Indivíduo, Processos Psicossociais, Fatores Psicossociais no Âmbito Interno ao Trabalho e Fatores Psicossociais no Âmbito Externo ao Trabalho.

Para ilustrar o fluxo de construção das categorias finais, a Tabela 4 ilustra a forma como foi definida uma das categorias finais: Fatores Psicossociais no Âmbito Interno ao Trabalho. As demais categorias seguiram essa direção de aglutinação de conteúdos.

Tabela 4

*Construção da Categoria Final Fatores Psicossociais no Âmbito Interno ao Trabalho*

FRASES TEMÁTICAS	CATEGORIAS INTERMEDIÁRIAS
Empresa cobra do motorista mas também fornece treinamento (P3);	
Empresa como norteadora no motorista (P4);	Influência organizacional
Suporte emocional da empresa influencia o comportamento no trânsito (P13).	
Comportamento seguro é ter “obediência” às normas de trânsito (P1);	
Não seguir às leis de trânsito é um ponto negativo aos motoristas (P5);	Legislação de trânsito
Importante o cumprimento das leis de trânsito e o atendimento aos horários (P16).	

Tem que ter o conhecimento do veículo que tu está operando (P 6)

Muitos motoristas não sabem que tipo de veículo que estão dirigindo, tem que ter uma noção da condução do veículo: como é que se veículo vai se locomover (P 7).  
 Infraestrutura-ferramenta de trabalho

Às condições das estradas (buracos, pouco espaço) influenciam na maneira de dirigir (P 13).

---

Fonte: Informações extraídas dos dados primários.

Com as categorias finais definidas, iniciou-se a última etapa da análise de conteúdo: o aprofundamento e a articulação dessas categorias com o referencial teórico (Bardin, 1977/2016). Essa etapa será apresentada no capítulo de Resultados e Discussão.

## 5.6 Utilização do *Software* NVIVO

O *software* de análise de dados qualitativos NVIVO Versão Release 1.5 também foi utilizado para a análise de dados. Essa ferramenta permite que os dados sejam melhor organizados para descobrir padrões entre eles. Entre seus recursos, oferece o cruzamento de dados provenientes da pesquisa, a geração de planilhas a partir da definição de parâmetros e a geração de nuvem de palavras para melhor ilustrar a análise de dados (<https://www.qsrinternational.com/nvivo-qualitative-data-analysis-software/try-nvivo>).

Destaca-se que o *software* NVIVO não realiza a análise de conteúdo com a codificação e criação de categorias. Esse trabalho precisa ser realizado pelo pesquisador a partir dos dados lançados no programa. Optou-se por utilizar o NVIVO após a realização da análise de conteúdo, a fim de priorizar a leitura e a escuta qualificada do conjunto de dados coletados nas entrevistas, seus conteúdos implícitos e explícitos, fidelizando ao máximo a percepção dos entrevistados. O *software* NVIVO reúne as categorias de forma rápida e organizada, facilitando a tarefa de comparação de dados.

O início da exploração dos recursos do NVIVO se deu pela construção de algumas nuvens de palavras para visualizar graficamente qual a recorrência de palavras em cada categoria, a fim de estabelecer relações entre as palavras que mais predominaram. As nuvens de palavras foram utilizadas como um primeiro movimento para a análise dos

dados apresentados pelo *software* e serão apresentadas no capítulo da discussão de resultados.

Na utilização do *software* NVIVO, as entrevistas foram incluídas na modalidade arquivos e os dados sociodemográficos foram lançados como classificação de arquivos. As categorias provenientes da análise de conteúdo, segundo Bardin (1977/2016), são os códigos ou *nós*, como o *software* intitula. Além disso, os participantes foram classificados em dois casos: motoristas e motoristas instrutores, com a finalidade de verificar, posteriormente, possíveis divergências ou semelhanças no conteúdo apresentado por eles.

A partir das informações importadas para o sistema, foi realizada, novamente, uma leitura de todo material coletado com a finalidade de associar os trechos das entrevistas com as categorias previamente estabelecidas pela análise de Bardin. Esse processo possibilitou que a pesquisadora entrasse em contato com os conteúdos, reforçando a escolha das categorias e identificando novos trechos associados às temáticas. Desse modo, a utilização do *software* NVIVO complementou e qualificou a análise de conteúdo inicialmente realizada segundo Bardin (1977/2016).

## RESULTADOS E DISCUSSÃO

A partir do levantamento dos conteúdos identificados na coleta de dados e com a definição de categorias, foi possível estabelecer relações com as teorias que sustentam a presente pesquisa. Com essa aproximação, foram propostas inferências, por meio da análise dos dados que permite compreender a percepção dos motoristas de transporte coletivo de passageiros sobre o comportamento seguro no trânsito. Isso se deu por meio das temáticas presentes e da forma como são associadas ao trânsito.

Inicialmente, serão apresentadas as categorias intermediárias e, em seguida, as categorias finais, aglutinadas a partir das intermediárias. Na sequência, cada uma das categorias será explorada, descrita e sustentada com recortes da fala dos entrevistados, referencial teórico e resultados de outras pesquisas realizadas com público semelhante. Nesse sentido, a exploração das categorias tem como finalidade representar a percepção dos entrevistados e embasar os capítulos seguintes que se destinam a responder o problema de pesquisa, bem como avançar na literatura sobre comportamento seguro no trânsito.

### 6.1 Definição das Categorias

Por meio da aglutinação das frases temáticas identificadas nas entrevistas, surgiram as categorias intermediárias. Estas representam um movimento de compreensão ampla dos conteúdos recorrentes aos motoristas profissionais e estão descritas na Tabela 5.

Tabela 5

#### *Descrição das Categorias Intermediárias*

Categorias Intermediárias	Descrição
Aprendizagem	Contempla os conteúdos relacionados às formas de aprender a dirigir e a importância da atualização constante para o contexto de trânsito
Atenção	Considera a importância da atenção para a direção segura ou insegura no trânsito
Autocuidado	Engloba a importância dos cuidados consigo para uma condução adequada do ônibus

Consciência	Destaca a importância de estar consciente dos riscos e perigos no trânsito
Dinamicidade e imprevisibilidade do trânsito	Considera o trânsito como um espaço de constantes mudanças e transformações, que exigem adaptação permanente dos motoristas
Emoções	Contempla as considerações sobre estados emocionais e sua influência para a direção segura ou insegura
Fluxo e ritmo do trânsito	Consideram a pressa e o alto número de veículos circulando como fatores que dificultam aos motoristas profissionais se comportarem de modo seguro no trânsito
Heterocuidado	Compreende o olhar do motorista de transporte coletivo para o cuidado com os outros passageiros, motoristas, pedestres e demais atores do trânsito
Influência do passageiro na direção	Integra os conteúdos relacionados à influência e interferência dos passageiros na forma de dirigir do motorista de transporte coletivo
Influências externas ao trabalho	Integra os diferentes fatores externos ao trabalho e ao trânsito que influenciam o motorista, como, por exemplo, problemas familiares ou financeiros
Influência organizacional	Refere-se à forma como fatores internos à empresa influenciam (negativamente ou positivamente) o trabalhador motorista por meio da comunicação, do suporte no trabalho e de suas normas e regras
Infraestrutura-ferramenta de trabalho	Reúne apontamentos da importância dos conhecimentos técnicos do veículo a ser operado e da necessidade desse veículo estar em condições adequadas de uso

Interinfluência no trânsito	Relaciona-se à influência constante entre os participantes do trânsito, como a “imitação” de comportamentos positivos ou negativos
Legislação de trânsito	Destaca o cumprimento da legislação de trânsito como pré-requisito para um comportamento seguro
Relação com a profissão	Considera a forma como os motoristas profissionais percebem a profissão e a forma como se vinculam com ela
Relacionamento interpessoal no trânsito	Envolve o conteúdo em que a temática principal são as constantes relações interpessoais que o trânsito proporciona, seja entre motoristas, com passageiros, pedestre ou outros condutores
Tomada de decisões	Contempla a importância das atitudes e escolhas do motorista no trânsito. Por vezes, engloba a transposição para comportamento e seus impactos na direção segura ou insegura

---

Fonte: Elaborada pela pesquisadora.

Na sequência, as categorias intermediárias foram novamente aglutinadas por similaridade de conteúdo. Destas derivaram-se quatro categorias finais, cujas definições também foram influenciadas pelas categorias criadas *a priori* (Influência dos Processos Psicológicos na Ocorrência de Comportamentos Seguros no Trânsito e Influência dos Fatores Psicossociais na Ocorrência de Comportamentos Seguros no Trânsito) e pelo referencial teórico da pesquisa.

A Tabela 6 apresenta as categorias finais, suas definições, as categorias intermediárias que as originaram e o número de ocorrências nos conteúdos nas entrevistas. Na coluna *participantes*, o número indica a quantidade de entrevistas em que as categorias intermediárias se fizeram presentes. Na coluna da *ocorrência total*, o número aponta o total de vezes em que a temática esteve presente de forma geral nas entrevistas, considerando

que, em algumas situações, as temáticas foram identificadas mais do que uma vez em cada entrevista.

Tabela 6

*Categorias Finais*

Categorias Finais	Definição	Categorias Intermediárias	Participantes	Ocorrência Total
		Relacionamento interpessoal no trânsito	16	78
		Relação com a profissão	16	71
Fatores psicossociais no âmbito do indivíduo	Aspectos psicossociais que influenciam na forma como o motorista se comporta no trânsito que são pertinentes a si mesmo e às relações interpessoais presentes no trânsito	Influência do passageiro na direção	14	39
		Fluxo e ritmo do trânsito	14	35
		Heterocuidado	13	36
		Autocuidado	10	23
		Dinamicidade e imprevisibilidade do trânsito	9	12
		Interinfluência no trânsito	7	15
Processos psicológicos	Referem-se aos processos que fazem parte do funcionamento mental dos participantes	Aprendizagem	16	77
		Emoções	15	62
		Atenção	15	44

		Tomada de decisões	13	37
		Consciência	12	40
Fatores psicossociais no âmbito interno ao trabalho	Referem-se à relação do motorista com a organização de trabalho	Influência Organizacional	16	57
		Legislação de trânsito	12	23
		Infraestrutura-ferramenta de trabalho	9	11
Fatores psicossociais no âmbito externo ao trabalho	Apontam os diferentes fatores psicossociais externos ao trabalho e ao trânsito que influenciam a forma como os motoristas se comportam	Influências Externas ao Trabalho	14	41

---

Fonte: Elaborada pela pesquisadora com o auxílio do *software* NVIVO.

Em uma análise da Tabela 6, é possível verificar a relevância das categorias pela alta frequência que se apresentaram nas entrevistas (Bardin, 1977/2016). Destacam-se as categorias Aprendizagem, Influência Organizacional, Relação com a Profissão e Relacionamento Interpessoal no Trânsito, presentes na fala de todos os participantes, e as categorias Atenção e Emoções, que emergiram como conteúdo em 15 entrevistas. Apenas a categoria Interinfluência no Trânsito que emergiu com menos frequência, as demais estão presentes em 50% ou mais das entrevistas. Bardin (1977/2016) aponta que a regra de frequência pressupõe a importância das temáticas pela sua aparição nos dados coletados. Nesta pesquisa, uma vez que houve uma alta frequência dessas temáticas, julga-se pertinente o aprofundamento destas.

Independentemente da frequência da ocorrência, as categorias representam a percepção dos motoristas de transporte coletivo sobre o que influencia a ocorrência de

comportamento seguro. Considerando o caráter qualitativo da pesquisa, cabe dar importância a todos os temas que emergiram, sem a pretensão de generalização de dados (Minayo, 2017; Sampieri et al., 2013). Isso demonstra a relevância e importância dessas categorias como representação dos conteúdos provenientes da fala dos participantes.

Em seguida, serão exploradas as categorias finais e as respectivas categorias intermediárias que lhe deram origem. A ordem de apresentação das categorias irá considerar a frequência presente nas entrevistas, sendo estas: Fatores Psicossociais no Âmbito do Indivíduo, que reúne oito categorias intermediárias; Processos Psicológicos, composto por cinco categorias; Fatores Psicossociais no Âmbito Interno ao Trabalho, que contempla três categorias intermediárias; Fatores Psicossociais no Âmbito Externo ao Trabalho, representado por uma categoria intermediária.

### 6.1.1 Fatores Psicossociais no Âmbito do Indivíduo

No discurso dos entrevistados, é possível identificar associações entre os fatores psicossociais relacionados ao trabalho e ao comportamento no trânsito. Entende-se por fatores psicossociais as influências psicológicas e sociais presentes em uma situação de trabalho que podem impactar na saúde física, social e psíquica do indivíduo (ILO, 1984; Meliá et al., 2006). Zanelli e Kanan (2018) propõem a compreensão dos fatores psicossociais no trabalho sob três âmbitos: fatores referentes ao indivíduo trabalhador, fatores internos ao trabalho e fatores externos ao trabalho. A categoria Fatores Psicossociais no Âmbito do Indivíduo teve como referência definições de autoestima e autoconhecimento, locus de controle, capacidade de enfrentamento e adaptação de habilidades sociais (Siqueira & Gomide Júnior, 2014; Zanelli & Kanan, 2018)

Os entrevistados identificam as relações estabelecidas no trânsito com outros motoristas e com passageiros como importantes influências no comportamento de dirigir, como representa a fala: “(...) *naquele momento que tu está dirigindo, ser paciente, ter bom humor e respeito com o próximo no geral, com teu colega, com o passageiro, com o pessoal que tá no trânsito (...)*” (P1). Aspecto esse que faz referência às habilidades sociais do indivíduo trabalhador, como a empatia e a simpatia, além do estabelecimento de uma relação de cortesia com os outros (Zanelli & Kanan, 2018).

Além disso, a organicidade e as mudanças recorrentes no contexto de trânsito exigem adaptação constante dos motoristas. A fala “*Muda o trânsito, mudam as pessoas, muda o próprio clima! Então, tem que estar sempre adequado às situações e saber*

*administrar cada uma delas*” (P6) representa tal associação e alinha-se ao que Zanelli e Kanan (2018) indicam como a capacidade de enfrentamento e adaptação, como também à tolerância à incerteza, ao novo e ao inusitado, como um fator psicossocial importante. O caráter vivo e dinâmico do trânsito mobiliza, por si, muitos processos psicológicos do indivíduo que precisam aparecer na forma de comportamento seguro. Hipotetiza-se, aqui, que a capacidade do motorista em processar um conjunto interdependente de cognições e emoções no momento em que os fatos estão acontecendo se constitui como um fator decisivo para comportar-se de modo seguro.

A percepção dos entrevistados sobre a relação que estabelecem com a profissão, como o orgulho de ser motorista pela responsabilidade com o transporte de pessoas e a importância do autocuidado (boa alimentação, boa qualidade de sono), fazem referência à autoestima e ao autoconhecimento. Esses fatores relacionam-se à motivação no trabalho (Gomes & Borba, 2011) e influenciam no autocontrole, fator essencial para comportamentos seguros no trabalho e no trânsito (Zanelli & Kanan, 2018).

Para a definição dessa categoria, foram analisadas as categorias intermediárias que lhe deram origem: Relacionamento Interpessoal no Trânsito; Relação com a Profissão; Influência do Passageiro na Direção; Fluxo e Ritmo do Trânsito; Heterocuidado; Autocuidado; Dinamicidade e Imprevisibilidade do Trânsito; Interinfluência no Trânsito.

A exploração dessas categorias intermediárias possibilita reconhecer a maneira que os entrevistados percebem suas questões pessoais e profissionais no trânsito, bem como as relações com outras pessoas e o modo com que essa percepção associa-se ao comportamento seguro no trânsito. Conforme Zanelli e Kanan (2018), é importante conhecer quais as influências no âmbito do indivíduo para o desempenho das atividades profissionais, o que deve ser avaliado nessa perspectiva e o que pode ser um fator protetivo contra acidentes e adoecimento.

Em seguida, discorre-se sobre cada uma das oito categorias intermediárias e possíveis relações com comportamento seguro no trânsito, a partir da percepção dos motoristas.

#### 6.1.1.1 Relacionamento Interpessoal no Trânsito

A atividade de motorista profissional pressupõe interações constantes com outros atores do trânsito: pedestres, ciclistas, motociclistas e motoristas. Essas interações são reconhecidas pelos entrevistados: “(...) *acessando uma via tu tá te envolvendo com muitas*

*peças (...)*” (P4). Ter facilidade e gostar do convívio com outras pessoas podem colaborar com esse processo, pois as habilidades sociais são essenciais para que o indivíduo esteja bem consigo mesmo e desenvolva com satisfação suas atividades profissionais (Zanelli & Kanan, 2018).

Os motoristas profissionais reconhecem que a tranquilidade, a calma, a paciência e o bom humor impactam diretamente nas relações estabelecidas em seu trabalho: *“(...) tem que ser calmo, tu tem que ser uma pessoa que saiba escutar o outro lado”* (P6) e *“Dirigir com cuidado, com pedestres e com os outros carros também, até porque a gente dirige, geralmente, um veículo bem maior, né? Então, tem que ter cuidado para proteger os pequenos também”* (P11).

Além de influenciar as relações interpessoais, também é reconhecido o impacto disso para o trânsito e, por consequência, no desenvolvimento do trabalho: *“(...) às vezes, tu está ali num cruzamento e tem uma fila enorme de carros e não te custa você parar dois segundinhos para deixar alguém entrar pra poder desafogar um pouco o trânsito”* (P8) e *“(...) a gente tem que ter uma comunicação visual no trânsito e tu ter essa empatia (...)*” (P10).

Atos de reciprocidade, de ajuda mútua e de parceria são fatores protetivos para as pessoas desenvolverem seu trabalho de forma segura e saudável (Barros-Delben & Cruz, 2017; Siqueira & Gomide Júnior, 2014; Zanelli & Kanan, 2018). Desse modo, as falas citadas anteriormente pressupõem que essa influência seja positiva e aumente a ocorrência de comportamentos seguros no trânsito.

Contrário a isso, identificaram-se falas nas quais a percepção dos participantes expressam aspectos negativos nos relacionamentos do trânsito, o que pode refletir nos indivíduos, mas também no funcionamento do tráfego, como ilustram as falas: *“(...) a pessoa que é mal educada ela só pensa em si, ela não quer saber dos outros (...)*” (P3); *“Hoje em dia as coisas estão muito (...) as pessoas estão mais eufóricas, qualquer coisa conforme você fala já é um processo judicial (...)*” (P5) e *“O que mais dificulta é isso aí, é o comportamento, o egoísmo (...)*” (P12).

As relações carregadas de negatividade e sentimentos pesados podem se constituir em fatores de riscos psicossociais aos motoristas e, conseqüentemente, ampliar os riscos para se comportarem de modo inseguro. Os relacionamentos interpessoais que demandam muitos recursos psicológicos do indivíduo tendem a ocasionar estresse e, por isso, se constituem como um fator de risco psicossocial (Lucca & Sobral, 2017). Além disso,

Battiston (2016) aponta que a interação negativa entre o motorista e outros atores no trânsito pode ser uma variável que predispõe acidentes de trânsito.

Sugestões que contemplem uma maior coesão entre colegas de trabalho ou mesmo entre as mais variadas pessoas que convivem no trânsito são apontadas pelos participantes: “(...) a classe do motorista, a gente poderia ser um pouco mais unido, até em termos de cortesia (...)” (P12) e “(...) o que falta pra todo mundo, pra maior parte das pessoas é gentileza, a empatia (...)” (P15). Ações essas que Zanelli e Kanan (2018) indicam como saudáveis para um ambiente de trabalho e, aqui, analogamente ao ambiente de trânsito.

Influências positivas associadas às relações interpessoais e à cooperação são apontadas por Barros-Delben e Cruz (2017) como preditoras de comportamentos seguros em espaços de trabalho. Supõe-se que, contrário a isso, o impacto negativo desses fatores sejam comportamentos inseguros e que coloquem em risco os indivíduos, destacando, assim, a relevância das temáticas presentes na literatura e também apontadas pelos entrevistados.

#### 6.1.1.2 Relação com a Profissão

A forma como os entrevistados percebem a profissão de motorista de transporte coletivo de passageiros, como se vinculam a ela e como a sociedade a percebe é o que descreve brevemente essa categoria. Também são evidenciadas questões como valorização e desvalorização profissional, além de possíveis reflexos no ato de dirigir. Temáticas dessa natureza surgiram nas 16 entrevistas realizadas com uma alta ocorrência, emergindo mais do que uma vez na fala de cada uma dos entrevistados.

Diante da alta frequência com que a temática surge, é possível supor a importância que os entrevistados estabelecem para a relação profissional, tanto pela valorização ou desvalorização profissional quanto pelo reflexo nos comportamentos. A autoestima e o autoconhecimento são processos que influenciam o autocontrole e, por isso, podem regular comportamentos (Siqueira & Gomide Júnior, 2014; Zanelli & Kanan, 2018). Na fala “(...) pra ti ser um bom motorista, tu tem que saber o que tu tá fazendo e dar valor pro que tu faz” (P15) fica evidente que a valorização da profissão também deve partir do motorista, em uma aproximação com o conceito de autoestima.

De acordo com Zanelli e Kanan (2018), autoestima e autoconhecimento se referem ao respeito, à confiança e à capacidade de compreensão dos próprios comportamentos, o que influencia no autocontrole. Além disso, aspectos associados à satisfação profissional

dizem respeito às relações estabelecidas com a atividade e a função, caracterizados como envolvimento organizacional, no qual seus índices elevados aumentam a produtividade e o desempenho dos indivíduos (Siqueira & Gomide Júnior, 2014). Ao relacionar com os relatos dos participantes, é possível supor que a autovalorização da profissão influencia positivamente na forma que o motorista dirige, o que pode se refletir em comportamentos seguros no trânsito.

A satisfação e o orgulho da profissão é uma variável importante apontada pelos participantes e, no entendimento deles, deve estar presente no trabalho de motorista profissional, o que pode ser visualizado nas falas: *“Me sinto realizado (...) e eu olho dentro de um ônibus e tem pessoas dentro e eu ser o responsável por aquelas pessoas, a gente sabe que a responsável, né? Então, eu me sinto assim realizado!”* (P3); *“Quem tá na carreira com certeza é porque optou e gosta do que faz, senão não estaria mais”* (P4) e *“Eu acho que primeiro gostar do que faz, que tem acontecido bastante que o pessoal foi atrás de emprego que tinha, mas não gosta”* (P11).

Quando o trabalhador vê um significado em seu trabalho tende a investir mais energia na realização dele, o que pode se configurar como um fator de proteção psicossocial (Zanelli & Kanan, 2018) e funciona como propulsor para a motivação no trabalho (Gomes & Borba, 2011). Percepções favoráveis do indivíduo sobre a função que exerce podem gerar mais confiança nos próprios comportamentos e, no caso dos motoristas de transporte coletivo de passageiros, uma tendência provável a se comportarem de modo seguro (Barros-Delben & Cruz, 2017).

Fica evidente também a consciência dos participantes sobre a alta responsabilidade da profissão no trânsito. As falas a seguir ilustram esse aspecto: *“(...) o motorista profissional, ele tem que ser próximo de 100% no trânsito, em todos os sentidos (...)”* (P14) e *“(...) a responsabilidade dele é muito maior, ele está cuidando do ônibus dele, dos passageiros dele e dos veículos dos terceiros”* (P6). Além disso, a fala *“(...) tem a parte da responsabilidade no trânsito, a pena hoje em dia é mais severa pra mim do que um motorista de carteira A ou B ou, até mesmo, a C (...)”* (P15) demonstra a preocupação com a responsabilidade penal do motorista profissional no trânsito.

É necessário destacar que, mesmo se tratando de fatores psicossociais do indivíduo trabalhador, a organização tem um espaço fundamental na identificação e no suporte frente aos possíveis riscos psicossociais (Zanelli & Kanan, 2018). Não apenas nas questões financeiras, como exemplifica a fala *“(...) uma remuneração boa, porque a partir do*

*momento que tu ganha uma remuneração boa, tu se sente bem. Sou respeitado e valorizado”* (P2), mas também pelo suporte emocional e legal, fornecimento de ferramentas de trabalho, incentivo à qualificação, dentre outros.

Os conceitos de reciprocidade e suporte organizacional estão intimamente associados à fala dos entrevistados que destacam a importância de tais fatores para o bem-estar no trabalho e, conseqüentemente, para a segurança. A percepção de suporte organizacional diz respeito à maneira como os trabalhadores entendem que a empresa cuida de seu bem-estar e de como ela se compromete com sua saúde e segurança. Já a percepção de reciprocidade organizacional refere-se à forma como o indivíduo entende que a organização retribui às contribuições oferecidas por ele (Siqueira & Gomide Júnior, 2014). O desequilíbrio esforço-recompensa é um dos fatores de risco psicossocial apontados como influentes na saúde mental de motoristas profissionais (Gómez-Ortiz et al., 2018).

A remuneração é citada como relevante para que o profissional se sinta valorizado e motivado para o trabalho, segundo o relato de P12: *“(...) funcionário mal remunerado, a mão de obra, ela não tá 100%”*. Desse modo, a valorização ou desvalorização do trabalhador pode impactar diretamente em seu estado de bem-estar e em seu comportamento. Lucca e Sobral (2017) destacam que a falta de reconhecimento no trabalho e o sentimento de não serem recompensados são fatores psicossociais de risco associados a maiores níveis de estresse do indivíduo.

Além do que já foi exposto, os motoristas situam a relação com a profissão a partir do olhar dos outros. Isso pode ocorrer por meio da valorização sentida nos elogios recebidos, como ilustra o relato: *“Que pena que você não foi mais lá para o meu bairro. Aquilo ali não tem preço, porque ela gostava do teu serviço, aquela pessoa te valorizava (...)”* (P3). Por outro lado, há alusão à desvalia e ao preconceito, de acordo com P3 e P9, respectivamente: *“O que mais dificulta é as pessoas não entenderem que você tá ali trabalhando, pessoas acham que você é qualquer um, as pessoas não entendem que se você tá ali é porque é responsável para estar ali”* e *“(...) tinha um preconceito muito com o motorista, achavam que o motorista era aquele (...) como é que eu vou te explicar? Aquele que dava em cima das mulheres (...)”*.

Dessa maneira, o motorista profissional lida frequentemente com sentimentos como orgulho, valorização, desvalorização e menos valia relacionados à profissão. Essas emoções são inerentes à autoestima profissional, como também podem emergir pelo

*feedback* de outros atores do trânsito, como, por exemplo, na avaliação de outros motoristas ou passageiros sobre o papel do motorista profissional no trânsito. Assim, autoestima, autoconhecimento, capacidade de enfrentamento e habilidades sociais são características importantes de serem avaliadas e reconhecidas nos trabalhadores, de modo a minimizar os fatores de risco psicossocial (Siqueira & Gomide Júnior, 2014; Zanelli & Kanan, 2018). Além disso, aumentar a motivação e a autoeficácia tende a influenciar positivamente a ocorrência de comportamentos seguros no trânsito (Barros-Delben & Cruz, 2017).

#### 6.1.1.3 Influência do Passageiro na Direção

Ainda se tratando de habilidades sociais do motorista, a relação com o passageiro tem um espaço importante na fala de 14 entrevistados, principalmente pelo impacto na forma de dirigir. A descrição da função de motorista de transporte coletivo de passageiros, no CBO, prevê também habilidades de atendimento ao público, o que diz respeito às pessoas transportadas (Ministério do Trabalho e Emprego, 2010). Desse modo, a presença recorrente desse tema pressupõe que os participantes entendem o alcance da profissão para além dos conhecimentos e habilidades na condução de veículos, já que reconhecem a relevância da interação motorista e passageiro.

No discurso dos participantes, prevalecem os fatores negativos como resultado desse convívio diário. Alguns impactos são relacionados ao estado emocional do motorista, a partir das atitudes do passageiro: *“Aquela questão repetitiva do passageiro estressa, eles não procuram ler o itinerário do ônibus, saber o motivo pelo qual atrasou (...). Então, isso gera um estresse violento (...)”* (P11). E demais impactos refletem na forma como o motorista dirige:

*(...) daí um vem e te solicita para tu fazer uma parada fora do local, daí tu diz que não pode e o cara já te xinga, já fica brabo, daí tu já sai e tu não olha direito. Tu já sai brabo e aí tu acaba colocando em risco a vida de outras pessoas.* (P5)

A fala de outros entrevistados também vai ao encontro dessa influência no trânsito: *“(...) algumas situações, em alguns momentos, acontecem de o passageiro alterado dentro do ônibus influenciar em alguma reação do motorista que possa prejudicar no trânsito (...)”* (P7) e *“(...) tanto que a maioria dos transportes se você entrar já tem a placa para não conversar com o motorista, porque atrapalha (...). Você ter uma comunicação o tempo todo com o passageiro atrapalha bastante”* (P8).

As interações negativas, que impactam no estado emocional e no comportamento dos trabalhadores, relacionam-se a espaços de trabalho com menos segurança (Zanelli & Kanan, 2018), o que fica evidente na percepção dos participantes. Pesquisas recentes também apontam que maiores níveis de estresse, pressão no trabalho, Síndrome de Burnout têm como uma das causas a relação entre motorista e passageiro (Mamcarz et al., 2019; Matias & Sales, 2017; Matos et al., 2015; Nascimento, 2017; Neumann & Carlotto, 2020; Silva & Zavarize, 2017). A relação ruim com o passageiro também é uma variável positivamente associada a acidentes de trânsito, evidenciando a tendência do comportamento inseguro nessas situações (Battiston, 2016; Mamcarz et al., 2019; Oliveira & Pinheiro, 2007).

Os motoristas entrevistados reconhecem a pluralidade de perfis dos passageiros, nas falas a evidenciam: “(...) *tem passageiros enjoados*” (P1) e “*Porque são diversas personalidades que você acaba transportando, o jovem, idoso, criança. Os temperamentos são diferentes conforme a ocasião e conforme os passageiros que falam acaba te prejudicando (...)*” (P5). Diante disso, alguns entrevistados reconhecem o próprio papel como participantes nessa interação: “*O passageiro ele entrou, você respeitou, ele vai te respeitar (...)*” (P12).

Com o reconhecimento dessa interinfluência, o motorista profissional entende ser sua responsabilidade tornar a relação com o passageiro mais saudável ou, ao menos, regular essa interação de modo a não prejudicar na direção do veículo e no trânsito, conforme as falas: “*Eu acredito que não possa interferir no profissionalismo dele, o passageiro*” (P6), “*(...) tu tem o teu dia a dia, tu tem que ter um jogo de cintura para tratar o passageiro (...)*” (P15) e “*(...) eu sei que ele é um passageiro, ele vai me cobrar e eu tô ali pra responder, e eu tenho que ser profissional na minha condução (...)*” (P15).

Diante da necessidade constante de interação com o passageiro, nota-se a influência identificada pelos entrevistados, tanto no nível de suas emoções quanto de seu comportamento refletido no trânsito. Logo, o fortalecimento das habilidades sociais, com uma maior compreensão dos relacionamentos interpessoais e de seus reflexos no indivíduo trabalhador (Zanelli & Kanan, 2018) podem ser medidas aplicadas com efeitos positivos em comportamentos seguros dos motoristas profissionais.

#### 6.1.1.4 Fluxo e Ritmo do Trânsito

Essa categoria está relacionada às falas dos participantes que consideraram a pressa

e o alto número de veículos circulando como fatores influentes na atividade dos motoristas profissionais. Essa temática foi apontada como relevante por 14 entrevistados e a maioria associou sua ocorrência a comportamentos inseguros no trânsito.

Um maior número de veículos circulando nas estradas influencia no estado emocional dos motoristas profissionais, conforme eles ilustram nas seguintes falas: “(...) *agora você tem mais congestionamento e já te dá mais nervosismo (...)*” (P5) e “*Porque daí vai ter muito mais trânsito e o pessoal vai ficar muito mais nervoso, mais estressado no trânsito*” (P13). Resultado semelhante ao apresentado pelos entrevistados na pesquisa, é identificado em estudos desenvolvidos por Matos et al. (2015), Moraes et al. (2017) e Silva e Zavarize (2017), os quais sugerem que o estresse em motoristas pode se originar de congestionamento ou do grande número de veículos e trânsito lento.

Além disso, os participantes identificaram o alto número de veículos como risco no trânsito, o que se verifica no relato: “(...) *muito mais carro e mais trânsito, o risco é maior*” (P4). Na mesma associação, um fluxo menor de veículos proporciona um trânsito mais fluido e uma condição de trabalho mais tranquila, sem tanta pressão ou estresse, conforme as falas a seguir: “(...) *tu não vê mais acúmulo de ônibus, eu acho que melhorou bastante e ajudou, e muito, para o trânsito poder fluir bem (...)*” (P3) e “(...) *hoje, tu estando com menos carros do teu lado e menos ônibus na tua frente, tu trabalha mais tranquilo e mais relaxado*” (P6). Essa influência do contexto tende a impactar o comportamento dos indivíduos (Barros-Delben & Cruz, 2017) e, assim, influenciar na forma como o motorista dirige.

Para os entrevistados, a segurança no trânsito só é possível com tempo e calma. Em caso de pressa ou pressão pelo cumprimento de horários, a tendência é que o comportamento seja mais inseguro e ofereça risco no trânsito, como apontam os relatos: “(...) *eu penso, para mim, que isso é um risco, tu fazer as coisas muito rápidas, ainda mais agora do jeito que tá*” (P2) e “(...) *aí tu já sai atrasado e com pressa, e aí já sai colocando em risco, buzina para um, tu corta a frente de outro, quero andar a mais que o permitido, a segurança já vai decaindo*” (P5).

Uma alternativa sugerida por Zanelli e Kanan (2018) para lidar com situações de estresse pode ser a identificação de sentimentos negativos, enfraquecendo as suas implicações, e também o fortalecimento da autoestima e autoeficácia. Diante de um possível fator estressor ou de risco para o trabalho do motorista, é fundamental o

desenvolvimento e o fortalecimento dos recursos para que o indivíduo lide com situações estressoras e que lhe demandem constante adaptação.

#### 6.1.1.5 Heterocuidado

Essa categoria diz respeito à atenção e ao cuidado que os motoristas de transporte coletivo de passageiros referem ser importantes com passageiros, outros motoristas, pedestres e demais atores do trânsito. Por estar presente em 13 entrevistas, é possível constatar que a percepção dos participantes estão alinhadas ao CTB (Brasil, 23 set., 1997) e aos conteúdos tratados no CTCP (Brasil, 18 jun., 2020), quando estes definem a responsabilidade que os veículos maiores devem ter com os veículos menores no trânsito. Essa clareza de papéis é evidenciada nas falas: “(...) o menor, ao amador, sempre a gente vai ter que responder por ele, cuidar!” (P4) e “Numa escala, nós somos os mais responsáveis pelos outros de menor categoria” (P10). Desse modo, esses relatos representam que os entrevistados têm entendimento de sua responsabilidade legal pelo cuidado.

Ainda nessa direção, além das questões relacionadas à legislação, parece consciente aos participantes que o papel do motorista de ônibus é de proteger outros atores do trânsito, como ilustram os depoimentos: “A pessoa pode estar ali (...) vim do nada! Mas tu é o responsável, não adianta (...) porque o pedestre é o corpo dele e tu é o grande, tu é o responsável!” (P2); “Se uma pessoa cair lá dentro, o responsável é o motorista (...)” (P3) e “O profissional, ele está preparado para conduzir um veículo maior (...), ele tem uma obrigação de cuidar do motorista amador (...)” (P6).

Os entrevistados referem que transportar pessoas (ou vidas, como referido por muitos) pressupõe um compromisso elevado no dia a dia de trabalho. As verbalizações a seguir ilustram essa constatação: “A partir do momento que tu tá transportando vidas (...) tu tem que tá prestando atenção e ter responsabilidade” (P2) e “(...) dirigir sabendo que tu tem um monte de vidas ali contigo (...)” (P16).

Barros-Delben (2018) destaca que a consciência de cuidado com o outro coloca o indivíduo em uma posição de ser social, que interage com os outros e, assim, tem responsabilidades nessa relação. Esse movimento também remete às habilidades sociais como um fator psicossocial do indivíduo que pode influenciar em seu comportamento (Zanelli & Kanan, 2018).

O heterocuidado também é citado nas entrevistas como um possível regulador de comportamento do motorista, como segue nos depoimentos: *“Porque como a gente transporta vidas é bem complicado você fazer qualquer coisa que você sabe que pode provocar um acidente (...)”* (P8) e *“Acontece bastante de não ter cuidado com passageiro, o passageiro vem chegando na parada e o cara já quer fechar a porta e ir embora, deixar o passageiro”* (P11). Essas duas falas fazem referência ao impacto da falta de cuidado com o outro e de como isso pode ser identificado no comportamento do motorista.

Destarte, o heterocuidado aparece associado a comportamentos de segurança no trânsito nos relatos dos motoristas profissionais. No modelo de comportamento seguro no trânsito, sugerido por Barros-Delben et al. (2020), dentre as ações de exposição controlada está o heterocuidado que, se estimulado, contribui para o comportamento seguro frente a fatores de risco. Por isso, o estímulo e a regulação dessa característica pode associar-se positivamente à predominância de comportamentos seguros no trânsito em motoristas de transporte coletivo de passageiros.

#### 6.1.1.6 Autocuidado

O tema autocuidado esteve presente na fala de nove motoristas entrevistados e faz referência à importância dos cuidados consigo e os meios para que o autocuidado ocorra. Mesmo que a atividade de motorista de transporte coletivo seja relacionada ao cuidado de outras pessoas (passageiros), o cuidado consigo e com a sua vida foi evidenciado como importante pelos entrevistados, ilustrado nas falas: *“(...) primeiro lugar a tua vida (...)”* (P4) e *“(...) responsabilidade que tu tem com as vidas, não só a tua, claro que em primeiro lugar a tua”* (P9).

No trânsito, o autocuidado está relacionado à preservação da própria vida, e a fala dos participantes evidencia comportamentos importantes nessa perspectiva. Estes implicam em revisões constantes e sistemáticas dos cuidados que devem ter ao realizar seu trabalho, o que é expresso nas seguintes narrativas: *“A primeira coisa que tu faz quando tu entra dentro de um carro é o cinto obviamente (...)”* (P2); *“(...) a pessoa não deveria colocar a vida dela em risco nem a dos outros. Daí é a questão da pessoa saber o que pode fazer e o que não pode”* (P3) e *“(...) antes de você sair trabalhar você sempre tem que averiguar isso, se está tudo ok com o teu carro, com os teus documentos e cinto de segurança”* (P8).

Ao considerar o cuidado consigo como um ato ativo e constante praticado pelo indivíduo, as falas refletem o controle que o motorista tem ou deveria ter. Isto é, suas

atitudes enquanto dirige precisam estar direcionadas à proteção da própria vida, como um movimento de autopreservação. Quando o indivíduo entende que o controle sobre os eventos ao seu redor é interno, possivelmente identifique a sua responsabilidade nas ações, caracterizando como locus de controle interno, que representa a crença do indivíduo de que os eventos que acontecem ao seu redor dependem das suas ações (Rotter, 1966; Siqueira & Gomide Júnior, 2014; Zanelli & Kanan, 2018).

Nas entrevistas, existe a predominância dos fatores físicos relacionados ao autocuidado, como alimentação e descanso adequado: *“Tem que estar ligado, bem descansado, dormido bem, bem alimentado, não estar com fome”* (P3) e *“A pessoa tem que estar descansada, ter dormido bem, se alimentado bem (...) iria contribuir para ter um trânsito mais qualificado futuramente”* (P5). Essas são falas que ilustram esses aspectos. Em estudos que têm como público motoristas profissionais, o déficit de sono também é identificado como uma variável importante na ocorrência de acidentes de trânsito (Engström et al., 2013; Mahajan, Velaga, Kumar, Choudhary & Choudhary, 2019; Oliveira & Pinheiro, 2007; Santos et al., 2012; Zhang et al., 2019).

Como se constatou, aspectos relacionados ao autocuidado podem ter relação com a maior ocorrência de comportamentos seguros no trânsito. Fator esse preservado pela Lei do Motorista (Brasil, 2 mar., 2015) ao estabelecer descanso e jornada de trabalho adequada como uma exigência para os motoristas profissionais, de modo a aumentar o surgimento de comportamentos seguros no trânsito.

Alternativas para preservar o cuidado consigo e refletir positivamente no trânsito são identificadas nas seguintes verbalizações: *“Quanto mais tranquilo tu tiver e menos cansado, melhor!”* (P11) e *“(...) arrumar um lazer, de uma forma mais (...) que tirasse um pouco o trânsito, esquecesse um pouco o trânsito e quando tu volta tu está mais aliviado e tu trabalha melhor”* (P16).

As sugestões identificadas pelos entrevistados para potencializar o autocuidado e, por consequência, comportamentos seguros no trânsito relacionam-se a alternativas ligadas à saúde física e mental. Matos et al. (2015) apontam que estratégias de regulação emocional, tais como a prática de atividade física, lazer com a família ou entretenimento, contribuem para a redução de estresse em motoristas profissionais.

Zanelli e Kanan (2018) salientam que a organização também é responsável por promover ações direcionadas à saúde e bem-estar de seus funcionários, por meio do estímulo do autocuidado. Além disso, Barros-Delben et al. (2020) indicam o autocuidado

como um regulador importante para o comportamento seguro no trânsito. Segundo esses autores, frente a situações de risco, os níveis de zelo consigo tendem a influenciar na maneira como a pessoa se comporta, seja de modo seguro ou inseguro (Barros-Delben et al., 2020).

#### 6.1.1.7 Dinamicidade e Imprevisibilidade do Trânsito

A dinamicidade e a imprevisibilidade fazem parte da natureza do trânsito. O trânsito é considerado pelos motoristas entrevistados como um espaço de constantes mudanças e transformações que exigem adaptações permanentes. Nove entrevistados fazem referência a essa temática e colocam em relevo a capacidade de enfrentamento aos desafios que Zanelli e Kanan (2018) entendem como um fator individual importante na análise dos fatores psicossociais no trabalho.

Por mais que as vias em que as pessoas circulam sofram poucas mudanças de infraestrutura, a dinâmica do trânsito está em constante transformação. O trânsito tem um funcionamento orgânico, sempre em uma configuração diferente, como apontam os relatos: *“É trânsito, pode acontecer imprevistos (...)”* (P5) e *“Porque cada dia é um dia diferente, cada volta que tu dá é uma volta diferente: tu foi com chuva, tu tem que se adequar a chuva; tu foi com o sol, tu tem que se adaptar ao calor (...)”* (P6).

Essa dinamicidade, por vezes, é identificada como negativa: *“(...) porque da onde vocês menos espera é que acontecem os problemas!”* (P3). E, diante disso, os motoristas entrevistados reforçam a necessidade de adaptação contínua: *“Muda o trânsito, mudam as pessoas, muda o próprio clima! Então, tem que estar sempre adequado às situações e saber administrar cada uma delas”* (P6) e *“(...) a gente tem que estar preparado para o que pode acontecer e o que não pode”* (P15).

A capacidade adequada de enfrentamento a situações novas, estressantes e desafiadoras no trabalho pode estar positivamente associada a uma predominância de comportamentos seguros (Barros-Delben & Cruz, 2017; Zanelli & Kanan, 2018). Se o indivíduo não possuir os recursos psicológicos para lidar bem com esses aspectos, é papel da organização promovê-los e estimulá-los, por meio de ações de treinamento e desenvolvimento, como um fator de proteção psicossocial no trabalho (Zanelli & Kanan, 2018). Em vista disso, a identificação por parte da organização de como está essa capacidade e, a partir dessa constatação, o fortalecimento ou desenvolvimento dessas

características é uma das formas de estimular a predominância de comportamentos seguros, imperativo das organizações saudáveis (Zanelli & Kanan, 2018).

#### 6.1.1.8 Interinfluência no Trânsito

Essa categoria evidencia a interinfluência constante que o trânsito proporciona e como esta se relaciona com o movimento de “imitação” de comportamentos, positivos ou negativos, dos outros condutores; além do exemplo que eles, enquanto motoristas profissionais, entendem exercer. Está presente na fala de sete participantes e percebe-se que sua percepção acerca dos comportamentos adequados, como cordialidade e educação, tendem a impactar positivamente e estimular a sua réplica no trânsito, conforme ilustram as falas: “(...) se você for uma pessoa respeitosa no trânsito vai ser recíproco” (P4); “(...) quanto mais bons exemplos você vê, mais você vai fazer também, mais você vai praticar” (P8) e “(...) se eu for educado hoje com alguém, essa pessoa vai ser educada com outra mais pra frente (...)” (P15).

Do mesmo modo, os comportamentos ruins ou inadequados são igualmente reproduzidos, muitas vezes, sem o indivíduo ter consciência se pode ou não executá-los, ocorrendo simplesmente pela imitação, como é o seguinte caso: “É a mesma coisa do ruim, naquele lugar todo mundo ultrapassa, por exemplo. Se você ver ultrapassando lá, você vai ultrapassar também” (P8).

Com frequência, se o indivíduo nutre crenças de que não tem controle sobre os eventos ao seu redor, pode acreditar que eles dependem de outras pessoas e, então, o que determinaria seu próprio comportamento seriam os estímulos externos. Esse conceito relaciona-se ao locus de controle externo, um dos aspectos inerentes ao indivíduo nos processos psicossociais (Zanelli & Kanan, 2018). Rotter (1966) aponta que o locus de controle reflete a expectativa que as pessoas têm sobre os eventos que influenciam sua vida. Quando entendem que esses eventos dependem de seu esforço, seu locus de controle é interno, já quando dependem de outras pessoas ou circunstâncias, o locus de controle é externo.

Além disso, os motoristas profissionais percebem que o seu comportamento no trânsito serve como influência aos demais motoristas: “(...) tentar dar o exemplo para quem tá ali vendo o meu ônibus: ‘Olha o cara é gentil, eu também vou praticar!’” (P4). Essa percepção sugere que a forma como o motorista profissional dirige pode ser um regulador para o comportamento de outros condutores, ao menos na percepção dos

entrevistados. Partindo desse conceito, existe uma grande responsabilidade dos motoristas de transporte coletivo de passageiros com o comportamento seguro no trânsito, de modo a estimular outros atores do trânsito a fazê-lo.

Outras influências identificadas pelos participantes que se relacionam ao comportamento seguro no trânsito dizem respeito aos processos psicológicos. Em seguida, essa categoria será melhor explorada, bem como as categorias intermediárias que lhe deram origem.

### 6.1.2 Processos Psicológicos

Entende-se por processos psicológicos os recursos utilizados pelo indivíduo para captar, armazenar, representar e interpretar estímulos sensoriais, de modo a servir como base para a tomada de decisões ou resolução de problemas (Sternberg, 2008). Diferentemente dos fatores psicossociais, que consideram questões sociais para a compreensão do comportamento, os processos psicológicos se referem a aspectos internos ao indivíduo.

Na verbalização dos entrevistados, foi possível identificar alguns processos psicológicos referidos como importantes para a condução de veículos. São eles: aprendizagem, emoções, atenção, tomada de decisões e consciência. Esses processos psicológicos, que compõem essa categoria final, estiveram presentes em boa parte das entrevistas, sendo 16 vezes a de maior ocorrência e 12 vezes a que menos emergiu.

Hoffman e González (2011) e Wit et al. (2020) destacam que percepção, atenção, raciocínio, inteligência, emoções, motivação, aprendizagem e memória são processos fundamentais no trânsito, como importantes balizadores no comportamento e na tomada de decisões dos motoristas. A investigação desses processos e a verificação de níveis adequados e equilibrados estão positivamente associados a uma direção mais segura.

Mesmo sem defini-los como processos psicológicos, supõe-se que os motoristas de transporte coletivo de passageiros os percebem como parte do ato de dirigir e, principalmente, relacionados ao comportamento seguro no trânsito quando, por exemplo, relatam que: *“Acidentes são imprudências, são falhas humanas na maioria das vezes, negligência, tu não pensar no que poderia acontecer o pior e infelizmente acontece”* (P2); *“(…) isso te afeta o emocional e daí tu já sai nervoso, daí tu acaba não prestando um serviço de qualidade que tu teria que prestar”* (P6); *(…) a prática no dia a dia você vê muita coisa no trânsito, você aprende muita coisa no trânsito, boa e ruim também (…)* (P8)

e *“Estar atento! Estar sempre atento no que está fazendo para conseguir evitar e se deslocar quando dar alguma ocorrência”* (P11).

A identificação desses processos e a importância que lhes é concedida pelos entrevistados aproxima-se da legislação vigente sobre o tema, bem como de estudos anteriores. A relevância dos processos psicológicos no ato de dirigir também se expressa na importância que a legislação de trânsito destaca para a temática (Brasil, 27 nov., 2012; CFP, 7 fev., 2019). Além disso, pesquisas com motoristas apontam a influência dos processos psicológicos no comportamento dos condutores, como a influência nos níveis de atenção em motoristas, a interferência das emoções na impulsividade e ansiedade, a percepção de risco como balizadora de atos inseguros e os vieses perceptivos, representando um risco ao trânsito pelo excesso de confiança (Engström et al., 2013; Mallia et al., 2015; Ngueutsa & Kouabenan, 2017; Pasa, 2013; Santos et al., 2012; Serrano-Fernández et al., 2020; Thielen et al., 2008; Verma et al., 2017; Zhang et al., 2019).

Outros processos psicológicos apontados pela legislação e pela literatura como importantes no ato de dirigir, tais como raciocínio, memória e inteligência, não foram reconhecidos pelos participantes. Estes são processos subjetivos pouco explorados de forma objetiva na rotina de treinamentos e desenvolvimento de motoristas; normalmente, são mais estudados em pesquisas e teorias.

A seguir, discorre-se sobre cada um dos processos psicológicos recorrentes nos depoimentos dos participantes.

#### 6.1.2.1 Aprendizagem

Os temas relacionados às formas de aprender a dirigir, de como melhorar o comportamento no trânsito e a importância da qualificação constante para se manter atualizado estão presentes no discurso de todos os participantes. Dessa forma, a aprendizagem é reconhecida como uma das possíveis formas de mudança de comportamento, como exposto na fala: *“(...) do início da minha profissão até agora eu, com certeza, não sou mesmo motorista. Isso eu posso dizer com 100% de certeza: o motorista que iniciou não é o mesmo de hoje”* (P12). Isso também é preconizado pela literatura, que entende a experiência como meio para mudança de comportamento (Armôa, 2009; Feldman, 2015; Myers, 2017).

Essas transformações normalmente são atribuídas à experiência e à prática cotidiana, sendo essa uma das formas de aprendizado considerada pelos motoristas, conforme os relatos a seguir: “*Na verdade, o dia a dia, ele te ensina (...)*” (P15) e “*A experiência conta bastante, porque tu vai aprendendo no decorrer do trabalho teu e tu vai aprendendo como é que funciona (...)*” (P16). Kolb (1984), ao propor o ciclo de aprendizagem, entende que o ato de aprender necessita de constantes mudanças e reaprendizados, pressupondo que a experiência e a vivência sejam facilitadores nesse processo. De acordo com o autor, a aquisição do conhecimento se dá a partir da observação, que leva à reflexão, em seguida, à experimentação e à aplicação prática. Esta última sugere que, novamente, se inicie o ciclo.

Wit et al. (2020) consideram que o treinamento e a repetição das ações são formas de aprendizado no ato de dirigir. Assim, a aprendizagem formal, por meio de cursos e palestras, também tem destaque para os entrevistados, que reconhecem seus benefícios e os identificam como caminhos para a mudança de comportamento. A fala a seguir representa essa perspectiva:

*(...) ter uns cursos, umas aulas de comportamento para eles (motorista) mesmo, qualificação deles. Eu acho que isso vai ser através de estudos, palestras, provas. Isso aí vai ter que ser mais em cursos e palestras porque só na prática dificilmente a gente vai conseguir chegar num padrão para todos. (P5)*

Nesse sentido, P16 corrobora: “*Então, os cursos é muito bom, eu acho legal, uma coisa que te abre a cabeça, muita coisa que tu não sabe tu escuta lá*”.

Na aprendizagem formal, existe uma maior organização e direcionamento dos conteúdos a serem ensinados e aprendidos, além da responsabilidade compartilhada entre quem ensina e quem aprende (Antonello, 2011b; Camillis & Antonello, 2010). Esse compromisso partilhado pode se referir também ao papel da organização na aprendizagem do motorista profissional de transporte coletivo de passageiros:

*(...) tanto nos cursos aqui a gente vem e aprende a direção defensiva e coisa e tal, a própria empresa dá bastante cursos (...) eles mostram gráficos, acidentes onde ocorrem, onde não ocorrem para a gente aprender avaliar os lugares que dá acidente e tem risco. (P11)*

Na percepção dos entrevistados, para aprender é importante a observação e o auxílio das outras pessoas, o que fica claro nas verbalizações: “*(...) quando eu comecei eu*

*tive ótimos exemplos que me ensinaram e algum ponto que eu cheguei foi graças a eles, eles me passaram e eu fui fazendo como eles me ensinaram (...)*” (P5) e *“Eu aprendi ali, ouvindo os mais velhos de profissão que eu acho que é uma profissão (...)*” (P11).

Esse reconhecimento de que o aprendizado pode se dar por meio da observação dos comportamentos de outras pessoas, de modo a agregar informações para seu próprio agir, denota a importância do grupo e da equipe em um processo que inicialmente pode parecer individual. Não se configura como algo sistematizado e organizado com a finalidade de agregar conhecimento, mas representa uma alternativa reconhecida como possível para aprender. A aprendizagem informal considera que o indivíduo aprende por meio da observação das outras pessoas ou pela troca de experiências com estas (Antonello, 2011a; Flach & Antonello, 2010). Os depoimentos também parecem referir a importância do conhecimento tácito, desenvolvido na interação direta do motorista com seu fazer. Encontrar formas de registrar, sistematizar e compartilhar esses conhecimentos pode ser mais uma alternativa para o aprimoramento de comportamentos seguros no trânsito (Nonaka & Takeuchi, 1997).

Outra maneira de aprender faz referência aos erros cometidos e às mudanças de comportamentos oriundas da observação e avaliação desses erros, como ilustram os relatos a seguir: *“Não, ali eu errei. Então, eu tenho que assumir o que eu fiz, mas já é uma forma de você crescer também (...)*” (P3) e *“Eu cortava a frente, buzina, agora não. Agora o tempo me ensinou, a experiência me ensinou a manter mais a calma”* (P13). Aprender por meio de erros é classificado como uma aprendizagem incidental, sem intenção ou consciência, que muitas vezes é reconhecida apenas mais tarde, quando o indivíduo fica diante de uma situação semelhante a anterior e se dá conta de que tem conhecimento para lidar com tal acontecimento (Camillis & Antonello, 2010).

O aperfeiçoamento constante é reconhecido pelos motoristas entrevistados como importante para a profissão: *“(...) buscar sempre conhecimento, acho que isso é fundamental, porque o conhecimento é a base de tudo”* (P6) e *“Então, são coisas que é da pessoa. Ou tu nasce com aquilo ou tu pode melhorar”* (P9). Estar aberto para novos conhecimentos e identificar a necessidade de atualização permanente denota a predisposição para aprendizagem, ponto essencial para a mudança de comportamento.

O modelo explorado por Wit et al. (2020), sobre o processo de aprendizagem para dirigir, apresenta quatro etapas por meio das quais o indivíduo vai deparando-se com os desafios e dificuldades no ato de dirigir. Inicialmente, a pessoa tem uma incompetência

inconsciente, não sabe dirigir e não tem clareza da complexidade do ato. Ao começar a aprender, torna-se consciente de que não sabe dirigir e depara-se com a dificuldade em fazê-lo. Com o tempo, com a prática e com o desenvolvimento de habilidades, o indivíduo torna-se conscientemente competente, isto é, sabe dirigir, mas ainda presta a atenção em tudo o que está fazendo. Após um período maior de prática, o motorista dirige de forma automática, sem a necessidade da consciência em tudo o que faz, estabelecendo a competência inconsciente. Os autores destacam que as habilidades e as competências adquiridas podem se deteriorar ou sofrerem influência de hábitos inadequados, razão para o aperfeiçoamento constante, quando se trata do comportamento de dirigir.

Supõe-se que o motorista profissional já tenha passado pelas etapas anteriormente descritas e a competência de dirigir já lhe seja inconsciente. Com o passar do tempo, hábitos inadequados podem ter sido incluídos em suas ações, o que pressupõe que, mesmo os motoristas profissionais, estejam em constante aprimoramento. Desse modo, ao reconhecer a importância de manter-se constantemente atualizados, os motoristas entrevistados aproximam supercepção com teorias sobre o tema.

Além das habilidades e competências para dirigir, os entrevistados reconhecem a influência de questões psicológicas no ato de aprender, representadas pelas seguintes falas: *“Para aprender é necessário um trabalho psicológico. Teria que fazer um trabalho mais (...) trabalhar com a cabeça, com o psicológico do pessoal”* (P14) e *“Se não tiver um estudo e uma preparação melhor na formação de condutores e um trabalho psicológico em cima disso, eu acredito que vai piorar”* (P5). Supõe-se que a sensibilização e o envolvimento emocional sejam aspectos importantes a serem considerados e estimulados quando se trata de mudar comportamentos. A aprendizagem não se refere apenas a capacidades e habilidades cognitivas, mas também se associa às emoções, à motivação e à disposição para a mudança (Antonello, 2011b; Kolb, 1984).

Desse modo, a valorização da aprendizagem no contexto de trânsito é apontada como importante pelos motoristas de transporte coletivo de passageiros entrevistados na pesquisa e reconhecida pela literatura (Elvebakk et al., 2020). Nessa perspectiva, a reciclagem permanente do ato de dirigir foi reconhecida em seus aspectos técnicos, no desenvolvimento de habilidades e na predisposição para absorver os conhecimentos.

### 6.1.2.2 Emoções

Os conteúdos referentes aos estados emocionais estavam presentes nas falas de 15 dos entrevistados e relacionam-se com a influência para a direção segura ou insegura. As emoções são processos psicológicos importantes na compreensão do comportamento humano (Feldman, 2015; Myers & Dewall, 2017) e estão associadas ao trânsito (Hoffman & González, 2011; Wit et al., 2020), o que demonstra sintonia e alinhamento com a forma com que os participantes as percebem em seu cotidiano de trabalho.

As emoções são apontadas pelos participantes, em sua maioria, como influências negativas para o trânsito, associadas a comportamentos inseguros ou imprudentes. Sentimentos ruins como nervosismo, impaciência e impulsividade impactam negativamente no comportamento dos motoristas, como fica evidenciado nos relatos: “(...) a pessoa com cabeça quente, tu faz besteira. Eu acho que qualquer ser humano, na hora, não pensa ali com sangue quente e pode fazer besteira” (P1) e “(...) o cara já vai ficar nervoso, daqui a pouco ele nervoso, ele já vai fazer coisas que se ele estivesse calmo ele não faria (...)” (P14).

Alinhado aos dados da presente pesquisa, estudos recentes apontam que as emoções negativas, como impulsividade, busca de sensações pela necessidade de experiências novas, ansiedade e hostilidade, associam-se a comportamentos inseguros no trânsito (Mallia et al., 2015; Pasa, 2013; Verma et al., 2017).

A motivação para aprender e o equilíbrio emocional são preditores importantes, reconhecidos pelos entrevistados como fatores para que o motorista comporte-se de modo seguro, o que pode ser identificado nos relatos: “(...) se manter motivado também (...) perde a motivação daí já trabalha mais de qualquer maneira” (P11) e “(...) comportamento seguro, ele vai ter que tá bem com o psicológico dele” (P12). A partir do estudo sobre as características de personalidade que influenciam o comportamento no trânsito, Mallia et al. (2015) indicam a regulação emocional (relaxamento físico e cognitivo) como uma importante alternativa para o comportamento no trânsito. Ademais, Serrano-Fernández et al. (2020) apontam a estabilidade emocional, considerando o equilíbrio e a constância das emoções positivas e negativas, como um indicador relevante nas atitudes positivas no trânsito.

Além disso, a calma, a tranquilidade e a paciência são emoções importantes que podem culminar em comportamentos adequados e seguros. De acordo com P16: “Porque

*tudo o que você fizer com mais calma, um imprevisto, uma coisa, tu consegue, às vezes, evitar um acidente (...)*". Ainda em relação a isso, P8 acrescenta:

*Eu não vejo outra maneira de um motorista trabalhar sem ter tranquilidade, sem ter paciência. Eu acho que tudo que te tira do sério, tudo que vai afetar o teu nível de estresse, eu acho que tudo isso vai fazer com que você tenha um comportamento mal no trânsito (...).*

Cada indivíduo vivencia emoções de modo particular, considerando sua frequência e intensidade. Isso também é reconhecido pelos participantes nas falas: *"Uma pessoa é calma, aceita. Como tem pessoas que partem para a ignorância junto com o que provocou, então também vai depender da pessoa"* (P9) e *"Não é porque tu tá de mau humor que tu vai deixar de ser um bom profissional, mas tem casos e casos (...)"* (P15). Desse modo, as demandas e estratégias de controle emocional devem considerar o indivíduo e suas particularidades.

O apoio e o suporte psicológico são apontados como alternativas para o equilíbrio emocional. Os relatos *"Se tu tiver algum problema que esteja te prejudicando, eu penso que tem que procurar ajuda, conversar com alguém que possa te dar um suporte, talvez psicológico (...)"* (P6) e *"Eu acho que teria que ter dentro da empresa um tratamento psicológico (...)"* (P10) reforçam a regulamentação emocional como uma possibilidade para um comportamento seguro no trânsito, também identificada por Mallia et al. (2015). Além disso, o equilíbrio e o bem-estar emocional referem-se ao autocuidado, apontado por Barros-Delben (2018) como um regulador importante para o comportamento seguro.

### 6.1.2.3 Atenção

O processo psicológico de atenção é reconhecido pelos participantes como importante na ação de dirigir. A seguinte fala vai ao encontro do que a literatura preconiza (Engström et al., 2013; Hoffman & González, 2011; Santos et al., 2012; Wit et al., 2020): *"(...) ele tem que estar atento a tudo, né? Desde a hora que ele entrou, embarcou e assumiu o posto dele (...)"* (P12). A atenção está presente na fala de 15 entrevistados com destaque para a importância no trânsito, no que se refere ao comportamento seguro, e aos possíveis fatores que prejudiquem esse processo, podendo ocasionar ações inseguras.

Os entrevistados identificam a influência da atenção para comportamentos adequados ou inadequados no trânsito: *"Eu acho que os acidentes acontecem por isso, porque aquela desatenção assim (...)"* (P2), *"O comportamento seguro, você tem que tá*

*atento sempre (...)*” (P3) e *“(...) se tu mantivesse 100% prestando atenção, se tu não tivesse o controle 100% do carro, tu não conseguia evitar acidente fatal (...)*” (P14).

Os diferentes tipos de atenção são essenciais para que o motorista consiga direcionar seu foco ao que é importante no trânsito e, por consequência, influenciam em seu comportamento (Balbinot et al., 2011; Rueda & Muniz, 2012; Tonglet, 2007). Níveis adequados de atenção podem se associar a recursos protetivos em um modelo de comportamento seguro no trânsito e garantir uma atitude preventiva que favoreça a não ocorrência de um acidente (Barros-Delben et al., 2020; Bley, 2011; Botomé & Stedile, 2015).

São identificados algumas variáveis que influenciam nos níveis de atenção de forma positiva, como: *“Estar descansado, ter dormido bem (...)*” (P5). Porém, o cansaço, apontado por Zhang et al. (2019), o uso de celular (Engström et al., 2013) e as conversas desnecessárias com o motorista tendem a impactar negativamente na atenção. Esse aspecto foi reconhecido pelos motoristas em suas falas: *“(...) as pessoas estão ali conversando contigo, te tirando a atenção, muitas vezes*” (P6); *“(...) porque não dormiu direito naquele dia ou por algum problema familiar. Ai tá estressado e tá preocupado, eu acho que isso prejudica bastante na hora de dirigir, tira a tua atenção e o teu foco (...)* (P8); *“Tu tem que prestar atenção no que tu tá fazendo, não estar no celular (...)*” (P9) e *“(...) ficar ali conversando com o motorista acaba tirando a atenção do motorista*” (P13).

Os níveis de atenção no trânsito podem sofrer influência dos pensamentos, que por vezes são associados a fatores externos, como ilustram as falas: *“Distraído, aquele momento em que a pessoa tá pensando lá na esposa, no filho, em casa (...)*” (P1) e *“(...) está parado e a tua cabecinha, a mente vai (...)* acaba indo lá para o problema, às vezes tu ouve a buzina e daí ‘nossa!’” (P10). Tanto acontecimentos concretos, captados pelos sentidos, quanto pensamentos ou preocupações podem influenciar os níveis de atenção, como expõe Sternberg (2008) e Balbinot et al. (2011).

Os relatos dos entrevistados, as pesquisas publicadas que identificam fatores influentes na atenção e os apontamentos da literatura sobre a temática do trânsito convergem para a importância do processo psicológico da atenção. Principalmente relacionado ao desenvolvimento de estratégias que compensem possíveis prejuízos ou distrações e não apenas como uma necessidade de integridade e preservação desse processo. Assim, nota-se que a qualidade da atenção influencia as tomadas de decisões.

#### 6.1.2.4 Tomada de Decisões

Esta categoria diz respeito à forma como os participantes percebem as atitudes e escolhas no trânsito, por vezes, a transposição para comportamento e seus impactos na direção segura ou insegura. Conteúdos relacionados às decisões necessárias e importantes no trânsito surgiram na fala de 13 motoristas entrevistados. A tomada de decisões pode ser influenciada pela percepção e pelas emoções, o que pressupõe complexidade em seu entendimento e, também, caracteriza o processo como individual e peculiar para cada indivíduo (Simon, 1979; Sternberg, 2008). Convém lembrar que, antes de qualquer processo decisório, sempre existem processos perceptivos, sujeitos a vieses e heurísticas (atalhos nas tomadas de decisões) (Robbins, 1943/2005; Wagner & Hollenbeck, 2012).

As decisões são associadas a ocorrências negativas no trânsito pelos participantes, conforme P2 e P11, respectivamente: “(...) *é aquela coisa de fazer a coisa certa, porque se todos fizessem a coisa certa, não digo que ia (...) mas ia diminuir muito o número de acidentes*” e “(...) *a gente arrisca mais né, daí acontece acidentes*”. Ao assumir o risco no momento de tomar as decisões no trânsito, o motorista pode realizar uma ação imprudente, aumentando as chances de incidentes e acidentes de trânsito, movimento negativamente associado a comportamentos seguros.

Na pesquisa, fica evidente o caráter consciente da tomada de decisões percebida pelos entrevistados: “*Eu escutava os mais velhos, quando eles estavam juntos eu fazia como eles queriam e quando eu tava sozinho eu tentava mudar algumas coisas*” (P5) e “*Se eu errar sem perceber, eu errei sem querer, é uma coisa. Agora, eu fazer algo para errar sabendo, eu tô mentindo para mim mesmo e o comportamento é tudo*” (P12). Desse modo, uma vez não percebendo possíveis influências subjetivas e, por vezes, externas à racionalidade, o motorista pode entender que todos os seus atos são racionais e conscientes, aumentando os vieses na tomada de decisão e a ocorrência de erros. Essa verificação vai ao encontro do caráter subjetivo da tomada de decisão (Simon, 1979), o que possivelmente está relacionado aos vieses ou atalhos mentais que distorcem as decisões (Sternberg, 2008). Simon (1979) recorre ao princípio da racionalidade limitada, reiterando que não existem decisões que possam ser consideradas cem por cento racionais. Nesse sentido, não é difícil verificar a presença da subjetividade no cotidiano de decisões dos motoristas.

Sternberg (2008) aponta os atalhos mentais (heurísticas) como alternativas rápidas, que não consideram todos os fatores envolvidos em uma situação e que podem influenciar

na tomada de decisão. Esses atalhos podem ser positivos, quando agilizam uma ação em prol de uma resolução mais rápida e efetiva, mas também negativos, quando os vieses distorcem os riscos ou perigos de uma decisão.

O excesso de confiança e a negligência podem ser identificados como vieses mentais negativos para o comportamento dos motoristas, pois não consideram os riscos envolvidos na ação, o que pode desencadear comportamentos de risco. Alguns entrevistados reconhecem que a negligência e o excesso de confiança impactam negativamente a segurança no trânsito:

*(...) o cara não pode chegar: 'Eu tenho 25 anos de carteira de motorista e nunca me aconteceu alguma coisa'. A gente ouve muito disso, mas ele pode sair hoje e acontecer. Por quê? Porque, talvez, por ele achar que tem 25 anos, ele tem uma autoconfiança (...). (P7)*

A prática diária e a experiência são identificadas como alternativas para minimizar esses atalhos, como apontado por P8: *“Eu acho que é na prática, você tendo consciência do que você deve e do que você não deve fazer (...)”*. Sternberg (2008) entende que a prática diária contribui para a redução da probabilidade de erros e melhora a tomada de decisões. Além disso, a fala *“Eu acredito que quem se comporta de uma maneira segura no trânsito, ele tem um planejamento. O planejamento passa pelo horário, o planejamento passa pela rota que tu vai fazer (...)”* (P14) evidencia a relação entre o comportamento seguro por meio do gerenciamento dos riscos. Barros-Delben (2018) explica que gerenciar riscos pressupõe evitar, controlar e intervir nas situações para melhorar os processos de tomada de decisões.

Supõe-se que a direção defensiva também possa ser compreendida como uma tomada de decisão, já que se trata de comportamentos antecipatórios preventivos a uma situação de risco, como, por exemplo, acidente de trânsito. Para os entrevistados, a direção defensiva está relacionada ao ato de prever os acontecimentos no trânsito, como exposto nas seguintes falas: *“(...) então, quem tem que prever as coisas é você, e não o amador (...)”* (P5); *“(...) estar sempre pensando: 'Se eu avançar pode acontecer isso, isso e isso', sempre na defensiva (...)”* (P10) e *“De prever as coisas, quando tu vai andando no trânsito, porque tem certas horas ali que tu tem que prever (...)”* (P16).

O conceito de previsão pode estar associado à prevenção de um acidente de trânsito, por exemplo. O relato *“Então, a gente já se previne pra não acontecer, a questão da experiência assim, do tempo que a gente já tenta trabalhar mais organizado (...)”* (P11)

situa a direção defensiva como prevenção. Além disso, esse discurso pode se relacionar à capacidade de antever situações com a experiência prévia dos motoristas, como uma possibilidade de aprendizagem incidental (Camillis & Antonello, 2010).

Para os entrevistados, o comportamento defensivo, por vezes, é tido como similar ao comportamento seguro, ilustrado por: *“Tem que andar sempre na defensiva, senão tu (...) todo dia tu causa problema (...)”* (P4) e *“O comportamento seguro ele trabalha paralelo com a direção defensiva, se todo mundo dirigisse defensivamente o trânsito seria uma maravilha (...)”* (P14).

A relação entre direção defensiva e comportamento preventivo faz referência ao que Botomé e Stedile (2015) entendem como um dos níveis de atuação profissional: o da prevenção. Para os autores, atuar preventivamente pressupõe ações anteriores ao problema, impedindo danos à saúde, ao organismo ou ao ambiente físico e/ou social. No contexto de trânsito, as ações antecipatórias, como a direção defensiva e o gerenciamento dos riscos, tendem a contribuir com comportamentos seguros, agindo antes que os acidentes ocorram. Desse modo, pode-se localizar no discurso dos entrevistados essa relação que denota a clareza dos motoristas profissionais em atuar preventivamente no trânsito.

#### 6.1.2.5 Consciência

A consciência, como um processo psicológico importante ao dirigir, é identificada em 12 entrevistas e está relacionada à importância de estar consciente de tudo o que ocorre no trânsito. Estar consciente das ações pressupõe que o foco da atenção esteja direcionado aos acontecimentos, garantindo um maior controle dos processos observados, como sugere Sternberg (2008).

Os entrevistados identificam a consciência como fundamental para comportamentos adequados no trânsito. *“Valorizar a vida, tá consciente do certo e do errado, que daí a pessoa vai ter a consciência de que precisa fazer a coisa certa”* (P3) e *“Se o próprio pessoal se conscientizasse, se o motorista se conscientizasse de fazer o certinho já tava bom (...)”* (P11) são exemplos que se referem à atenção consciente como alternativa para tomada de decisões pelo comportamento seguro. Além disso, a consciência parece estar relacionada com o conhecimento técnico e o cumprimento de regras, como um norteador de suas decisões e ações: *“(...) você tendo consciência do que você deve e do que você não deve fazer. Para isso que existe a legislação, para ti saber o que tu pode e não*

*pode fazer (...)*” (P8) e *“E, hoje, não, as pessoas se conscientizaram mais andando no trânsito, respeitam mais a sinalização. Em estradas, eles respeitam mais”* (P9).

No ato de dirigir, existe um movimento inicial em que as ações são conscientes para proporcionar a aprendizagem e, com o passar do tempo, tornam-se atos automáticos, isto é, pré-conscientes (Balbinot et al., 2011; Sternberg, 2008; Wit et al., 2020). Desse modo, esse processo inicial, com foco direcionado à ação, é essencial para que o condutor aprenda e esteja conectado com o que acontece em seu entorno, como um requisito para um comportamento adequado no trânsito.

Nos relatos dos motoristas, há um destaque para a manutenção do foco como uma alternativa à prevenção e à antecipação de acontecimentos. Isso está ilustrado na fala: *“Mas por isso que os profissionais ali tem que botar a mão na consciência e já ir tentando se adaptar pelo que vai vir (...)”* (P13). Sternberg (2008) aponta benefícios e malefícios do movimento de automatização das informações, pois a falta de atenção consciente em algumas atividades pode representar risco.

Para a ocorrência de comportamentos seguros, é importante a ação de recursos protetivos como, por exemplo, os processos controlados pela atenção consciente (Barros-Delben et al., 2020). Além disso, a atuação profissional direcionada à prevenção pressupõe ações antes da ocorrência do problema/acidente (Botomé & Stedile, 2015), o que também pode estar associado aos atos conscientes controlados pelos motoristas.

Em seguida, será explorada a categoria dos fatores psicossociais no âmbito interno ao trabalho e as categorias intermediárias relacionadas.

### 6.1.3 Fatores Psicossociais no Âmbito Interno ao Trabalho

Nas entrevistas, foram identificadas temáticas associadas ao vínculo com a organização de trabalho e com as leis de trânsito que, na percepção dos participantes, modulam o comportamento de dirigir. Na perspectiva das condições psicossociais que o indivíduo se depara no trabalho, compreender a relação com a organização é fundamental para proporcionar uma visão ampliada desse trabalhador, conforme Zanelli e Kanan (2018). Esses autores destacam o ambiente de trabalho, as tarefas, o grupo de trabalho e a própria organização como influentes no dia a dia do indivíduo (Zanelli & Kanan, 2018).

Para os entrevistados, a empresa a qual o motorista está vinculado tem um papel importante em seu comportamento, por meio do estabelecimento de normas e regras. Além das normas internas da organização, as leis de trânsito são moduladores importantes para o

comportamento seguro no trânsito: “(...) a gente vai trabalhar num lugar que tenha as leis, não adianta eu chegar e dizer que eu vou fazer a lei” (P5) e “(...) nós temos que seguir algumas determinadas regras, seja de trânsito ou da própria empresa” (P9).

O suporte da organização é fundamental para o motorista:

*Se tu está com algum problema no ônibus e você precisa de um suporte de manutenção, a empresa com certeza vai dar um suporte de manutenção. Se está com algum problema de saúde, ele vai comunicar a empresa e a empresa com certeza não vai se importar em dar o suporte na saúde. (P6)*

Além disso, as condições do ambiente de trabalho, representadas pela infraestrutura adequada e pelos veículos em condições seguras, tendem a impactar o modo como o motorista dirige. A fala de P16 faz referência a esse aspecto:

*Influencia bastante, porque o carro, hoje em dia, esses ônibus mais novos, eles têm um freio muito bom, né? Ele tem vários fatores. Não precisa tu fazer marcha, é automático, só que ele também é mais ágil. Então, tu tem que conhecer ele, tu tem que saber como é que tu vai conduzir ele.*

Desse modo, a organização a que os motoristas profissionais estão vinculados têm papel fundamental na forma como eles se comportam. Zanelli e Kanan (2018) definem essa influência como importante na compreensão do comportamento do trabalhador e responsabilizam a empresa por fornecer meios para que as pessoas se desenvolvam no ambiente de trabalho.

A seguir, são aprofundadas as definições das categorias intermediárias que deram origem aos Fatores Psicossociais no Âmbito Interno ao Trabalho: Influência Organizacional, Legislação de Trânsito e Infraestrutura-Ferramenta de Trabalho.

#### 6.1.3.1 Influência Organizacional

As 16 entrevistas evidenciaram conteúdos relacionados a influência que a empresa exerce no comportamento do motorista. Os participantes entendem que o papel da empresa é modulador da forma com que o motorista dirige, tanto relacionado a aspectos seguros quanto inseguros. Uma das formas com as quais a empresa influencia os motoristas é por meio de normas e regras internas. Essa regulação é positivamente associada a comportamentos seguros, conforme reflete a fala: “Então, se tu seguiu o que a empresa manda, vai fazer a coisa certa. Tu vai andar direitinho” (P1). Ainda, P15 complementa:

*O que que acontece: quando tu entra numa empresa, tu sabe que tu tem normas, regras e tu tem que cumprir (...). E, geralmente, a cobrança é pra melhorar, nunca pra te fazer piorar. Só que tem muita gente que não aceita e isso aí eu acho que influencia.*

Entretanto, para além da existência de normas, a organização necessita explicitá-las ao trabalhador, de modo que ele compreenda o que lhe é exigido e, assim, possa praticá-las. No relato “(...) ela [empresa] expor, deixar bem claro: ‘olha eu quero que faça isso, isso e isso’, a partir do momento que ela expõe e traz o funcionário e diz ‘é assim!’, ela tem como cobrar lá na frente (...)” (P12) fica clara a necessidade de transparência e da certificação da assimilação e compreensão por parte do motorista, até como forma de cobrar resultados no trabalho. A assertividade nas comunicações dentro da organização é fundamental para que o trabalhador saiba quais são as suas atribuições e o que a empresa espera de sua função (Robbins, 1943/2005). A comunicação clara e transparente tende a representar um fator de proteção psicossocial (Zanelli & Kanan, 2018). Em contraponto, a comunicação inadequada, com falhas e com informações desencontradas, tende a representar um fator de risco, gerador de desentendimentos e estresse (Lucca & Sobral, 2017).

No relato dos participantes, a empresa também pode exercer impacto negativo no trabalhador pela forma com que o trata ou (des)valoriza o seu papel na organização, como evidenciam as falas: “(...) uma empresa que não falar isso e deixar a desejar, talvez aquele profissional que não é tão profissional vai se deixar levar e não vai exercer a função corretamente (...)” (P4); “Olha, alguns dias tu vai ser cobrado [pela empresa] de alguma coisa, a gente não é perfeito, (...) dependendo o dia nem todo mundo tá como humor numa paz, já traz um problema (...)” (P5) e “(...) a questão da empresa, da valorização do funcionário, tem muita empresa que às vezes cobra muito e dá pouco retorno. A empresa (...) daí a pessoa já vai ficando descontente” (P11).

Dessa forma, tratar o funcionário com respeito, valorização e cuidado são alternativas de proteção e promoção à saúde dentro das empresas (Zanelli & Kanan, 2018). O comportamento seguro dos funcionários pode ser reflexo dessa relação ou, até mesmo, do quanto esse quesito é valorizado pela organização, como ilustra a fala: “(...) a empresa tem um percentual de influência muito grande na questão do trânsito sim. Na instrução e na operação” (P7).

Diante dessa influência como fator psicossocial, o apoio e suporte da organização são fundamentais para a saúde e segurança do motorista, por meio da qualificação técnica e comportamental, por exemplo. Aspecto este representado pela fala: “(...) a empresa tem que te dar um suporte (...)” (P6) e referenciado por Meliá et al. (2006) que destacam o papel da organização como essencial para a saúde e segurança do trabalhador. Na prática, esse suporte organizacional é reconhecido pelos cursos e treinamentos ofertados, de modo a preparar os motoristas para as situações em que eles estarão expostos no trânsito, como demonstram as falas: “(...) a empresa ajudou nisso, porque tem vários cursos, muita conversa. Então, foi melhorando” (P10) e “(...) porque a empresa sempre vai querer que tu trabalhe certo, por isso que ela dá esses cursos, (...) pra ti pegar conhecimentos pra depois tu usar lá fora, a hora que estiver trabalhando” (P16).

Além disso, o apoio pode ser identificado pela agilidade com que os motoristas recebem as respostas às suas demandas, o que está representado na fala: “Então, quando a empresa te dar o retorno rápido e imediato, daí já fica tranquilo. Tu trabalha tranquilo porque tu sabe que não vai ter problema” (P11). E, também, pela valorização e tratamento de respeito e consideração da liderança: “(...) se um líder ir lá conversar com o motorista antes do trabalho dele, tu acha que o dia dele não vai melhorar? Eu acho que vai, né?” (P13). Os entrevistados identificam esse apoio associado a fatores de proteção, os quais promovem tranquilidade e bem-estar no ambiente de trabalho. O suporte da liderança é fundamental para o estabelecimento de relações de trabalho saudáveis e seguras (Gómez-Ortiz et al., 2018; Robbins, 1943/2005; Zanelli & Kanan, 2018), razão importante para que a equipe gestora esteja preparada para lidar com as diferentes situações no cotidiano de trabalho (Zanelli & Tostes, 2019).

Os colegas de profissão têm um papel importante de apoio na atividade de motorista, como observa-se na fala: “Eu percebo isso, que a gente enquanto o motorista, com outras empresas, a gente se respeita muito, a gente tenta ser gentil, dar passagem, ajudar (...)” (P4). Esse espírito de equipe e apoio mútuo tende a fortalecer o grupo de trabalho, representando um recurso protetivo no que se refere aos fatores internos ao trabalho (Zanelli & Kanan, 2018), além de estimular comportamentos seguros (Barros-Delben & Cruz, 2017). Ademais, uma das estratégias apontadas por motoristas profissionais para a regulação do estresse é obter apoio dos colegas de trabalho, como sugerem Matos et al. (2015).

Desse modo, ações destinadas a prestar apoio e suporte organizacional para os motoristas de transporte coletivo de passageiros podem refletir na maior ocorrência de comportamentos seguros no trânsito (Calé, 2012; Elvebakk et al., 2020). Além disso, supõe-se que estimular o apoio dos pares tende a incrementar o sentimento de suporte e incentivo nos trabalhadores, o que também pode estimular ações seguras.

### 6.1.3.2 Legislação de Trânsito

A temática relacionada à legislação de trânsito emergiu em 12 entrevistas e associa-se, principalmente, à necessidade de cumprimento das leis e regras de trânsito como um caminho para ações seguras. Cabe destacar que, além de normas e regras estabelecidas pela empresa, que dizem respeito aos funcionamento da organização e aos processos de trabalho, os motoristas profissionais precisam respeitar as leis de trânsito, criadas para regular e organizar o espaço de uso coletivo.

No modelo proposto por Barros-Delben et al. (2020), as regras para execução da tarefa são moduladoras para o comportamento seguro. A conformidade, nomeada assim no modelo citado, representa as normas e regras associadas à execução de uma atividade que tem como objetivo final o comportamento seguro (Barros-Delben et al., 2020; Hu et al., 2016; Neal & Griffin, 2002).

Nessa perspectiva, a percepção dos motoristas profissionais entrevistados reconhecem o cumprimento das leis associadas positivamente a comportamentos adequados no contexto de trânsito. Durante a entrevista, P1 refere que: *“Se a pessoa seguir as leis de trânsito bem certinho, eu acho que o trânsito já flui bem mais seguro (...)”*, o que ilustra a associação entre segurança e conformidade. Além disso, verifica-se que identificam que o descumprimento das regras ocasiona ações inadequadas: *“No momento que tu passa o sinal fechado e que tu não para numa faixa de pedestres, eu acho que tu tá sendo inadequado com o trânsito (...)”* (P4).

Também é possível observar que o cumprimento da legislação, por vezes, associa-se ao medo de multas e, por consequência, ao seu impacto financeiro, como ilustra a fala: *“(...) medo de levar uma multa ou coisa assim (...)”* (P10). O CTB (Brasil, 23 set., 1997) prevê que o descumprimento das leis ocasiona infração de trânsito originando multas com impacto financeiro. Desse modo, pode-se inferir que o cumprimento das leis seja uma ação direcionada a evitar as multas de trânsito, que, por conseguinte, pode estimular comportamentos seguros. Esse movimento remete ao conceito proposto por Botomé

(2001), que contempla a relação entre os antecedentes da ação, a ação propriamente dita e seus consequentes.

Para ilustrar mais profundamente a associação entre o que acontece antes da ação, na ação propriamente e após, destacam-se as falas: “(...) *no momento que você vai sair para rua, vai entrar no trânsito, o teu comportamento vai ser conforme o que diz as regras*” (P3) e “(...) *a gente tem bastante cuidado com isso, em seguir as leis, sempre tentando fazer tudo certo para que não dê nenhum tipo de infração, não dê nenhum tipo de acidente*” (P8).

Esses relatos sugerem que regras e orientações que antecedem o ato de dirigir podem regular a forma com que o motorista se comporta. Essa influência tende a ser positiva, associada a comportamentos seguros, como ilustra a seguinte fala: “(...) *respeitam a sinalização, que dá a seta, o cinto de segurança – obviamente – não ficar no celular, são questões de segurança*” (P2). Além disso, modulam a forma como o indivíduo se comporta, de acordo com o conceito de conformidade presente no modelo de Barros-Delben et al. (2020).

A partir dos entendimentos estabelecidos anteriormente, pode-se deduzir que a clareza das regras de trânsito e o estímulo para que sejam cumpridas são fatores de proteção psicossociais para os motoristas de transporte coletivo de passageiros. Tais fatores oportunizam recursos para a preservação da saúde e da segurança dos trabalhadores (Zanelli & Kanan, 2018), contribuindo para a ocorrência de comportamentos seguros no trânsito (Barros-Delben et al., 2020).

### 6.1.3.3 Infraestrutura-Ferramenta de Trabalho

Essa categoria reúne relatos sobre a importância do conhecimento técnico do veículo a ser operado e da necessidade desse veículo estar em condições adequadas de uso, características importantes para o comportamento seguro no trânsito. Nove entrevistados fizeram referência a esse tema, uma possível relação com o que Barros-Delben et al. (2020) nomeiam como zelo pelas condições do veículo, que representa um dos elementos de exposição controlada frente ao risco.

Conhecer a ferramenta de trabalho – neste caso, o veículo a ser dirigido – é um requisito importante para a execução da atividade de motorista de transporte coletivo de passageiros. Os entrevistados entendem como fundamental esse saber, como ilustram as falas: “*Tu tem que ter o conhecimento do veículo que tu está operando (...)*” (P6) e “(...)

*ele tem que ter uma noção da condução do veículo: como é que esse veículo vai se locomover (...)*” (P7). Zanelli e Kanan (2018) defendem que as condições do ambiente de trabalho são primordiais para que o profissional realize suas tarefas de forma saudável e segura.

Os motoristas profissionais entrevistados sugerem uma influência entre o comportamento seguro no trânsito e o conhecimento da ferramenta de trabalho, como ilustram, respectivamente, P14 e P15: *“(...) se tu não tivesse o controle 100% do carro tu não conseguia evitar acidente fatal (...)*” e *“Eu tento manter distância na parte de condução segura, porque uma frenagem de um ônibus não é a mesma que de um carro, então mantendo distância eu sei que eu tenho como parar (...)*” .

Além disso, os condutores reconhecem que veículos em condições adequadas para trabalhar refletem em seu bem-estar enquanto profissionais, o que é evidenciado na fala: *“Porque tu trabalhar tranquilo, com um carro bom, que tu sabe que não vai te dar problema, o trabalho flui. Porque o veículo pro profissional é uma ferramenta dele, a ferramenta tem que estar impecável pra ti trabalhar”* (P9). Esses recursos para desempenhar as atividades de trabalho têm relação com o suporte organizacional, a partir da forma com que o indivíduo entende que a organização lhe fornece meios adequados para desempenhar as suas atividades (Gomes & Borba, 2011; Siqueira & Gomide Júnior, 2014).

Além de saber como o veículo funciona e sua operação, o cuidado com esse recurso de trabalho é essencial para garantir diariamente uma condição adequada para o profissional trabalhar. No relato *“Então, teria que, um bom profissional, cuidar também da ferramenta de trabalho, se não volta no outro dia está quebrada, a coisa já complica tudo”* (P11), é ilustrada essa perspectiva, de que os entrevistados entendem o seu papel no zelo pelas condições do veículo. Esse fator é uma das ações de exposição controlada que auxilia o indivíduo a se comportar de modo seguro mesmo diante de algum risco ou de alguma intercorrência (Barros-Delben et al., 2020).

Desse modo, a operação adequada dos veículos, oriunda de conhecimentos, deve ter participação da empresa enquanto provedora de programas de treinamento técnico. Ademais, a manutenção mecânica apropriada, bem como a garantia de sistemas de segurança nos ônibus, precisa ser garantida pela organização, representando, assim, o suporte organizacional para que o trabalhador motorista desempenhe adequadamente suas atividades profissionais. Os fatores internos ao trabalho, como condições do ambiente e

organização da tarefa, relacionam-se à estrutura que a organização oferece para seus funcionários (Zanelli & Kanan, 2018).

Em seguida, será apresentada a categoria final relacionada aos fatores psicossociais no âmbito externo ao trabalho.

#### 6.1.4 Fatores Psicossociais no Âmbito Externo ao Trabalho

A categoria final nomeada Fatores Psicossociais no Âmbito Externo ao Trabalho surgiu a partir dos temas relacionados à categoria intermediária Fatores Externos ao Trânsito e esteve presente no relato de 14 participantes. Nessa categoria, a predominância dos relatos está associada aos fatores externos ao trabalho e ao trânsito, que influenciam a forma como os motoristas dirigem e se comportam. O espaço de trânsito também é o espaço de trabalho dos motoristas de transporte coletivo de passageiros. Dessa forma, propõe-se um olhar ampliado no que se refere às duas perspectivas. Os fatores externos ao trabalho também podem influenciar os trabalhadores na execução de suas atividades, o que merece atenção e investimento por parte das organizações (Zanelli & Kanan, 2018). No relato “*Às vezes, tu vem com problema de fora; às vezes, tu tem algum problema particular e isso acarreta, né? Não deveria de tu trazer pro teu trabalho, mas, às vezes, a pessoa traz (...)*” (P1), fica clara a ligação entre fatores externos e trabalho.

Os pensamentos ou problemas oriundos de assuntos particulares podem impactar nos níveis de atenção no trânsito, como sugere a fala a seguir: “*Nem sempre a gente está 100%, tem vezes que a gente tá meio aéreo, meio (...). Pode ser que a gente tenha brigado em casa e levado para o trabalho (...)*” (P13). Em complemento, P9 refere:

*(...) às vezes tu está com um problema sério, com um problema de saúde, com problema financeiro, sei lá; um problema com a mulher dele, sei lá. Às vezes, tu controla, só que às vezes tu pode estar controlando, tu não estar brigando com as pessoas, mas tu está distraído. Teu cérebro tá pensando, tu tá ali trabalhando, mas tu tá distraído.*

A forma como a distração é associada ao trânsito pressupõe prejuízo na direção de veículos, o que pode impactar na forma como o motorista executa suas atividades profissionais. Desse modo, nota-se que o comportamento do condutor pode ser influenciado por questões externas, o que está presente no relato:

*Tu dirigindo ali e alguém te dá alguma notícia ou te fala algum problema, tu vai estar aqui, mas com a cabeça lá no problema. Então, tu percebe que ele vai dirigir*

*de uma forma assim mais (...) áspera: ele vai acelerar mais, vai trocar de marcha mais rápido(...). (P6)*

Outros entrevistados corroboram: *“Às vezes, você sai com a cabeça em outro problema e isso acaba acarretando muito. Isso influencia no trânsito muito, muito, muito”* (P10) e *“Porque se tu parou de pensar e tu vai pensar em alguma coisa que não é o teu trabalho, tu pode machucar uma pessoa, (...) tu tem que estar concentrado”* (P16).

Questões externas ao trânsito podem relacionar-se negativamente ao comportamento seguro, isso porque mais distração ou uma direção mais agressiva normalmente estão associadas a atos inseguros, podendo causar acidentes de trânsito (Mallia et al., 2015; Pasa, 2013; Verma et al., 2017). Assim, assuntos relacionados à família também são citados como uma influência importante no desempenho das atividades profissionais do motorista, o que é visualizado na fala de P12: *“(...) tenha uma boa estrutura. Eu sempre costumo dizer, a minha esposa e o meu garoto eles trabalham comigo, porque eles me dão toda estrutura (...)”*. Para P7, esse aspecto também interfere:

*Uma situação que a gente vê muito que a pessoa leva para o trânsito é a situação familiar; (...) a família é uma base para ele e, se ele não tiver uma boa estruturação, se ele não tiver esse apoio, isso vai influenciar ele lá no trânsito (...).*

Essa temática foi identificada por Oliveira e Pinheiro (2007) ao revelarem que a preocupação com problemas familiares se associa à ocorrência de acidentes de trânsito. Nesse sentido, Han e Zhao (2020) complementam ao constatar que o tamanho da família pressupõe a pressão por uma maior renda, o que pode influenciar no aumento do estresse no trabalho.

A preocupação financeira é citada como interferindo no comportamento do motorista, o que é exposto na fala: *“As preocupações financeiras afetam na segurança no trânsito. Daí a pessoa já sai trabalhando lá com a cabeça em outras coisas e esquece de prestar atenção no que está fazendo na hora”* (P5). Logo, pode ser entendida como um fator de risco psicossocial no trabalho se não for conduzida de modo adequado pelo trabalhador e organização.

No que tange à empresa, Zanelli e Kanan (2018) reforçam o papel da organização enquanto mediadora de possíveis influências negativas, a partir da identificação e compreensão de que aspectos externos ao trabalho têm impacto no ambiente em que as pessoas executam suas tarefas laborais. A importância do apoio da empresa também é reconhecida pelo entrevistado:

*(...) a gente vê o motorista ali sentado com um monte de pessoas, muitas vezes, tu não sabe quantos problemas tem por trás do que se passa na cabeça dele (...). Eu acho que o apoio da empresa em cima disso também é fundamental para dar um suporte para ele. (P6)*

Os motoristas profissionais reconhecem que o ideal é que os problemas pessoais não influenciem no momento em que estão dirigindo. As falas “*Problemas todo mundo tem, às vezes tu tem que saber separar. Que nem eu sempre fui profissional, as minhas coisas de casa ficam em casa e do trabalho (...)*” (P14) e “*Meu trabalho é meu trabalho, problemas ficam pra trás. Eu acho que isso aí ajuda bastante na condução segura (...)*” (P15) ilustram essa percepção.

Além disso, existe o entendimento de que as dificuldades ou problemas necessitam ser identificados e resolvidos de modo a não impactar negativamente no trânsito, como sugere o seguinte relato: “*Se tu tiver algum problema que esteja te prejudicando, eu penso que tem que procurar ajuda, conversar com alguém que possa te dar um suporte e talvez psicológico (...)*” (P6). Essa identificação e resolução não precisam ser de responsabilidade apenas do trabalhador, mas, também, da empresa em que ele está inserido.

É papel da empresa proporcionar um ambiente saudável e seguro para seus trabalhadores, como defendem Zanelli e Kanan (2018). Mesmo que as dificuldades sejam oriundas dos âmbitos externos ao trabalho e do trânsito, uma vez que influenciam no trabalho e na forma com que o indivíduo se comporta, a organização precisa fornecer meios para desenvolver os recursos para que o trabalhador enfrente – de modo saudável – as situações adversas, estimulando, assim, fatores de proteção psicossocial. O fortalecimento de redes de apoio psicossociais por meio de espaços de troca entre colegas de trabalho, os canais de comunicação acessíveis para comunicação de problemas ou dificuldades das pessoas, o suporte psicológico, as palestras sobre assuntos diversos (educação financeira, relacionamento conjugal, educação de filhos) e as campanhas que aproximem a família e a organização, podem ser alternativas a serem desenvolvidas pelas empresas.

## 6.2 Motoristas Instrutores *versus* Motoristas

A pesquisa também contemplou alguns profissionais que exerciam as tarefas de realizar treinamentos de condutores ou testes para avaliar habilidades técnicas na direção. Do total de 16 entrevistados, 6 deles também eram instrutores, representando 37,5% do

total de participantes. O objetivo de incluí-los na pesquisa foi verificar se as supercepção como motoristas instrutores se destacariam ou trariam temas e conteúdos diferentes aos demais. Partia-se do pressuposto de que demonstrariam uma maior responsabilidade e compromisso com o comportamento seguro, visto que são profissionais que servem como referência e que contribuem para a aprendizagem de outros motoristas profissionais.

Durante a realização das entrevistas, não foram identificados assuntos especificamente citados pelos instrutores. Desse modo, não se percebeu relevância para realizar uma análise à parte com esse grupo de motoristas. Todavia, para prover maior consistência a essa decisão, utilizou-se o *software* NVIVO para verificar a existência de alguma diferenciação entre motoristas instrutores e os motoristas. Na Tabela 7, é possível observar a presença de cada categoria nas entrevistas com vistas a possíveis diferenças entre os grupos.

Tabela 7

*Distribuição das Categorias entre Motoristas e Motoristas Instrutores*

Categorias Finais	Categorias Intermediárias	Entrevistados	Motoristas (10)	Motoristas Instrutores (6)
Âmbitos do Indivíduo	Relação com a profissão	16	10	6
	Relacionamento interpessoal no trânsito	16	10	6
	Influência do passageiro na direção	14	9	5
	Fluxo e ritmo do trânsito	14	10	4
	Heterocuidado	13	8	5
	Autocuidado	10	<b>8</b>	<b>3</b>

	Dinamicidade e			
	Imprevisibilidade do	9	3	5
	trânsito			
	Interinfluência no			
	trânsito	7	3	4
	Aprendizagem	16	10	6
Processos	Atenção	15	10	5
Psicológicos	Emoções	15	9	6
	Tomada de decisões	13	8	5
	Consciência	12	8	4
	Influência			
Âmbitos	organizacional	16	10	6
Internos a				
Organização	Legislação de trânsito	12	8	4
	Infraestrutura-ferramen			
	ta de trabalho	9	5	4
	Influências externas ao			
Âmbitos	trabalho	14	8	6
externos ao				
trabalho				

---

Fonte: Elaborada pela pesquisadora com o auxílio do *software* NVIVO.

Na Tabela 7, as colunas indicam a presença de cada categoria nos grupos em questão. A partir do número de representantes em cada grupo e da incidência de categorias, observa-se que, de modo geral, não houve predominância de temáticas e categorias nos grupos ao ponto de caracterizá-los como diferenciados.

Alguns apontamentos são possíveis, como a pouca representação das categorias Dinamicidade e Imprevisibilidade do Trânsito e Interinfluência no Trânsito em motoristas e a sua maior aparição na fala dos motoristas instrutores. Logo, é possível hipotetizar que os instrutores parecem reconhecer com mais clareza a necessidade permanente de adaptação dos motoristas, devido às constantes mudanças do trânsito, bem como as influências que o motorista sofre ao dirigir, advindas da interação com outros atores no trânsito. Em contrapartida, o autocuidado demonstra ser mais reconhecido e valorizado pelos motoristas do que pelos instrutores.

Não foram identificados dados que apontem diferenças significativas entre motoristas e motoristas instrutores no que se refere ao comportamento seguro no trânsito. Logo, não se confirmou a hipótese de algum diferencial de maior comprometimento com comportamento seguro por parte de motoristas instrutores, como poderia se supor inicialmente.

A seguir, discorre-se sobre o que se associa de forma recorrente ao comportamento seguro no trânsito, conforme a percepção dos motoristas entrevistados.

### 6.3 Comportamento Seguro no Trânsito na Percepção dos Motoristas de Transporte Coletivo de Passageiros

O processo de análise da percepção dos motoristas entrevistados iniciou-se por conhecer como eles entendem o comportamento seguro no trânsito. Para Botomé (2001), o conceito de comportamento contempla os antecedentes da ação, a ação propriamente dita e os seus consequentes. Nessa dinâmica, percepção se relacionam ao que acontece antes da ação do organismo (Lopes & Abib, 2002), tendo, assim, influência no comportamento.

A complexidade do processo perceptivo permite compreender a forma com que o comportamento seguro é entendido pelos motoristas de transporte coletivo de passageiros. Por meio da interpretação, seleção e organização de diversas informações sensoriais, o ser humano representa o que está ao seu redor (Balbinot et al., 2011; Wit et al., 2020), o que tem associação direta com os processos de tomada de decisões (Lopes & Abib, 2002).

Nos relatos, o comportamento seguro esteve associado ao processo psicológico de atenção, isto é, o foco no que se está fazendo com a atenção voltada para o trânsito tende a aumentar as ações de segurança nesse contexto. No relato “*Seguro é assim: ligou o motor você tem que saber que dali para frente você tem que estar atento (...)*” (P3), fica evidente o conceito de atenção intimamente relacionado à segurança. A atenção é apontada como

fundamental para uma direção segura por parte do motorista, como apontam pesquisas, teorias e legislação vigente (Balbinot et al., 2011; Brasil, 27 nov., 2012; CFP, 7 fev., 2019; Hoffman & González, 2011; Rueda & Muniz, 2012; Tonglet, 2007; Wit et al., 2020).

A fala “(...) *ter consciência de que se tu for, tu pode errar. E, se tu tiver incerteza, não vai. Isso é fundamental*” (P15) ilustra o papel de estar com foco e atenção voltados para as ações e suas consequências. Desse modo, as escolhas também passam pelo crivo da atenção e da consciência, como processos psicológicos anteriores à ação, sendo o processo perceptivo anterior ao processo decisório. Sternberg (2008) entende que a atenção consciente permite um controle mais efetivo do que se está executando.

Outra condição para que o condutor tenha ações seguras no trânsito são as emoções, que está presente na fala: “(...) *comportamento seguro, ele vai ter que tá bem com o psicológico dele*” (P12). O reconhecimento pelos entrevistados de que o equilíbrio emocional é um pré-requisito para o comportamento seguro permite que esse processo seja estimulado e reforçado nos motoristas profissionais. Assim, o estado de humor e a influência das emoções estão intimamente associados à percepção (Davidoff, 2001) e à inteligência (Myers & Dewall, 2017), processos fundamentais para o comportamento humano no trânsito (Hoffman & González, 2011; Wit et al., 2020).

A administração ou regulação das emoções é fundamental para a garantia da saúde e da segurança dos indivíduos, inclusive no trânsito (Mallia et al., 2015; Serrano-Fernández et al., 2020). Saber lidar com sentimentos negativos ou mesmo de raiva e tristeza caracterizam a inteligência emocional (Myers & Dewall, 2017).

A tomada de decisão, como um processo psicológico, é apontada pelos entrevistados como determinante para ações seguras no trânsito, principalmente no que se refere ao planejamento. O P14 ilustra isso com o seguinte depoimento: “(...) *quem se comporta de uma maneira segura no trânsito tem um planejamento, o planejamento passa pelo horário, o planejamento passa pela rota que tu vai fazer (...)*”. A tomada de decisão aproxima-se da ação propriamente dita (Botomé, 2001). Nesse caso, tem-se como antecedente o planejamento e como consequente a segurança frente a possíveis riscos no trânsito, calculados de modo antecipado. O ato de planejar pode estar inserido no que Barros-Delben (2018) descreve como gerenciar riscos, em um movimento de evitar, controlar e intervir frente a eles. Além disso, o comportamento seguro está intimamente associado à identificação e ao controle dos riscos (Bley, 2020), o que também sugere um planejamento.

A direção defensiva também é reconhecida como um caminho para ações seguras, como ilustra a fala: *“Tem que andar sempre na defensiva, senão tu (...) todo dia tu causa problema (...)”* (P4). Assim, também pode estar relacionada a um controle antecipado dos riscos presentes no trânsito, o que sugere a necessidade de uma ação antecipatória e pressupõe um comportamento de prevenção e de segurança (Botomé & Stedile, 2015). Dirigir defensivamente presume um controle dos riscos no presente, de modo a reduzir consequências indesejáveis posteriormente (Bley, 2020; Botomé, 2001).

Na perspectiva dos fatores psicossociais que influenciam o indivíduo, o heterocuidado e o autocuidado são apontados como balizadores do comportamento seguro no trânsito, pois representam o cuidado que o motorista entende ter com as outras pessoas e consigo mesmo. Essa amplitude do cuidado pode determinar a forma com que o profissional se comporta; enquanto a segurança, normalmente, se relaciona à preservação da saúde e da vida. O P4 entende que *“(...) tu tem que prezar pela tua vida, pela vida do pedestre, do ciclista, do motociclista”*, o que evidencia a importância consigo e com os demais atores do trânsito.

Os entrevistados reconhecem a segurança no trânsito por meio das influências que a organização exerce junto aos motoristas. Um exemplo disso é a clareza das normas e regras que a empresa estabelece junto a seus funcionários, como referido: *“Então, se tu seguiu o que a empresa manda, vai fazer a coisa certa, tu vai andar direitinho”* (P1). Essa referência e a transparência na comunicação que parte de dentro da organização, na percepção dos entrevistados, se refletem externamente, no comportamento dos motoristas profissionais, sinal da importância que os participantes conferem à empresa. A comunicação adequada facilita a tomada de decisão dentro das organizações, conferindo um papel informativo que contribui para o indivíduo identificar e avaliar alternativas (Robbins, 1943/2005).

Essas influências organizacionais situam-se além dos aspectos concretos, perpassam os valores e as crenças da organização, representando suposições básicas que podem dar sustentação à cultura de segurança. É fundamental que o trabalhador motorista perceba esse suporte por parte da empresa e entenda que a segurança é uma prioridade, pois isso tende a regular o comportamento, tanto individual quanto coletivo. Percepção dos trabalhadores a respeito da segurança no espaço de trabalho associam-se ao conceito de clima de segurança (Madalozzo & Zanelli, 2016). Quando essa percepção está

positivamente alinhada com o cuidado e com a preocupação pela preservação da vida, o comportamento seguro dos indivíduos é potencializado (Safitri et al., 2020).

Além das normas e regras da empresa, as leis de trânsito são registradas como um suporte positivo para o comportamento seguro no trânsito, pois procuram orientar e regular a maneira como os motoristas devem se comportar. O relato *“É obedecendo as normas e as leis, isso é, a segurança. É a maneira que tu dirige, não exceder a velocidade (...)”* (P9) denota a estreita relação entre o cumprimento da legislação e a segurança. O CTB (Brasil, 23 set., 1997) direciona o comportamento dos motoristas sempre para atos seguros, no intuito de evitar acidentes e suas consequências, o que permite aos condutores ter clareza e sustentação de seus atos.

O conhecimento sobre a operação do veículo que o motorista dirige pode influenciar no trânsito e em seu comportamento, como sugere a fala: *“(...) se tu não tivesse o controle 100% do carro, tu não conseguia evitar acidente fatal (...)”* (P14). Conhecer a ferramenta de trabalho, saber operá-la e tê-la em condições adequadas para a realização da tarefa é essencial para a saúde e segurança dos trabalhadores (Zanelli & Kanan, 2018). Na perspectiva de Botomé e Stédile (2015), o relato sugere que evitar um acidente fatal seria a ação propriamente dita, tendo o conhecimento do veículo como antecedente à ação, o que pode ser entendido como um comportamento seguro no trânsito.

Ao considerar o modelo simplificado de comportamento seguro no trânsito (Barros-Delben et al., 2020), é possível identificar, na fala dos participantes, as ações de exposição controlada como determinantes para os comportamentos seguros. O cumprimento das normas e regras da empresa e as leis de trânsito são um dos elementos indicados como importantes. Além disso, a valorização do autocuidado e heterocuidado voltados para a preservação da vida, entendidos como reguladores na forma do motorista se comportar, compõem mais um dos fatores associados ao modelo. O zelo com o veículo como uma forma de preservar a ferramenta de trabalho também é uma das ações de exposição controlada que contribui para o comportamento seguro, bem como o gerenciamento de conflitos e crises, que pode ser feito por meio de planejamento e antecipação.

Uma outra ação de exposição controlada, apontada por Barros-Delben et al. (2020), é reportar condições ou vias inseguras, o que não foi localizado na fala dos participantes. Por essa razão, considera-se um elemento que necessita ser evidenciado no trabalho dos motoristas profissionais, além de destacada a sua importância no cotidiano laboral. Isso,

porque a identificação de condições climáticas ruins ou, até mesmo, de estradas em condições irregulares (buracos, baixa sinalização) requer uma atenção maior, o que pressupõe uma direção mais cuidadosa e segura.

Cabe destacar que o objetivo em reportar condições inadequadas não é necessariamente que os problemas sejam sanados, pois as condições climáticas são imutáveis e as condições da via dependem de terceiros (órgãos públicos). Entretanto, quando essas informações são conscientes para o motorista, para o grupo e para a organização, estratégias poderão ser pensadas de modo a minimizar os impactos desses fatores de risco.

Outro fator que regula o comportamento seguro é o que Barros-Delben et al. (2020) nomeiam como participação e conformidade, a participação voluntária e os comportamentos obrigatórios em segurança. Quando o motorista tem um compromisso subjetivo com o cuidado e a segurança no trânsito e tem as regras e leis internalizadas, suas ações no trânsito são reflexos desses valores. Esses fatores não são tão evidentes, mas podem ser identificados na clareza que os entrevistados têm sobre a regulação do comportamento pelas leis de trânsito, no que se refere à conformidade. Já a participação se faz presente no reconhecimento de sua responsabilidade enquanto motoristas profissionais.

Na fala dos participantes, também é possível localizar temáticas em que o comportamento inseguro ou de risco se destacam. A percepção de risco é fundamental para regular o comportamento humano (Bley, 2020), inclusive no trânsito. Thielen et al. (2008) entendem que o comportamento compatível com a segurança exigida pela situação só é possível com a percepção de risco adequada, o que pressupõe uma leitura dos fatores do ambiente e do indivíduo que, por sua vez, vão fundamentar as tomadas de decisões.

Ressalta-se que o comportamento seguro ocorre na presença do risco e o controle total das variáveis envolvidas em um acidente é improvável (Bley, 2020). Desse modo, também será explorada a percepção que se refere a atitudes inseguras citadas pelos entrevistados, para que seja possível identificar os contrapontos entre seguro e inseguro, bem como reconhecer possíveis aspectos a serem modificados para estimular a ocorrência de comportamentos seguros no trânsito.

A desatenção ou distração é apontada como determinante para comportamentos inseguros. Nessa perspectiva, a falta de atenção pode estar relacionada a uma maior probabilidade de acidentes de trânsito, o que está presente na fala: “*Eu acho que os*

*acidentes acontecem por isso, porque aquela desatenção, assim (...)*” (P2). Dessa maneira, estar com a atenção direcionada para a ação tende a contribuir para a segurança no trânsito.

As emoções emergem como uma influência negativa ao comportamento no trânsito, no caso de não haver um equilíbrio ou uma regulação adequada. Essa relação é demonstrada no relato: *“E o estresse também do dia a dia (...) tá meio estressado, meio cansado, trabalha muito. Daí, quando chegar lá, já tá no limite e daí arrisca de fazer alguma coisa errada”* (P11). Pasa (2013) e Verma et al. (2017) apontam que comportamentos inseguros no trânsito podem ser desencadeados pelas emoções, evidenciando, assim, a importância da regulação e do controle adequado das emoções.

As decisões que os motoristas de transporte coletivo de passageiros reconhecem tomar no cotidiano de trabalho, muitas vezes, se referem a ações que culminam em comportamentos inseguros. A fala *“Acidentes são imprudências, são falhas humanas. Na maioria das vezes, negligência, tu não pensar no que poderia acontecer, o pior, e infelizmente acontece”* (P2) ilustra que a falta de planejamento e dificuldades para antever riscos tendem a gerar uma ação imprudente ou negligente no trânsito, podendo ser a causa de acidentes de trânsito.

A influência dos fatores psicossociais, principalmente, associados ao indivíduo, podem desencadear comportamentos inseguros na ótica dos participantes. É o caso dos relacionamentos que o motorista estabelece com outros atores do trânsito e mesmo com passageiros. Os depoimentos *“(...) o cara começa a brigar com todo mundo. No trânsito, tu já não tem aquele cuidado, tu já briga, já grita”* (P14) e *“Duas coisas: passageiro e o trânsito em si. Interfere bastante no comportamento, porque ele pode ficar estressado e prejudicar muito na segurança do conduzir o ônibus (...)*” (P13) expõem essa interferência negativa, quando as relações interpessoais não são salutares. Oliveira e Pinheiro (2007), Mamcarz et al. (2019) e Battiston (2016) identificam a influência da relação com o passageiro na ocorrência de acidentes de trânsito. Isso desperta a atenção de quem estuda o tema e predispõe um alerta importante na regulação dessas relações, o que poderia iniciar a partir do fortalecimento das habilidades sociais dos motoristas profissionais.

O excesso de carros e o congestionamento das vias são desencadeadores de estresse no trânsito, tornando-se um possível fator antecedente a ações inseguras. Essa relação é apontada por P8: *“(...) você está no trânsito muito complicado e você tem horário para chegar, às vezes, isso te deixa nervoso”*. Isso também foi reconhecido por Silva e Zavarize (2017) em pesquisa com motoristas de transporte coletivo de passageiros.

Relacionado aos fatores psicossociais, é possível identificar a interferência dos aspectos externos ao trabalho como determinantes em ações inseguras ao dirigir, como é evidenciado na fala: *“Tu dirigindo ali e alguém te dá alguma notícia ou te fala algum problema, tu vai estar aqui, mas com a cabeça lá no problema. Então tu percebe (...): ele vai acelerar mais, vai trocar de marcha mais rápido (...)”* (P6). Desse modo, assuntos que não estão diretamente associados ao trânsito ou ao trabalho do motorista podem interferir na forma como ele se comporta. Preocupações ou problemas externos ao trânsito são indicados como causadores de acidentes de trânsito em pesquisas anteriores (Mallia et al., 2015; Pasa, 2013; Verma et al., 2017), reforçando os resultados do presente estudo.

Assim sendo, na presente pesquisa são evidenciados, pelos entrevistados, tanto comportamentos seguros quanto inseguros, o que se diferencia da literatura, ao apresentar uma predominância de estudos voltados para os riscos no trânsito ou para os fatores causadores de acidentes (Mallia et al., 2015; Mamcarz et al., 2019; Matos et al., 2015; Neumann & Carlotto, 2020; Oliveira & Pinheiro, 2007; Safitri et al., 2020; Silva & Zavarize, 2017; Useche et al., 2018; Useche et al., 2020; Verma et al., 2017; Zhang et al., 2019). É importante reportar que, mesmo em menor proporção, existem estudos direcionados à eficácia no trânsito (Serrano-Fernández et al., 2020), como um movimento de olhar para o que está adequado na forma com que o motorista dirige.

Identificar e reconhecer comportamentos seguros e inseguros no trânsito pode ser uma das primeiras etapas para a permanência ou para a mudança de atitude pelos motoristas de transporte coletivo de passageiros. A aprendizagem, como um processo psicológico basilar, surge de forma consistente nas entrevistas, o que permite destacar o quanto os participantes acreditam nesse processo e na sua potencialidade para mudanças comportamentais.

Algumas formas de aprendizagem foram identificadas pelos entrevistados que podem refletir em mudanças de comportamento, como a prática do cotidiano, evidenciada no relato: *“Eu cortava a frente, buzina, agora não. Agora, o tempo me ensinou, a experiência me ensinou a manter mais a calma”* (P13). Conceituada como um processo de mudança por meio da experiência, a aprendizagem tem um caráter dinâmico e contínuo, o que se aplica também às questões do trânsito, por meio do aprimoramento de habilidades com a prática (Antonello, 2011b; Armôa, 2009; Feldman, 2015; Kolb, 1984; Myers, 2017; Wit et al., 2020).

Além disso, os motoristas reconhecem que observar e ouvir outros condutores e avaliar possíveis erros pessoais cometidos no trânsito oportunizam mudanças de comportamento. Os relatos dos entrevistados ilustram essa percepção: “*Eu aprendi ali ouvindo os mais velhos de profissão (...)*” (P11) e “*Tudo aquilo que a gente errar, se a gente tentar corrigir vai ajudar*” (P12). Flach e Antonello (2010) e Camillis e Antonello (2010) reconhecem que a aprendizagem pode ocorrer a partir dos próprios erros e observando outras pessoas. A pesquisa de Calé (2012) corrobora tal constatação quando reconhece mudanças de comportamento em grande parte dos motoristas de uma organização, sendo que apenas um grupo pequeno participou de um programa direcionado à direção segura.

A constância no aprimoramento de competências é reconhecida como essencial para o motorista profissional, conforme a fala: “*O bom motorista tem que estar sempre correndo atrás de aprender algo a mais e, para mim, no meu dia a dia, é algo que eu aprendi com o passar do tempo (...)*” (P12). Para lidar com demandas novas ou mesmo com as limitações cognitivas que o tempo impõe, Wit et al. (2020) destacam a necessidade de um aperfeiçoamento constante.

Os cursos e treinamentos são relevantes na percepção dos entrevistados, pois é a partir destes que reconhecem que adquirem novos conhecimentos de forma sistematizada. A fala “*Então, os cursos é muito bom, eu acho legal, uma coisa que te abre a cabeça, muita coisa que tu não sabe tu escuta lá*” (P16) demonstra o reconhecimento dos cursos como propulsores para novos conhecimentos e, possivelmente, para orientações alinhadas a comportamentos seguros no trânsito. Por ser essa forma de aprendizagem consciente e com uma finalidade específica, o aprendiz tende a reconhecer mais claramente os seus benefícios (Antonello, 2011b; Camillis & Antonello, 2010).

Nesta aprendizagem formal, é apontado o papel da organização como promotora de treinamentos e cursos: “*(...) acho que a própria empresa deve investir em cursos, palestras, mostrar*” (P9). Trata-se de uma forma de dar apoio aos motoristas e prepará-los para desempenhar suas atividades no trânsito. É papel das empresas fornecer essa estrutura de conhecimentos, pois isso reflete diretamente na saúde e na segurança do trabalhador (Meliá et al., 2006; Zanelli & Kanan, 2018). Treinamentos promovidos dentro da organização e com apoio da gerência tendem a demonstrar resultados positivos na aprendizagem de motoristas de transporte coletivo de passageiros (Elvebakk et al., 2020).

O aspecto emocional da aprendizagem foi citado pelos participantes, ilustrado no depoimento de P14: *“Para aprender, é necessário um trabalho psicológico. Teria que fazer um trabalho mais (...) trabalhar com a cabeça, com o psicológico do pessoal”*. Não é apenas no viés técnico, mas é necessário sensibilizar as pessoas para o aprendizado. Além disso, a motivação e a disponibilidade para a aprendizagem são essenciais, principalmente, se associadas com a aprendizagem experiencial pela reflexão das experiências (Antonello, 2011b; Kolb, 1984). Isso é notório no relato: *“Eu gosto de fazer cursos e gosto de aprender. Isso eu acho que já é meio caminho andado, facilita porque eu estou aberto a novidades. E já tem gente que não (...)”* (P9). A expectativa positiva e a motivação frente a treinamentos facilitam o processo e tendem a gerar resultados positivos no aprendizado e na mudança de comportamento (Elvebakk et al., 2020; Pozueco et al., 2020).

Os treinamentos de direção veicular são apontados como fatores protetivos e essenciais para garantir o comportamento seguro (Barros-Delben et al., 2020). Além do mais, a influência da motivação e da formação caracterizam-se como fatores individuais importantes para a segurança (Barros-Dalben & Cruz, 2017).

Desse modo, fica claro que os participantes entendem como possível a alteração de comportamentos inseguros para seguros, inclusive identificando formas de aprender. Todavia, tanto a motivação pessoal e a experiência quanto a troca com pares e o suporte da empresa fazem parte desse processo, denotando, assim, a complexidade e o envolvimento de motoristas e organizações.

Movimentos por parte das empresas, como ações de qualificação dos motoristas, tendem a causar impactos positivos para os trabalhadores, além de reforçarem o clima de segurança, contribuindo para que o comportamento dos condutores esteja alinhado com as premissas de segurança no trânsito. As ações de treinamento e desenvolvimento, sejam técnicos ou comportamentais, sugerem o fortalecimento de atuações em que o comportamento seguro seja mantido e promovido (Botomé & Stedile, 2015).

#### 6.4 Fatores de Risco e de Proteção Psicossocial Influentes no Comportamento Seguro do Trânsito

Dentre as influências no comportamento de dirigir, é possível reconhecer os fatores de risco e de proteção psicossocial apontados pelos motoristas de transporte coletivo de passageiros entrevistados. A presença de fatores de risco aumenta a probabilidade de danos à saúde e à segurança dos trabalhadores, já os fatores de proteção reduzem ou eliminam a

probabilidade de ocorrências indesejadas, como acidentes e doenças, por exemplo (Zanelli & Kanan, 2018).

A ocorrência de comportamento seguro no trânsito depende da redução e do gerenciamento dos fatores de risco associados à criação e do fortalecimento dos fatores de proteção. Por essa razão, ilustrar mais objetivamente o que surgiu da fala dos entrevistados é ponto fundamental para uma posterior reflexão e proposta de intervenção. Na Tabela 8, são apresentados os fatores de proteção e de risco psicossociais identificados na fala dos participantes e presentes nas categorias finais: Fatores Psicossociais no Âmbito do Indivíduo, Processos Psicossociais, Fatores Psicossociais no Âmbito Interno ao Trabalho e Fatores Psicossociais no Âmbito Externo ao Trabalho.

Tabela 8

*Fatores de Proteção e de Risco Psicossociais Presentes nas Entrevistas*

Fatores de Proteção Psicossocial	Fatores de Risco Psicossocial
Relação positiva com a função que executa e identificação com a profissão	Preconceito com a profissão por parte de outros atores do trânsito
Remuneração adequada como forma de valorização	Reação inadequada dos motoristas à dinamicidade, imprevisibilidade e fluxo do trânsito
Valorização profissional pelo feedback e elogios de passageiros	Relacionamento hostil com passageiro
Valorização do autocuidado e do heterocuidado no trânsito	Falta de cuidado consigo mesmo
Normas e regras da organização repassadas de forma transparente aumentam o suporte aos motoristas, da mesma forma que as leis de trânsito	Alta responsabilidade e compromisso no trânsito como fatores de pressão aos dos motoristas profissionais
Suporte organizacional por meio de treinamentos e cursos	Necessidade contínua de adaptação pela dinâmica acelerada do trânsito

Apoio e ajuda mútua entre colegas de profissão	Falta de tratamentos adequado (empatia e comunicação) por parte da empresa gerando desmotivação
Veículos adequados (em bom estado mecânico) para a realização da tarefa	
Estrutura e apoio familiar	Problemas familiares e preocupações financeiras geram distração
Atenção e apoio psicológico da empresa	

---

Fonte: Elaborada pela autora.

Os fatores de proteção psicossociais são essenciais na criação e na promoção de ambientes de trabalho saudáveis e seguros (Zanelli & Kanan, 2018). Desse modo, configuram-se como igualmente importantes quando se trata do trânsito e do trabalho exercido nesse contexto. A identificação e autovalorização da profissão tendem a gerar sentimentos de pertencimento e de motivação para realizar o trabalho com prazer, conforme ilustra a fala: “(...) *quando tu gosta do que faz, você já faz com mais cuidado e com mais empenho, né? (...)*” (P11).

O autocuidado também é apontado como um fator de preservação da própria vida e, por consequência, é um requisito importante para o comportamento seguro. Na fala dos participantes P4 e P9, respectivamente, é possível localizar essa associação entre o autocuidado e um trânsito mais seguro: “(...) *primeiro lugar a tua vida(...)*” e “(...) *vai ter um trânsito melhor quando tiver a consciência de que precisa estar bem. Preciso estar calmo, tranquilo para dirigir (...)*”. Em pesquisa anterior, uma das estratégias de regulação emocional apontada por motoristas profissionais refere-se a alternativas de cuidado com a saúde física (exercícios) e mental (lazer e entretenimento) (Matos et al., 2015).

O cuidado com as outras pessoas, sejam elas passageiros, pedestres, outros motoristas ou atores do trânsito, também é um sinal de zelo. Reconhecer a importância de cuidar do outro é, ao mesmo tempo, supor que se está sendo cuidado, uma vez que o trânsito é um espaço de constante interação, relacionamento e interinfluência. Além disso, estar em uma posição de cuidado com o outro predispõe que o motorista seja mais cauteloso e cuidadoso em suas atitudes, como reflete o trecho: “*Eu acho que é um pouco do papel da gente proteger aquele pessoal ali, dirigir com cuidado e com calma para proteger eles também*” (P11).

O autocuidado e o heterocuidado são moduladores importantes para compreender o comportamento seguro, inclusive no trânsito (Barros-Delben et al., 2020). São apontados como um dos elementos que facilitam ao motorista ter comportamentos seguros, mesmo diante de fatores de risco no trânsito. Desse modo, a presença desses fatores npercepção dos motoristas entrevistados permite reconhecer sua importância para o público pesquisado e, conseqüentemente, manter e promover o autocuidado e o heterocuidado na atividade dos motoristas profissionais.

Quando as interações sociais no trânsito são positivas, como os elogios dos passageiros, por exemplo, os motoristas se reconhecem valorizados e o efeito é protetivo e estimulante ao comportamento seguro. A fala *“Às vezes, você chega no carro e a pessoa diz: ‘Teu uniforme tá bem passado, tá bem barbeado’ [elogio]. A gente se sente bem, né?”* (P3) ilustra um pouco desses episódios, nos quais a valorização profissional é verbalizada e impacta positivamente no profissional do trânsito. As relações interpessoais dependem de duas ou mais pessoas envolvidas, o que desperta – aqui – o olhar para os outros atores do trânsito (passageiros, pedestres, ciclistas, motociclistas, outros motoristas). Por isso, as habilidades interpessoais são importantes ao motorista profissional, mas não se pode deixar de considerar o papel desses outros atores e a forma como se comportam nessa relação.

Esse pode ser um desafio no estímulo de comportamentos seguros no trânsito em motoristas de transporte coletivo de passageiros quando se pensa em treinamento e qualificação desses profissionais. Isso, porque a relação estabelecida por eles não depende apenas de sua postura, mas também dos outros envolvidos. Dessa forma, é necessário encontrar respostas para a questão: é possível (e como) intermediar essa relação de modo a causar impactos e sentimentos positivos aos envolvidos e, assim, refletir em comportamentos seguros no trânsito? Essa é uma reflexão importante para as empresas que desenvolvem ações direcionadas à segurança no trânsito.

Outro aspecto entendido como protetivo é a influência da empresa na qual os motoristas estão vinculados. Os entrevistados reconhecem que a clareza e transparência na comunicação interna da organização contribui para que o motorista se comporte de modo seguro. Isso está, principalmente, relacionado às normas e regras estabelecidas pela organização, conforme a fala: *“(...) ela [empresa] expor, deixar bem claro: olha, eu quero que faça isso, isso e isso!”* (P12). Além disso, a clareza e transparência das normas da organização fornecem subsídios para o trabalhador embasar suas ações, inclusive no trânsito:

*Pra ele ser um bom condutor e um bom profissional, ele tem (...) que ter regras e normas e isso as empresas impõem pra ele. Se ela me mandou andar a 80km/h, eu vou andar a 80km/h (...). Ele tem que cair na realidade de que ele tá ali como um profissional(...). (P15)*

Verifica-se, assim, que a organização tem um papel essencial nos fatores de proteção psicossociais no trabalho. Isso, pois cabe a ela estimular a ocorrência e a manutenção deles (Meliá et al., 2006; Zanelli & Kanan, 2018).

As leis de trânsito também são apontadas como necessárias para que o motorista saiba com propriedade como deve agir em determinadas situações, configurando-se como um fator de proteção. O relato a seguir ilustra essa relação: *“Você pode isso, isso e isso. Você não pode isso, isso, isso. Aí, no momento que você vai sair para rua, vai entrar no trânsito o teu comportamento vai ser conforme o que diz as regras”* (P3). Assim, as leis e as normas orientam objetivamente como o motorista deve agir, o que deve ou não fazer e o que se espera dele enquanto condutor. Dessa maneira, tendem a ser um fator protetivo, pois reduzem as chances de exposição ao risco de acidentes. Além disso, estão alinhadas ao conceito de comportamento seguro e são largamente divulgadas pela legislação, por meio do CTB (Brasil, 23 set., 1997).

As normas da empresa e as leis de trânsito são balizadores importantes para o motorista saber como deve agir. Esse respaldo em suas ações evita que o trabalhador tenha que, a todo instante, tomar decisões por seu próprio julgamento ou percepção. Desse modo, basta acessar as informações que possui da empresa e das leis de trânsito para saber como agir. Cabe destacar o papel fundamental da organização, que representará um fator protetivo ao fortalecer a cultura organizacional alinhada à segurança no trânsito e no trabalho.

O suporte organizacional, por meio do incentivo em atividades de treinamento e desenvolvimento dos motoristas; uma infraestrutura adequada de trabalho, com ônibus em boas condições mecânicas; uma remuneração justa e adequada também são fatores de proteção psicossocial apontados pelos entrevistados. A estrutura de trabalho e a remuneração adequada aparecem na fala: *“Então, a questão da empresa (...) também investir, porque não adianta tu querer exigir demais e pagar pouco, porque tu tem que colocar uma caminhonete boa, tu tem que ter manutenção da caminhonete sempre”* (P2). Elas simbolizam o suporte interno que a empresa deve oferecer para que, externamente, o motorista possa desempenhar com segurança a sua função. Incentivar e proporcionar

conhecimento técnico, habilidades para o trabalho e competências adequadas para o desenvolvimento da tarefa fazem parte das responsabilidades da organização (Meliá et al., 2006; Zanelli & Kanan, 2018) e são reconhecidas pelos entrevistados: “(...) a empresa também fazendo esse papel de auxiliar dizendo que tem tal curso” (P4).

Além desses fatores mais objetivos, relacionados diretamente às empresas, os entrevistados identificam que a organização pode promover um suporte psicológico e emocional aos motoristas, conforme exposto por P6: “(...) a gente vê o motorista ali sentado (...) muitas vezes, tu não sabe quantos problemas tem por trás (...). Eu acho que o apoio da empresa em cima disso também é fundamental para dar um suporte para ele”. Esse olhar atento e direcionado para a saúde mental do motorista é essencial para regular suas emoções e estimular suas habilidades sociais, garantindo recursos para lidar com as adversidades no trânsito, configurando-se como protetivo.

Outro fator de proteção psicossocial elencado é o apoio dos colegas de profissão, o que pode ser visualizado na fala: “Eu percebo isso, que a gente enquanto motorista com outras empresas, a gente se respeita muito, a gente tenta ser gentil, dar passagem, ajuda (...)” (P4). Esse recorte ilustra a importância das relações entre equipes e colegas de trabalho, de modo a fortalecer a identificação grupal e o sentimento de pertencimento. A ajuda mútua é um fator protetivo para o trabalhador, presente em espaços de trabalho saudáveis e que valorizam a segurança (Zanelli & Kanan, 2018). Ademais, o apoio dos colegas de trabalho é uma das estratégias para a regulação do estresse no trabalho, segundo pesquisa realizada com motoristas profissionais (Matos et al., 2015).

O suporte e o apoio da família são importantes, pois têm influência no bem-estar do motorista e em seu ambiente de trabalho, como elucidada a fala: “(...) tenha uma boa estrutura. Eu sempre costumo dizer: a minha esposa e o meu garoto, eles trabalham comigo, porque eles me dão toda estrutura (...)” (P12). Desse modo, a base familiar pode contribuir para que o profissional desempenhe seu trabalho de forma tranquila, tenha condições de descansar, tenha lazer ou formas de distração. Como reflexo disso, tem-se as ações mais seguras no trânsito.

Os recursos ou fatores protetivos presentes no modelo simplificado de comportamento seguro no trânsito são influenciados por questões individuais, sociais e contextuais (Barros-Delben et al., 2020). É possível identificar que o conteúdo apresentado pelos entrevistados se relaciona ao que o modelo propõe, pelo reconhecimento da influência de fatores individuais: motivação pela valorização profissional, autoeficácia pela

identificação com a profissão e o treinamento como uma oportunidade de desenvolvimento. Os fatores sociais, como a cooperação entre colegas, o apoio familiar e uma cultura organizacional com normas e regras associadas à segurança, também são reconhecidos como protetivos e preditores de segurança no trânsito. Já os fatores contextuais não se fazem presentes enquanto fatores protetivos, eles se relacionam mais aos fatores de risco, o que será explorado em seguida.

Até o momento, foram expostos os fatores de proteção psicossocial identificados na coleta de dados. Julga-se necessário reconhecer também o que os entrevistados entendem como fatores de risco, os quais podem culminar em comportamentos inseguros. Essa identificação permite atingir maior assertividade em possíveis ações e intervenções para estimular comportamentos seguros no trânsito, de modo a agir na redução ou eliminação da ocorrência desses riscos.

A grande responsabilidade dos motoristas profissionais frente à legislação e ao trânsito e o compromisso com a vida das outras pessoas denota uma carga emocional elevada no heterocuidado, o que pode ser desencadeador de estresse, como ilustra o depoimento: “(...) o motorista profissional, ele tem que ser próximo de 100% no trânsito, em todos os sentidos (...)” (P14). A percepção de “quase perfeição” e a baixa flexibilidade para reconhecer erros ou falhas podem gerar adoecimento. Altas responsabilidades na execução das tarefas tendem a ser um fator de risco psicossocial quando não administradas de forma adequada pelo trabalhador (Meliá et al., 2006).

O preconceito com a profissão e a falta de empatia também representam risco ao trabalhador motorista, pois despertam sentimento de menos valia, como expõe P15: “Na verdade, o pessoal tem muito preconceito com motorista, daí já começa ali: ‘Ah, motorista de ônibus! Ah, motorista’ [com tom pejorativo]”. Muitas vezes, é na relação com o passageiro que esses sentimentos ficam evidentes: “(...) se o passageiro entrar no ônibus te xingando, eu acredito que isso influencia no trânsito, porque o cara já vai ficar nervoso (...)” (P14).

A falta de cuidado consigo tende a ser um risco para o trânsito, como representa a fala: “(...) tem um problema lá e você não dorme bem. No outro dia, você vai notar que amanheceu o dia, o sol bate no rosto e você ver a diferença de um dia que você tá bem descansado, né?” (P3). Se o motorista não está em condições adequadas, descansado, alimentado, sentindo-se bem, isso pode refletir na forma com que ele lida com seus sentimentos, toma suas atitudes e se comporta no trânsito. Nessa perspectiva, o déficit de

sono foi positivamente associado à ocorrência de acidentes de trânsito, o que põe em relevo a relação entre autocuidado e comportamento seguro (Engström et al., 2013; Mahajan et al., 2019; Oliveira & Pinheiro, 2007; Santos et al., 2012; Zhang et al., 2019).

A relação com passageiros tem alto potencial de risco psicossocial, pois, segundo percepção dos entrevistados, pode influenciar em seu estado de humor e, por isso, impactar no comportamento no trânsito. Essa relação é apontada como desencadeadora de estresse (Mamcarz et al., 2019; Matos et al., 2015; Nascimento, 2017; Neumann & Carlotto, 2020; Silva & Zavarize, 2017) e, em algumas situações, como causa de acidentes de trânsito (Battiston, 2016; Mamcarz et al., 2019; Oliveira & Pinheiro, 2007).

Além disso, o alto fluxo de veículos e o congestionamento são apontados como fatores de risco para os motoristas. Esses fatores podem estar relacionados à alta demanda por atenção, como um estado de vigília permanente, podendo ocasionar cansaço e sobrecarga, como ilustra a percepção de P6: *“Tu tá trabalhando ali o tempo todo com movimento, a tua atenção é outra (...)”*. Essa dinamicidade pode gerar maiores níveis de estresse, influenciando o estado emocional dos motoristas, o que é representado na fala: *“Então, isso acontece que o tráfego já não rende mais como era uma vez, então, isso acaba tumultuando: fila, buzina, acidente (...)”* (P4). Essa característica também é evidenciada em resultados de pesquisas associadas ao estresse em motoristas (Matos et al., 2015; Moraes et al., 2017; Silva & Zavarize, 2017).

A necessidade contínua de adaptação, considerando as diferentes situações que o trânsito proporciona e a organicidade desse contexto, também pode ser um fator de risco psicossocial. Isso, porque pressupõe altas exigências dos motoristas, como atenção, percepção aguçada do entorno, inteligência e memória para a tomada de decisões, bem como uma capacidade adequada de aprendizado rápida, o que é explicitado no relato:

*(...) tu já tá preparado pra aquilo e prum imprevisto também, porque pode acontecer algum acidente na estrada, tipo ficar parado muito tempo. Isso aí é um padrão pro nosso dia a dia, a gente tem que estar preparado para o que pode acontecer e o que não pode.* (P15)

Os imprevistos podem ser desencadeadores de sentimentos como ansiedade, por estar fora do controle ou da programação do motorista, por exemplo. A ansiedade foi associada a comportamentos imprudentes no trânsito e, assim, pode-se supor a ocorrência de comportamentos inseguros (Mallia et al., 2015).

Considerando a influência organizacional, o tratamento inadequado por parte da empresa, como falta de comunicação, de transparência e de suporte, pode gerar desmotivação, como sugere o relato a seguir: “(...) *tem muita empresa que às vezes cobra muito e dá pouco retorno (...) daí a pessoa já vai ficando descontente*” (P11). A insatisfação originada nessa relação tende a refletir na forma como o trabalhador se comporta ou, até mesmo, em seu estado de saúde, configurando-se como um risco psicossocial (Lucca & Sobral, 2017; Zanelli & Kanan, 2018).

Outro fator de risco psicossocial que influencia no comportamento do motorista são os problemas ou dificuldades familiares, presentes nesse recorte: “(...) *por algum problema familiar, aí tá estressado e tá preocupado, eu acho que isso prejudica bastante na hora de dirigir (...)*” (P8). Os problemas ou dificuldades familiares podem contribuir com a ocorrência de acidentes de trânsito e com o aumento de estresse no trabalho (Han & Zhao, 2020; Oliveira & Pinheiro, 2007). De forma semelhante, as preocupações financeiras são fatores de risco para o trabalhador motorista, afetando na forma de dirigir: “*As preocupações financeiras afetam na segurança no trânsito, daí a pessoa já sai trabalhando lá com a cabeça em outras coisas e esquece de prestar atenção no que está fazendo na hora*” (P5).

Os problemas familiares e financeiros referem-se aos âmbitos externos ao trabalho, que, segundo Zanelli e Kanan (2018), merecem atenção e investimento por parte das organizações. Isso porque, uma vez que são identificados seus reflexos na forma como o trabalhador desenvolve suas atividades e se comporta, é responsabilidade da organização promover ações de suporte, enfrentamento e fortalecimento desse indivíduo trabalhador.

É possível observar que a presença de fatores de risco (alta demanda de responsabilidades, relacionamentos interpessoais hostis, problemas e preocupações familiares) tende a culminar em eventos indesejáveis (estresse do motorista, acidentes de trânsito) diante da ausência de ações de exposição controlada eficazes, como sugerem Barros-Delben et al. (2020).

Alguns aspectos apontados são entendidos como fatores de risco e de proteção, como o relacionamento com passageiros, a influência da organização, o autocuidado e as influências externas – como a família, por exemplo. Isso demonstra que a forma com que esses fatores se apresentam e os recursos que o motorista possui para lidar com eles é essencial para tomá-los como balizadores de comportamentos seguros ou inseguros no

trânsito. Razão essa para que se fortaleçam os recursos protetivos e se reconheçam e estimulem as ações de exposição controlada frente aos riscos.

Diante da exploração dos fatores de risco e de proteção psicossocial identificados na coleta de dados, por meio da percepção dos motoristas de transporte coletivo de passageiros, é possível compreender o que eles identificam como potenciais positivos para o comportamento seguro. Além disso, os fatores de risco evidenciam a necessidade de ações mais assertivas direcionadas a possíveis intervenções que preconizem o comportamento seguro no trânsito por parte dos atores envolvidos em sua dinâmica. Assim, com base nas descobertas da pesquisa e como sugestão complementar de aplicabilidade, apresenta-se a seguir uma proposta de intervenção para as organizações de transporte coletivo de passageiros aumentarem a ocorrência de comportamentos seguros no trânsito.

## PROPOSTA DE INTERVENÇÃO

Diante dos resultados da pesquisa entende-se possível propor ações de desenvolvimento organizacional para empresas que prestam serviços de transporte coletivo de passageiros, por meio do fortalecimento de processos de Gestão Estratégica dos Fatores Psicossociais no Trabalho. O propósito é estimular a ocorrência de comportamentos seguros no trânsito nos motoristas profissionais vinculados a uma determinada empresa, por meio de ações de treinamento e desenvolvimento estruturadas de modo sistêmico para fortalecer a segurança no trânsito como valor organizacional.

Alinhar os resultados provenientes da pesquisa com uma proposta de intervenção aproxima o contexto acadêmico com a sociedade. O processo de ensino e aprendizagem terá maior efetividade quando pautada por interesses científicos e sociais (Kienen, MitsueKubo & Botomé, 2013), o que destaca mais relevância na construção apresentada a seguir.

Kienen et al. (2013) discorrem sobre o processo de ensino e sua complexidade, reforçando a importância de se dar destaque às condições para o desenvolvimento do comportamento. No movimento de transformar conhecimento em comportamento, várias etapas são importantes para que o aprender/modificar comportamento, seja o consequente do processo. Na ordem apresentada, as etapas contemplam a descoberta do comportamento-objetivo, o planejamento, a construção, a aplicação, a avaliação e por fim o aperfeiçoamento do próprio ensino (Kienen et al., 2013).

Na atual pesquisa, o comportamento objetivo que se estuda e busca desenvolver e estimular é o comportamento seguro no trânsito como um valor organizacional. A etapa de planejamento contempla a coleta de informações e a análise e discussão dos resultados, por meio das quais foi possível identificar as contingências associadas ao objetivo final e projetar condições antecedentes e consequentes que facilitem e reforcem os comportamentos de todos os atores organizacionais para alcançar o objetivo. A construção contempla a definição e delimitação de etapas e atividades a serem posteriormente aplicadas, com base nos dados coletados na pesquisa bem como fundamentação teórica.

Para a estruturação da proposta de intervenção foram considerados pressupostos relacionados aos processos psicológicos e psicossociais importantes na condução de veículos. A atenção, às emoções e a aprendizagem são processos fundamentais na condução de veículos, por isso a importância de mensurar e estar atento a esses fatores

(Hoffman & González, 2011; Wit, et al., 2020). Além disso, a influência dos fatores psicossociais para o indivíduo é de grande relevância, pois permite compreender como o indivíduo trabalhador é influenciado, no que o ambiente de trabalho e a organização podem determinar seu comportamento e o que possíveis fatores externos a esse contexto influenciam seu desempenho profissional (ILO, 1986; Melià, et al., 2006; Zanelli & Kanan, 2018). Conhecer os fatores de risco e de proteção psicossocial permite que se explorem informações sobre a influência deles no comportamento dos indivíduos e sua relação com comportamentos mais seguros ou menos seguros (Zanelli & Kanan, 2018).

Essa relativização do comportamento seguro, podendo ser mais ou menos seguro, é apontado por Bley (2020) como uma compreensão possível do comportamento humano frente a um risco ou perigo. Segundo a autora, é pouco provável que um comportamento seja cem por cento seguro, principalmente pensando em contextos de trabalho e suas diversas variáveis. Perspectiva essa que contribui na sustentação da proposta de intervenção para o comportamento seguro no trânsito, uma vez que o trânsito é um espaço dinâmico, com muitas pessoas e atores envolvidos, e está em constante movimento e mudança.

Quanto mais pessoas estiverem conscientes desse pressuposto, mais se amplia a importância dada à segurança no trânsito como uma responsabilidade de todos e não apenas dos motoristas. Em uma organização onde todas as pessoas que ali trabalham compreendem que suas ações contribuem diretamente para a segurança no trânsito, o comportamento seguro por parte dos motoristas será consequência.

Considera-se aqui o conceito de comportamento como algo amplo e contextualizado, como propõe Botomé (2001) quando descreve como necessário conhecer os antecedentes da ação humana, a ação propriamente dita e os consequentes da ação para identificar um comportamento. O comportamento seguro também perpassa esse contexto, e a intenção dessa intervenção é agir principalmente nos antecedentes da ação, com informações, conhecimento, suporte e apoio organizacional e preparo emocional para que a ação e seus consequentes estejam alinhados à segurança no trânsito.

Deste modo destaca-se o caráter estratégico da proposta, que busca intervir e trabalhar questões da cultura organizacional no que se refere à segurança. Não se trata apenas de estimular comportamentos no indivíduo motorista, mas de envolver a empresa nesse contexto de prevenção e segurança enquanto valor organizacional, o que estimulará e conduzirá as ações e atitudes dos trabalhadores para a segurança (Madalozzo & Zanelli,

2016; Shein, 2004). Safitri et al. (2020) apontam que o comportamento de segurança está diretamente associado à cultura de segurança, razão para que as ações desenvolvidas contemplem a empresa como um todo.

Para sustentar a proposta foi utilizado o modelo simplificado de comportamento seguro proposto por Barros-Dalben e Cruz (2017) e adaptado para o trânsito por Barros-Delben et al. (2020). Esse modelo, representado na Figura 2, propõe que os recursos ou fatores protetivos, quando otimizados pelas ações de exposição controladas aos fatores de risco, contribuem para a ocorrência dos comportamentos seguros. Caso as ações de exposição controlada sejam deficitárias, existe uma maior propensão à ocorrência de comportamentos inseguros (Barros-Delben et al., 2020).

Dessa forma, três estratégias são fundamentais para aumentar a ocorrência de comportamentos seguros no trânsito:

- a) manter e promover os fatores protetivos;
- b) manter e promover o desenvolvimento de ações de exposição controlada;
- c) estimular a participação e conformidade de segurança.

Com ações nessas direções, entende-se que é possível prevenir os eventos indesejáveis e aumentar a ocorrência de comportamentos seguros no trânsito. Essas estratégias tendem a ser mais efetivas quando sustentadas pela percepção dos próprios motoristas sobre o que influencia o comportamento seguro no trânsito; além de estarem ancoradas em valores organizacionais de cuidados com as pessoas.

Para adotar modelos de comportamentos adequados no trânsito, os métodos habitualmente utilizados combinam cursos teóricos e treinamento (Pozueco et al., 2020). Além disso, filmes, projetos de fiscalização, competições ou apelos da administração também são exemplos de intervenções para melhorar o comportamento de segurança (Calé, 2012). A motivação é essencial nesse processo e pode ser incentivada pelas empresas com programas de recompensa (Elvebakk et al., 2020; Pozueco et al., 2020). Estratégias direcionadas à regulação emocional e a técnicas de relaxamento também são sugeridas como forma de melhorar a segurança e estimular comportamentos seguros por motoristas de transporte coletivo (Mallia et al., 2015). Outra forma de identificar suas falhas e modificá-las é estimular o motorista a conhecer sua conduta e suas deficiências na condução, por meio de observações monitoradas e análise dos comportamentos (Balbinot et al., 2011).

Os programas de treinamento internos desenvolvidos na empresa tendem a ser mais

eficazes do que os conduzidos externamente e os resultados de aprendizagem positivos estão relacionados ao apoio da gestão da organização (Elvebakk et al., 2020). Além disso, os autores destacam a importância do papel ativo do motorista nesse processo, que acontece por meio da troca de experiências e vivências. Porém, Calé (2012) aponta que, mesmo com essa variedade de alternativas, poucas são as intervenções baseadas em princípios científicos, configurando uma importante lacuna a ser considerada.

Desse modo, a intervenção aqui proposta é direcionada a uma organização, considerando suas características, seu funcionamento e suas peculiaridades. As atividades serão desenvolvidas dentro da organização, tanto na modalidade presencial, com treinamentos e capacitações, quanto remotamente, com a utilização de recursos virtuais. O público principal serão os motoristas de transporte coletivo de passageiros, a equipe gestora dos motoristas e os passageiros. Porém, a empresa como um todo será envolvida no programa, de modo a estimular o comportamento seguro como um valor organizacional.

De modo a aproximar a empresa ao propósito de estimular e aumentar a ocorrência de comportamentos seguros no trânsito, o programa terá como nomenclatura o nome da organização e o convite de todos juntos pela segurança no trânsito. O nome do programa será *NOME DA EMPRESA: Juntos pela segurança no trânsito*.

Cabe reforçar que as ações propostas se baseiam nos resultados dessa pesquisa, que contou com a participação de 16 motoristas de transporte coletivo de passageiros. No momento da implantação dessa proposta, o ideal seria conduzir uma verificação junto aos funcionários da empresa para identificar as temáticas consideradas relevantes para aquele público no contexto em que está inserido.

### 7.1 Nome da Empresa: Juntos pela Segurança no Trânsito

Para o desenvolvimento do presente programa, será apresentado um modelo que procura representar gráfica e sistemicamente os principais aspectos considerados para sua implantação, o fluxo para o desenvolvimento de ações e as relações importantes estabelecidas para a ocorrência de comportamento seguro no trânsito, conforme exposto na Figura 4.

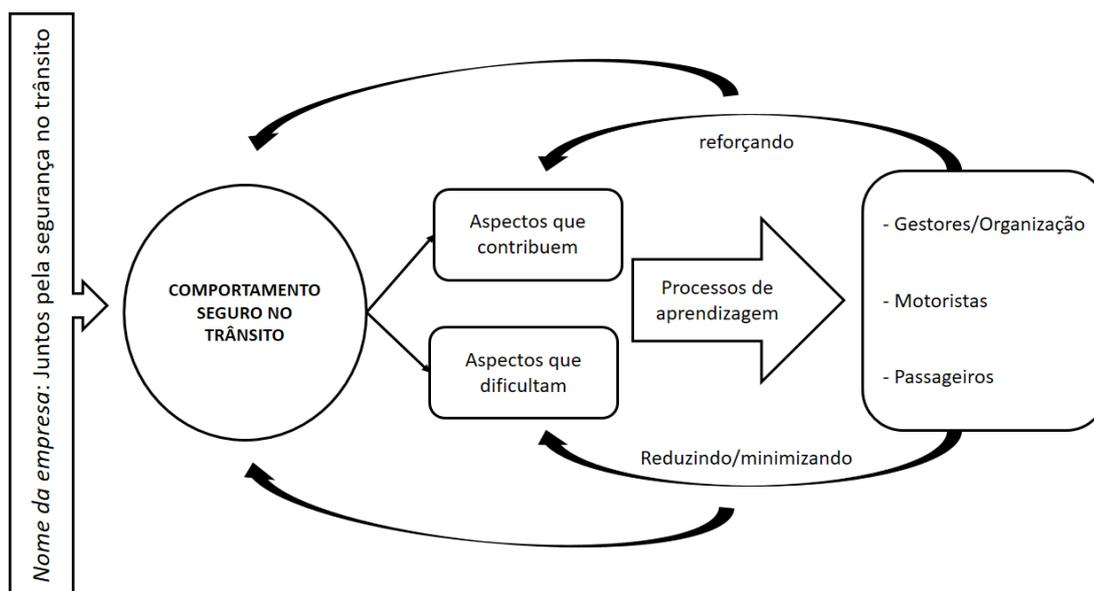


Figura 4. Modelo representativo do programa. Fonte: Elaborada pela autora.

O nome do programa representa o ponto de partida para compreender como será desenvolvido. Essa representação busca colocar os valores de segurança no trânsito como centrais na cultura de segurança, enquanto a organização necessita estar comprometida e engajada nesse processo. O constructo do comportamento seguro no trânsito é o objetivo permanente do programa, propondo, assim, um ciclo e uma constante revisão de aspectos que contribuem e dificultam a sua ocorrência. A fim de garantir a predominância de comportamentos seguros no trânsito por parte dos motoristas, é importante identificar, junto a estes, os aspectos que contribuem ou dificultam a ocorrência de tais comportamentos. A partir dessa identificação, busca-se propor ações junto aos gestores e à organização, com os motoristas profissionais e com os passageiros, de modo a reforçar os aspectos que contribuem para o comportamento seguro e reduzir ou minimizar os aspectos que o dificultam. Entende-se este como um caminho possível para aumentar a ocorrência de comportamentos preventivos para a segurança no trânsito.

O programa será desenvolvido dentro da organização e conduzido por uma consultoria externa, denominada aqui de Equipe Gestora. No programa, haverá a participação ativa de diversos setores da empresa, conforme descrito na sequência.

### 7.1.1 Objetivos

O programa a ser apresentado tem como principais objetivos:

- a) fortalecer cuidados com a segurança no trânsito como valor organizacional;
- b) proporcionar espaços de práticas reflexivas e ações educacionais potencializadoras de mudanças comportamentais, que ampliem a ocorrência de comportamentos seguros no trânsito por parte de motoristas de transporte coletivo de passageiros;
- c) estimular troca de vivências e experiências entre gestores e motoristas profissionais, criando espaços de aprendizado e incentivo à humanização e empatia nas relações interpessoais;
- d) identificar e manter fatores de proteção que estimulem comportamentos seguros no trânsito, ampliando seu alcance entre os motoristas profissionais, de modo a valorizar a presença destes para a ocorrência de comportamentos seguros no trânsito;
- e) fortalecer os comportamentos seguros no trânsito como valor organizacional.

#### 7.1.2 Programação e Conteúdos

O programa terá duração de aproximadamente um ano, considerando os primeiros encontros na empresa, a partir do contato com a direção, até seu encerramento, com a avaliação da ação e de indicadores relacionados ao comportamento seguro no trânsito. Ao considerar a organicidade do trânsito (em constante mudança) e também das empresas (como a rotatividade, por exemplo), é possível visualizar, na Figura 4, um movimento contínuo de avaliação do comportamento seguro. Desse modo, o encerramento de um ciclo do programa não presume seu fim, e sim um novo movimento de avaliação dos aspectos que contribuem e que dificultam o comportamento seguro no trânsito e novas propostas de ação.

Os conteúdos trabalhados serão oriundos da percepção dos motoristas de transporte coletivo de passageiros a respeito do que estes acreditam que influencia o comportamento seguro no trânsito: os aspectos que contribuem e que dificultam a sua ocorrência. Esse programa foi pensado para ser implantado com todos os funcionários da empresa, independentemente do tempo em que estão na organização. É possível que, após o primeiro ciclo, este seja adaptado ou tenha ações selecionadas para fazer parte da integração de novos colaboradores.

### 7.1.3 Metodologias

Para o desenvolvimento do programa, serão utilizadas metodologias variadas, conforme a proposta de cada atividade. Dentre elas, destacam-se: ações teórico-práticas com momentos expositivos, atividades reflexivas e de debate, com convite à troca de experiências, bem como propostas vivenciais. A maior parte das atividades será desenvolvida em grupo, mas haverá, também, propostas individuais (no formato de acompanhamento funcional), com convite à reflexão para posterior discussão. Isso será melhor descrito no desenvolvimento do programa.

Além disso, serão elencados multiplicadores dentro dos grupos, de modo a divulgar o programa, estimular a participação e motivar os colegas de trabalho a se engajarem em ações voltadas a comportamentos seguros no trânsito.

### 7.1.4 Participantes e Abrangência

Para a implementação do programa, é necessário o envolvimento da organização como um todo, mas principalmente dos seguintes setores:

- a) direção da organização: liderar e apoiar as ações promovidas pelo programa, garantir recursos para que as atividades sejam realizadas e dar *feedback* à equipe gestora do programa;
- b) recursos humanos (treinamento, desenvolvimento e endomarketing): prestar suporte na efetivação das atividades, esclarecer dúvidas sobre o programa, organizar materiais e estrutura física para as ações, além de comunicar, de forma eficaz, cada etapa aos funcionários envolvidos;
- c) administrativo operacional (responsável pelos motoristas e demais funções ligadas à operação do serviço de transporte): organizar escalas de trabalho que permitam a participação dos funcionários nas atividades, esclarecer dúvidas pertinentes ao funcionamento e às etapas do programa aos funcionários;
- d) gestores operacionais (gestores dos motoristas, motoristas instrutores e equipe de fiscalização): incentivar a participação dos motoristas nas atividades propostas, observar e valorizar comportamentos seguros oriundos das ações propostas pelo programa e fornecer *feedback* à equipe gestora do programa;
- e) motoristas: participar das ações propostas, colocar em prática os conhecimentos adquiridos e dar *feedback* aos gestores imediatos e à equipe gestora do programa;

- f) equipe de *marketing*: contribuir com ideias e sugestões para que o programa tenha alcance externo à empresa, principalmente no que se refere ao passageiro.

As atividades propostas no programa serão direcionadas principalmente para os motoristas e seus gestores. O programa deve ser divulgado e lançado para toda a organização, para que os setores tenham conhecimento de sua existência, se engajem, participem e acompanhem a divulgação das ações. Além disso, ações serão pensadas no sentido de envolver o público externo à empresa (passageiros e demais motoristas), por meio de ações organizacionais estratégicas e de *marketing*.

#### 7.1.5 Local, Data e Horário de Realização

As ações com formato de reuniões, treinamento e qualificação serão realizadas nas dependências da empresa, em uma sala com espaço para receber o grupo de participantes (o número de participantes será estimado conforme o tamanho da organização). As divulgações e ações de *marketing* e *endomarketing* utilizarão os meios de comunicação disponíveis, respeitando o objetivo ao qual se destinam. Considerando que os motoristas e seus gestores normalmente encontram-se fora das dependências da organização para desempenhar suas atividades, serão utilizados pontos de apoio elegidos pela organização para acessá-los. Para as atividades que exigirem a participação de um grupo de pessoas, será combinado previamente data e horário de realização, respeitando suas escalas de trabalho.

#### 7.1.6 Etapas do Programa

O programa foi elaborado para que algumas etapas sejam seguidas na ordem cronológica em que serão expostas. Inicialmente, um encontro com a direção será necessário para alinhar conceitos importantes sobre o programa, destacar a importância da participação, engajamento e liderança deste por parte do grupo e expor a sequência das etapas, conforme descrição a seguir:

##### 7.1.6.1 Primeira Etapa – Comportamentos Seguros no Trânsito: um Valor Organizacional Sustentado pela Direção

## Objetivos

- a) discutir o comportamento seguro no trânsito como valor organizacional e o papel da organização e da direção nessa perspectiva;
- b) apresentar a forma como o programa será desenvolvido à direção da empresa;
- c) estimular a reflexão sobre os benefícios organizacionais da predominância de comportamentos seguros no trânsito ao colocar a organização em uma posição de *empresa amiga do trânsito*, refletindo a responsabilidade social da organização com a segurança no trânsito;
- d) discutir os impactos financeiros na redução de indicadores como acidentes e multas de trânsito.

## Pessoas Envolvidas

A direção da empresa fará parte dessa etapa.

## Carga Horária

Mínima de 8 horas, com encontros de 2 horas que acontecerão por 4 semanas. Também poderá ser considerada a modalidade de *workshop* imersivo, para compatibilizar as agendas dos participantes.

## Procedimentos

Inicialmente, serão promovidos espaços de práticas reflexivas sobre segurança no trânsito, intercalados com alguns conceitos e discussões sobre indicadores e seus impactos financeiros e sociais para a empresa. O objetivo será reforçar a importância da organização em obter uma imagem positiva no trânsito. Para a discussão de indicadores, será solicitado à própria direção que, antes dos encontros, identifique quais índices são mensurados em sua empresa e fazem referência à segurança no trânsito.

Sugere-se para a direção o título de *Empresa amiga do trânsito*, o que pode facilitar a concorrência no mercado com outras empresas. Além disso, esse título pode prospectar novos clientes que observam a segurança como valor essencial da organização e tornar a empresa um espaço saudável e seguro para se trabalhar, retendo talentos e formando colaboradores engajados com a segurança.

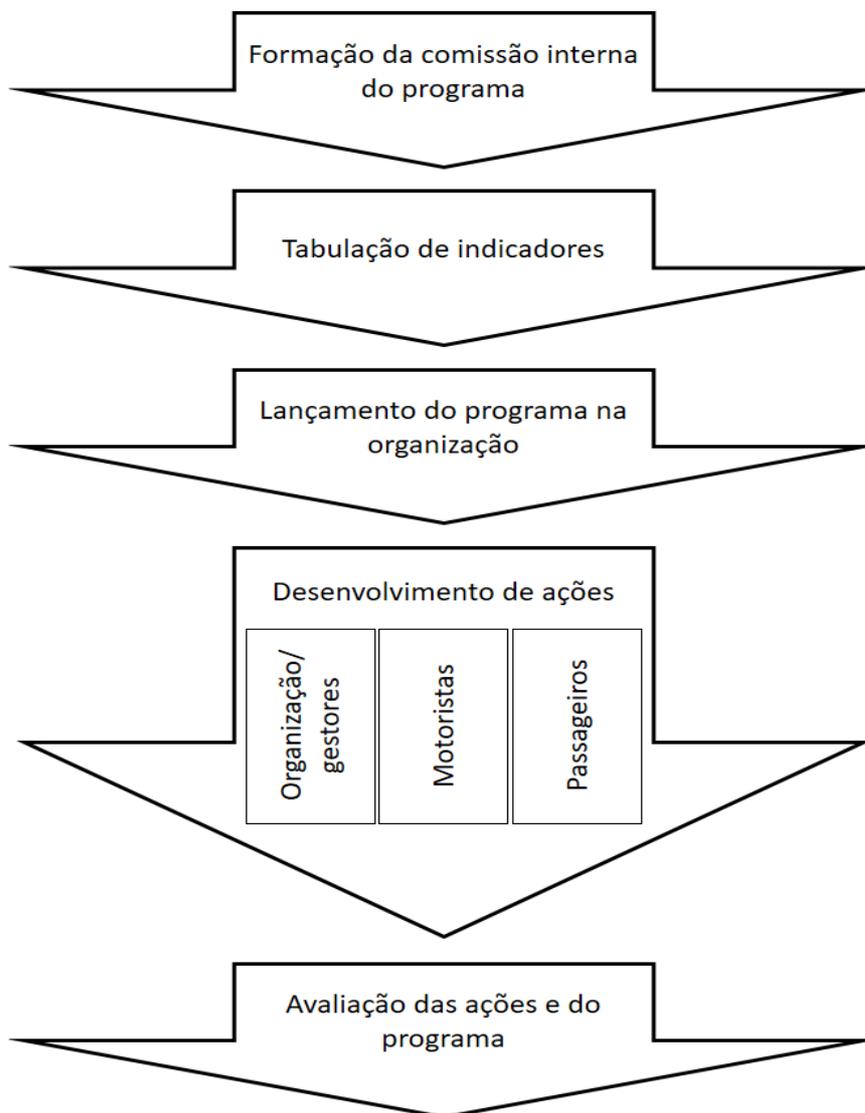
Em seguida, será explorada a Figura 6 que se destina a explicar porquê, como e com qual objetivo o programa foi elaborado e as suas ações foram pensadas. Nessa etapa,

os aspectos que contribuem e os que dificultam os comportamentos seguros no trânsito serão desenvolvidos e discutidos com a direção. Esses aspectos provêm do resultado da presente pesquisa e referem-se a aspectos que contribuem e que dificultam. Os primeiros dizem respeito à mais atenção, equilíbrio emocional, direção defensiva, como controle antecipado dos riscos no trânsito, autocuidado e heterocuidado adequados; à influência organizacional (suporte técnico adequado, comunicação transparente, remuneração adequada, promoção de treinamentos e cursos, apoio psicológico); a seguir e respeitar a legislação de trânsito; ao conhecimento adequado para a operação do veículo; à boa relação com a profissão; à valorização e *feedback* positivo por parte dos passageiros; ao apoio e ajuda mútua entre colegas, à estrutura e apoio familiar.

Já os aspectos que dificultam centram-se na desatenção, na instabilidade emocional, nos relacionamentos interpessoais ruins no trânsito (preconceito com a profissão por parte de passageiros e outros motoristas), na relação hostil com o passageiro, no alto fluxo de carros no trânsito (congestionamento), nos problemas familiares e financeiros, na falta de autocuidado, na alta demanda e responsabilidade dos motoristas profissionais no trânsito, na necessidade contínua de adaptação e na falta de empatia e comunicação adequada por parte da empresa.

A partir da exposição dos aspectos que contribuem e que dificultam o comportamento seguro no trânsito, serão propostas reflexões sobre a forma como a organização vincula-se a esses fatores, tornando possível reforçar os aspectos que contribuem e minimizar os aspectos que dificultam esses comportamentos.

Para finalizar, será apresentado o fluxograma das etapas do programa, reforçando a importância do apoio da direção em seu desenvolvimento. As demais etapas do programa seguirão o fluxograma representado na Figura 5.



*Figura 5.* Fluxograma das etapas do programa. Fonte: Elaborada pela autora.

As etapas, representadas na Figura 5, seguirão essa ordem. No que se refere ao desenvolvimento das ações, serão propostas atividades com públicos distintos, conforme indicado, podendo ser desenvolvidas de forma concomitante. Essas definições serão realizadas no decorrer do programa pela comissão composta na primeira etapa.

#### 7.1.6.2 Segunda Etapa – Formação da Comissão Interna

Juntamente com a equipe gestora do programa, será montada uma comissão interna com a participação dos setores envolvidos (motoristas, recursos humanos, administrativo

operacional, gestão operacional e equipe de *marketing*) em um número que permita sua representatividade, considerando o número total de colaboradores de cada grupo.

A comissão receberá as informações iniciais do programa, avaliando sua viabilidade, propondo mudanças e possíveis alterações, além de responsabilizar-se pela avaliação geral das ações, reunindo-se ao final de cada etapa para adequações. Além disso, seus representantes serão multiplicadores do programa aos demais colegas da equipe, incentivando a participação e esclarecendo possíveis dúvidas.

#### 7.1.6.3 Terceira Etapa – Definição e Verificação de Indicadores

Juntamente com a direção da empresa e com a comissão interna do programa, esta etapa propõe tabular os indicadores relacionados ao comportamento dos motoristas: número de multas de trânsito, número de acidentes de trânsito e incidentes ou avarias com os veículos. Também é possível que estejam presentes informações relacionadas às reclamações e aos elogios em relação ao comportamento dos motoristas, normalmente coletados pelo Setor de Atendimento ao Cliente (SAC) ou Central de Relacionamento com Cliente (CRC).

É possível, mas menos provável, que outros indicadores sejam mensurados pela organização, como o uso de setas indicativas de conversão, o uso do cinto de segurança e as atitudes de gentileza no trânsito (dar passagem a outros veículos em cruzamentos, por exemplo). Esses indicadores, habitualmente, seriam verificados pela equipe de fiscalização da empresa, em um cronograma sistematizado que permita uma padronização para a definição de parâmetros comparativos. No caso desses indicadores não serem alvo de verificação da empresa, pode-se sugerir como alternativa para que sejam adotados, até como uma forma de medir os comportamentos positivos do motorista.

Os indicadores são importantes, pois apontam dados objetivos que se relacionam a comportamentos seguros e inseguros do motorista, bem como permitem a mensuração do impacto das ações desenvolvidas no programa. Além disso, influenciam a organização, tanto financeiramente quanto socialmente, considerando o papel das empresas de transporte coletivo no trânsito. Os mesmos indicadores levantados nessa etapa servirão como referência para a avaliação do programa.

#### 7.1.6.4 Quarta Etapa – Lançamento do Programa

O programa *NOME DA EMPRESA: Juntos pela segurança no trânsito* deverá ser lançado em todos os canais de comunicação da empresa: intranet, murais, grupos em aplicativos, *e-mail* ou outras ferramentas de comunicação que possuir. O lançamento deverá ser realizado pela direção da empresa juntamente com a comissão interna, destacando a importância da participação de cada um na efetivação das atividades.

O lançamento deve apresentar o objetivo geral do programa e destacar o protagonismo dos motoristas em ações de segurança no trânsito. Cabe sinalizar que, mesmo o motorista sendo o protagonista do comportamento seguro no trânsito, os demais setores da organização são corresponsáveis enquanto equipe, suporte e ponto de apoio. Logo, o sucesso do programa dependerá de todos e essa mensagem deverá ser reforçada pela direção.

O programa será lançado internamente na organização, e terão algumas ações e resultados destas que serão externadas para os clientes e sociedade como um todo, utilizando-se dos canais de comunicação com esse público (redes sociais e mídias externas).

#### 7.1.6.5 Quinta Etapa – Desenvolvimento de Ações

As ações foram pensadas tendo como público a organização e os gestores, os motoristas profissionais e os passageiros. Julgou-se pertinente esse enfoque frente aos apontamentos relacionados aos fatores que contribuem e que dificultam os comportamentos seguros no trânsito. Sugere-se que as ações iniciais sejam desenvolvidas com o grupo de gestores, conforme será descrito a seguir. A partir do terceiro encontro com os gestores, as ações que têm como público-alvo os motoristas poderão iniciar e serão conduzidas paralelamente. Além disso, algumas ações propostas para os motoristas também contemplaram a participação dos gestores.

Essa organização inicial é importante para que a equipe de gestão esteja alinhada aos objetivos do programa, compreenda melhor as influências de comportamentos seguros no trânsito e observe os motoristas em suas práticas de trabalho. Ademais, os líderes mantêm e aprofundam valores e crenças centrais na organização, contribuindo para a construção da cultura, o que denota o seu importante papel na segurança no trânsito (Zanelli & Tostes, 2019).

O público composto por passageiros também será contemplado nas atividades do programa. Para isso, a sugestão é que a atividade com os passageiros seja desenvolvida de forma concomitante à terceira atividade com motoristas. É importante que o envolvimento do público externo à organização tenha ciência dos motoristas e que eles já tenham iniciado seu processo de reflexão sobre comportamentos seguros no trânsito e seus reflexos nos relacionamentos interpessoais.

Em seguida, serão apresentadas as ações a serem desenvolvidas. Estas estão organizadas por público-alvo.

#### 7.1.6.5.1 Ações com a Equipe Gestora

##### 7.1.6.5.1.1 O Motorista Trabalha Sozinho? Qual o Papel da Liderança?

#### Objetivos

- a) explorar o conceito de comportamento seguro no trânsito como um valor organizacional;
- b) discutir aspectos que contribuem e que dificultam comportamentos seguros no trânsito em motoristas profissionais;
- c) provocar reflexão com os gestores quanto a sua influência no comportamento seguro no trânsito e identificar estratégias para reforçar tais comportamentos com seus liderados.

#### Pessoas Envolvidas

Todos os profissionais que, de alguma forma, possuem cargos de gestão junto aos motoristas (formar grupos de no máximo 15 pessoas).

#### Carga Horária

Serão seis encontros com duração aproximada de 1h30min, totalizando 8h de atividades.

#### Procedimentos

As etapas dessa ação serão em formato de treinamento e os encontros terão intervalos de 15 dias.

### *Primeiro Encontro*

Iniciar com uma dinâmica de apresentação, em que cada participante apresenta-se e relata o último comportamento seguro no trânsito que observou de seus liderados. Na sequência, o grupo será instigado a relatar exemplos de comportamentos seguros e inseguros que observa no cotidiano. A partir dos exemplos apresentados, estimular a reflexão da importância de exaltar comportamentos seguros.

De forma expositiva, deve-se trabalhar conceitos de comportamento seguro no trânsito e suas possíveis influências. Além disso, visa-se provocar reflexões sobre as consequências positivas para a organização, no caso da predominância de comportamentos seguros no trânsito por parte dos motoristas.

### *Segundo Encontro*

Em formato de debate, introduzir questões ao grupo de gestores relacionando o seu papel junto ao motorista no trânsito: qual é o papel do gestor? De que forma eles influenciam o motorista no trânsito? Qual é o suporte possível aos motoristas? Como estimular o comportamento seguro em uma conversa? Posteriormente, deve-se refletir com o grupo como foi a sua experiência enquanto liderado (se houver) e de que forma eles percebiam o seu gestor no cotidiano de trabalho.

De forma expositiva, destacar a importância da comunicação e da escuta nas relações interpessoais no trabalho, a importância do *feedback*, dos elogios e da valorização profissional. Por fim, solicitar, como tarefa entre os encontros, que cada gestor liste duas estratégias de apoio que entende ser possível colocar em prática, de modo a estimular o comportamento seguro no trânsito.

### *Terceiro Encontro*

Começar tabulando as estratégias de apoio aos motoristas que os gestores identificaram como possíveis e estimular que o grupo, em conjunto, elabore outras. Discutir suas viabilidades, a necessidade de existência de estrutura física ou técnica, além das facilidades e dificuldades em colocá-las em prática.

Apresentar, de forma expositiva, fatores de risco e proteção psicossocial para comportamentos seguros no trânsito e localizar o papel da liderança nesse contexto. Exibir

o modelo de comportamento seguro no trânsito reforçando fatores de proteção e minimizando os fatores de risco psicossocial.

Propor aos gestores que comecem a observar comportamentos seguros de seus liderados e os fatores que os estimulam. Além disso, incentivar que verbalizem e deem ciência de sua observação aos motoristas, de modo a exaltar a segurança no trânsito como importante no comportamento.

#### *Quarto Encontro*

Propor uma reflexão sobre as facilidades e dificuldades na atividade de gestão de pessoas, sobre os sentimentos e emoções que emergem no dia a dia e acerca das estratégias que cada um utiliza para manter a saúde mental.

Expor ao grupo conceito de saúde mental, sinais e sintomas de desequilíbrio emocional, impactos na saúde física, estratégias para a regulação emocional (psicoterapia, meditação, atividades de lazer, *yoga*, grupos de apoio) e sugestão de hábitos saudáveis (alimentação saudável, prática de atividade física, período de sono adequado). Diante disso, estimular que os gestores observem os próprios sinais e sintomas associados à saúde mental, mas também que exercitem esse movimento com seus liderados, inclusive compartilhando estratégias e hábitos positivos ou realizando o encaminhamento a setores de apoio (Setor de Psicologia, Serviço Especializado em Engenharia de Segurança e em Medicina do Trabalho, Setor de Recursos Humanos).

Ao final, definir quais temáticas o grupo julga importante para serem desenvolvidas nos próximos encontros, de modo a fortalecer seu papel enquanto gestores.

#### *Quinto e Sexto Encontros*

Construir os encontros a partir das temáticas elencadas pelos gestores, por meio de debates, reflexões, dinâmicas vivenciais e conteúdos expositivos, dependendo dos assuntos abordados. Além disso, pode-se sugerir filmes, séries e livros para que os gestores aprofundem os temas de interesse.

##### 7.1.6.5.2 Ações com os Motoristas Profissionais

As ações com os motoristas destinam-se a trabalhar diretamente com o público que deve se comportar de modo seguro no trânsito. Por entender que esses profissionais não estão sozinhos nessa atividade, necessitam de apoio e suporte organizacional e são

influenciados por fatores externos, algumas ações envolvem outras pessoas, o que será descrito na sequência.

#### 7.1.6.5.2.1 Vamos Falar Sobre Comportamento Seguro?

##### Objetivos

- a) facilitar a compreensão e o alinhamento do significado de comportamento seguro no trânsito por parte dos motoristas de transporte coletivo de passageiros e seus pares;
- b) refletir sobre os efeitos que as ações de cada motorista têm nos demais condutores ou atores do trânsito.

##### Pessoas Envolvidas

Motoristas de transporte coletivo de passageiros, separados em pequenos grupos (máximo dez pessoas).

##### Carga Horária

Encontro com aproximadamente 2 horas de duração.

##### Procedimentos

###### *Fase 1*

Entregar a cada motorista da organização um convite formal para a sua participação no programa *Juntos pela segurança no trânsito*. Nesse convite, deve constar o objetivo geral do programa, uma breve explanação das ações e a expectativa que a organização tem dos motoristas enquanto protagonistas do programa.

Junto do convite será disponibilizada uma tarefa para os motoristas realizarem até o próximo treinamento: observar e registrar comportamentos seguros no trânsito seus e de outros motoristas.

###### *Fase 2*

Atividade coletiva de desenvolvimento grupal, na modalidade presencial que será conduzida da seguinte forma:

- a) dinâmica de apresentação: cada motorista se apresenta ao grupo e relata qual ou quais comportamentos foram observados por ele a partir do convite recebido (estimular que compartilhem um comportamento seguro seu e outros de terceiros). Além do relato, é importante estimular a reflexão das razões ou dos motivos daquela atitude ser considerada como segura para o trânsito;
- b) realizar um levantamento dos fatores que foram identificados como influentes nos comportamentos seguros relatados. De forma expositiva, apresentar conceitos de comportamento seguro, empatia e cooperação;
- c) abrir, novamente, o espaço de fala para os motoristas relatarem sentimentos identificados no momento em que estavam se comportando de modo seguro e propor que reflitam como o seu comportamento influencia no do outro;
- d) individualmente, convidar cada motorista a pensar e registrar em um papel um compromisso que se propõe a exercer a partir desse dia para aumentar a ocorrência de comportamentos seguros no trânsito;
- e) realizar a avaliação da atividade, com a definição de pontos fortes e pontos a melhorar para novos encontros.

#### 7.1.6.5.2.2 Identificando e Validando Comportamentos Seguros no Cotidiano

##### Objetivos

- a) promover reflexões sobre os relacionamentos interpessoais e o papel de cada indivíduo nessas relações;
- b) desenvolver recursos individuais para que o motorista profissional seja mais assertivo ao lidar com pessoas em sua atividade de trabalho.

##### Pessoas Envolvidas

Motoristas profissionais e seus gestores imediatos (grupo de 10 a 15 pessoas)

##### Carga Horária

Encontro de aproximadamente 1h e 30 min.

## Procedimentos

### *Fase 1*

Em formato de tabela para preencher, enviar uma proposta de desafios a cada motorista e gestor. O modelo está exposto na Figura 6.

<i>Queremos estimular os elogios entre colegas de trabalho, você pode nos ajudar? Anote nesse papel os elogios que dá e os que recebe de seus colegas. Em breve, vamos conversar sobre isso.</i>		
<b>Elogios que dei</b>		
A quem?	Que dia?	Elogio
<b>Elogios que recebi</b>		
De quem?	Que dia?	Elogio

*Figura 6.* Modelo de tabela. Fonte: Elaborada pelo autor.

### *Fase 2*

Atividade coletiva em formato de treinamento e desenvolvimento que será conduzida da seguinte forma:

- a) leitura dos registros de elogios e tabulação dos dados em tempo real, verificando os elogios que mais apareceram. Após isso, estimular que os motoristas relatem seus sentimentos, tanto ao dar elogios quanto ao recebê-los;
- b) de forma expositiva, introduzir o papel de si e dos outros nos relacionamentos interpessoais e a importância da comunicação;

- c) ampliar a discussão para o relacionamento com os passageiros durante a atividade de trabalho, estimulando que os motoristas relatem suas experiências;
- d) por meio de simulação, apresentar estratégias de comunicação assertiva e não-violenta, atendimento ao público e os diferentes perfis de cliente. Durante essa exposição, encorajar os motoristas a dividirem suas experiências com o grupo;
- e) refletir sobre os sentimentos e emoções que o outro desperta em nós e em como o nosso comportamento impacta nas emoções do outro.

#### 7.1.6.5.2.3 E Quem Fica em Casa, o Que Tem a Dizer?

##### Objetivos

- a) estabelecer aproximação entre famílias e empresa proporcionando a reflexões da família sobre a profissão de motorista e possíveis dificuldades;
- b) estimular meios de comunicação mais assertivos para resolver possíveis dificuldades;
- c) prestar suporte aos motoristas no que se refere a assuntos pessoais, preparando-os para lidar com as diferentes situações da vida.

##### Pessoas Envolvidas

Motoristas de transporte coletivo de passageiros, seu núcleo familiar e equipe de *endomarketing*.

##### Carga Horária

Na fase 2 e 3, terão encontros com duração de 1 hora.

##### Procedimentos

###### *Fase 1*

Enviar para as famílias dos motoristas, virtualmente ou por meio de comunicação impressa, algumas perguntas a serem respondidas: por que o motorista de ônibus é importante para você? O que desperta orgulho na profissão? Quais as maiores dificuldades?

Tabular as informações dividindo-as em categorias: Importância e Orgulho da Profissão; Dificuldades Identificadas pela Família.

### *Fase 2*

Com os motoristas profissionais, desenvolver grupos focais para trabalhar as temáticas emergentes das questões apontadas pelas famílias:

- a) apresentar os aspectos positivos indicados pela família, reforçando a importância da profissão para o núcleo familiar, além de propor reflexões ao grupo sobre a interinfluência dos aspectos pessoais e profissionais no dia a dia;
- b) mostrar aos participantes as dificuldades apontadas pelas famílias e estimular, em pequenos grupos, que se elaborem respostas ou reflexões pertinentes;
- c) de forma expositiva, falar brevemente sobre o relacionamento conjugal, a educação dos filhos e a importância da comunicação nesses processos. Além disso, tratar de educação financeira e do impacto desta na vida pessoal e profissional das pessoas. Em seguida, levantar as temáticas mais relevantes ao grupo para futuras palestras de aprofundamento, com profissionais especialistas na área;
- d) após o encontro, reunir as dificuldades apontadas e as soluções propostas e incentivar que cada motorista leve para casa e converse com a família a respeito.

### *Fase 3*

Organização de palestras com os temas considerados relevantes para o grupo de motoristas, buscando profissionais especializados nas áreas.

### *Fase 4*

Em data escolhida pela empresa (sugere-se o Dia do Motorista – 25 de julho), reunir o material que as famílias apontarem como importância e orgulho da profissão e divulgar internamente na organização.

#### 7.1.6.5.2.4 E a Comunicação com a Empresa, Como Está?

##### Objetivo

Conhecer percepções dos motoristas sobre as estratégias de comunicação utilizadas pela empresa de modo a otimizá-las.

##### Pessoas Envolvidas

Motoristas de transporte coletivo de passageiros.

##### Procedimentos

##### *Fase 1*

Distribuição de questionário ou disponibilização de questionário *on-line* para que sejam preenchidos pelos motoristas, conforme Figura 7.

*Gostaríamos de sua participação na enquete para conhecermos melhor como você percebe a comunicação da empresa com seus funcionários, como as informações são compartilhadas e se existe um espaço para o funcionário questionar e expor suas ideias. Sua opinião é importante, diga-nos:*

- *Quais canais de comunicação você mais acessa?*

*( ) Murais ( ) Aplicativo de conversa ( ) E-mail ( ) Aplicativo da empresa*

*( ) Outro \_\_\_\_\_*

- *Você está satisfeito com a forma com que a empresa repassa informações e comunicados?*

*( ) Sim ( ) Não*

- *Você acha que todos os funcionários têm acesso a essas informações?*

*( ) Sim ( ) Não*

- *Você entende a linguagem utilizada? As palavras e frases usadas nos comunicados?*

*( ) Sim ( ) Não*

- *Você se sente ouvido pela empresa?*

*( ) Sim ( ) Não*

<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Quais canais usa para expor a sua opinião?</i></li> <li>( ) <i>Aplicativo de conversa</i> ( ) <i>E-mail</i> ( ) <i>Aplicativo da empresa</i> ( ) <i>Outro</i> _____</li> <li>• <i>Compartilhe sugestões para melhorar os meios de contato entre empresa e funcionários.</i> _____</li> </ul>
--

Figura 7. Modelo de questionário. Fonte: Elaborada pela autora.

### *Fase 2*

Tabular os dados e apresentá-los à comissão interna do programa de modo a pensar estratégias para ampliar e melhorar a comunicação.

### *Fase 3*

Apresentar à direção possibilidades de melhorias nos canais de comunicação com os funcionários, buscando recursos para colocá-las em prática.

#### 7.1.6.5.2.5 Revendo o Código de Trânsito Brasileiro

##### Objetivos

- a) rever os principais pontos da legislação de trânsito de modo técnico;
- b) refletir sobre o papel das leis para a convivência em sociedade.

##### Pessoas Envolvidas

Motoristas de transporte coletivo de passageiros e gestores (grupos de até 15 pessoas).

##### Carga Horária

Encontro presencial de 1h30min.

##### Procedimentos

Iniciar o encontro propondo que cada participante escolha a lei do CTB que considera mais importante para a segurança no trânsito e justifique. Em seguida, expor e estimular o debate sobre as leis de trânsito e suas atualizações (se houver), focando no

objetivo das leis: por que elas existem? Como seria o trânsito sem as leis e regras? Por que e quem elas protegem?

De forma expositiva, trabalhar conceitos de autocuidado e heterocuidado para a vida de forma geral, associando, também, às leis de trânsito. Dessa forma, propor a reflexão: quais são os sinais de que eu me cuido? E quais sinais de que eu cuido do outro?

#### 7.1.6.5.2.6 Observando, Compartilhando e Prevenindo

##### Objetivos

- a) compartilhar informações de riscos potenciais no trânsito para prevenir situações de perigo;
- b) estimular o heterocuidado e o trabalho em equipe.

##### Pessoas Envolvidas

Motoristas de transporte coletivo de passageiros e gestores.

##### Procedimentos

Criar um canal de comunicação entre os motoristas, no qual possam reportar condições e vias inseguras (buracos na estrada, curva perigosa, falta de sinalização ou sinalização insuficiente, bloqueio na pista). Estimular que utilizem esse canal como alternativa de cuidado mútuo, auxiliando outros profissionais que circulem pela mesma rota.

Esse canal precisa ter acesso facilitado para todos os participantes (grupo em aplicativo de comunicação, aplicativo próprio da empresa, murais) e a consulta diária precisa ser estimulada pela equipe de gestores. Os gestores devem acompanhar as informações e reforçar situações que ofereçam mais risco, até mesmo em pequenas reuniões diárias ou por meio de dicas verbais aos motoristas que utilizarão as vias inseguras.

#### 7.1.6.5.2.7 Lidando com Imprevistos

##### Objetivo

Preparar os motoristas para lidarem com situações que exijam respostas e reflexos rápidos no trânsito.

##### Pessoas Envolvidas

Motoristas de transporte coletivo de passageiros.

##### Carga Horária

Encontro presencial de 1h.

##### Procedimentos

No treinamento vivencial, os integrantes serão divididos em grupos de 3 ou 4 pessoas e cada grupo será responsável por criar uma situação problema, que pode ser fictícia ou, até mesmo, algo vivenciado por eles. Após a criação, as situações serão distribuídas para que outro grupo pense em alternativas e soluções, com delimitação de tempo. É possível que seja feito um rodízio das situações para estimular que o grupo tenha contato com mais de uma.

Ao final, é importante expor aos motoristas a similaridade dessa atividade com a rapidez e o dinamismo que o trânsito impõe para a tomada de decisão. Além de apresentar os aspectos objetivos e subjetivos envolvidos na tomada de decisão, apontando possíveis influências antecedentes e consequentes da ação a ser desenvolvida.

#### 7.1.6.5.2.8 *Check-up* de Estado Mental

##### Objetivo

Acompanhar aspectos de saúde mental e cognitiva dos motoristas profissionais, identificando prejuízos para o desenvolvimento de futuras ações compensatórias.

##### Pessoas Envolvidas

Motoristas de transporte coletivo de passageiros e equipe de suporte médico e psicológico.

## Procedimentos

Incluir, na avaliação periódica de saúde, a averiguação de aspectos de saúde mental e cognitiva dos motoristas. Essa verificação deve ser feita por meio de uma avaliação psicológica e sugere-se a utilização de testes que medem níveis de atenção, memória e aspectos de personalidade, de entrevistas e do Mini Exame do Estado Mental.

A partir da tabulação dos dados, será possível averiguar possíveis aspectos a serem trabalhados individualmente junto a cada motorista, de modo a preservar os processos psicológicos adequados para a direção de veículos. Em caso de prejuízo ou de índices abaixo da média, faz-se necessária uma verificação dos impactos no ato de dirigir e propor alternativas para a sua compensação.

### 7.1.6.5.3 Ações com os Passageiros

#### 7.1.6.5.3.1 Ouvindo o Passageiro

## Objetivo

Estimular a aproximação entre passageiros e motoristas de forma humanizada.

## Pessoas Envolvidas

Equipe de *marketing*, *endomarketing* e passageiros clientes da organização.

## Procedimentos

### *Fase 1*

Desenvolver uma campanha externa junto aos passageiros, estimulando-os a compartilhar experiências positivas de atendimento dos motoristas. Propor que respondam às questões: conte-nos uma experiência positiva em viagem com nossos motoristas? Por que o motorista de transporte coletivo é importante para você? Para essa comunicação, sugere-se utilizar formulários *on-line* que possibilitem um canal de comunicação anônimo, sem identificar o motorista ou o passageiro. Além disso, é possível usar os relatos oriundos do canal de ouvidoria, não apenas durante o desenvolvimento dessa atividade, mas, também, de forma contínua.

## *Fase 2*

Divulgar, nos canais internos da organização, os relatos dos passageiros de modo a fortalecer essa relação e valorizar a profissão.

### 7.1.6.6 Sexta Etapa – Avaliação das Ações

Ao final de cada ação com formato de treinamento e desenvolvimento, será realizada uma avaliação daquela atividade. Isso para que se conheça a percepção dos participantes sobre a eficácia, benefícios e pontos a melhorar. Esse movimento avaliativo pode motivar alterações nas ações que a sucedem. Além disso, a própria comissão interna, por meio da observação e *feedback* dos colegas de setor, pode propor alterações para a sequência das ações.

As avaliações serão realizadas por meio de formulário específico, preenchido individualmente pelos participantes, de modo a proporcionar a tabulação de dados para a apreciação da comissão. Já a avaliação da comissão será de forma verbal, por meio de discussões pertinentes e será registrada em ata.

### 7.1.7 Avaliação do Programa

A avaliação do programa terá duas etapas:

- a) reunião da comissão interna analisando as ações realizadas, o *feedback* que recebem de seus colegas e percepção sobre a ocorrência de comportamento seguro após a implantação do programa;
- b) reunião com a direção da empresa, apresentando os dados levantados pelos participantes, pela comissão interna, pela equipe gestora do programa e com uma nova tabulação dos indicadores (iguais aos avaliados no início do programa) mensurados pela organização. Os indicadores a serem observados são: número de multas de trânsito, número de acidentes de trânsito e incidentes ou avarias com os veículos, número de reclamações e elogios comportamentais dos motoristas, uso de setas indicativas de conversão, uso do cinto de segurança e atitudes de gentileza no trânsito.

Na primeira etapa, será gerado um relatório final do programa para posterior apresentação para a direção. Nesse documento, será feita uma proposta de continuidade do programa, com sugestão de novas ações. Além disso, ocorrerá a formalização de novos

indicadores (caso não estejam mensurados), que são importantes para verificar o comportamento seguro no trânsito: uso do cinto de segurança, uso de setas nas conversões, gentileza do trânsito, elogios recebidos pelo SAC. Por fim, serão discutidas as ações com os motoristas de modo a averiguar que ações podem permanecer como algo contínuo, aplicado a novos motoristas no momento de sua integração na organização.

Na segunda etapa, além desse relatório, serão apresentados dados tabulados das avaliações dos participantes, apontando pontos fortes do programa, pontos a melhorar, levantamento dos indicadores verificados durante o programa e de novas medidas e sugestões para a continuidade dessa atividade dentro da organização. A partir do modelo do programa (Figura 4), será proposta uma nova leitura sobre os aspectos que contribuem e que dificultam para a ocorrência do comportamento seguro no trânsito, o que deve servir como base para a reformulação e continuidade do programa.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

O objetivo geral da presente pesquisa foi analisar a percepção de motoristas de transporte coletivo de passageiros sobre o comportamento seguro no trânsito. Com a realização de entrevistas semiestruturadas e sua análise, foi possível compreender como os motoristas entendem o constructo do comportamento seguro no trânsito, quais os fatores que influenciam na sua ocorrência e, também, avançar para interpretações que contribuíram para a sugestão de propostas de intervenção com esse público.

Os conteúdos evidenciados pelos entrevistados permitiram que se compreendesse quais as principais influências no cotidiano de trabalho que contribuem para ações seguras no trânsito. Além disso, foram citados fatores relacionados ao comportamento inseguro, os quais não foram estimulados pela pesquisadora, mas emergiram a partir da percepção dos entrevistados. Esse aspecto coloca em evidência uma das tendências no trânsito: compreender sua dinâmica por meio dos riscos, acidentes e infrações. A perspectiva de dar destaque à segurança no trânsito é um dos avanços que a presente pesquisa propõe na literatura, visto que – atualmente – são apresentados poucos estudos direcionados à investigação do que efetivamente dá certo e é sinônimo de segurança e preservação da vida.

Os fatores de proteção para um comportamento seguro e saudável encontram sustentação na relação positiva e na valorização profissional; no autocuidado e heterocuidado; no suporte organizacional, por meio de treinamentos e pela clareza das regras; pela estrutura de trabalho, na cooperação entre colegas e no apoio emocional da empresa e da família. Já os fatores de risco psicossocial identificados foram o preconceito com a profissão; a alta demanda de responsabilidade; os relacionamentos interpessoais hostis; os fluxos intensos de tráfego, com a necessidade de adaptação constante; a carência de autocuidado; a falta de suporte organizacional; os problemas e preocupações familiares.

Por meio da identificação dos fatores de risco e de proteção psicossocial em destaque, foi possível aproximar os resultados da pesquisa ao modelo simplificado de comportamento seguro no trânsito (Barros-Delben et al., 2020). Esse modelo foi adaptado ao trânsito, mas, até onde se tem conhecimento, não foi efetivamente aplicado ou verificado nesse contexto. Logo, os resultados aqui identificados servem como subsídio para reforçar a utilização do modelo com motoristas, em contextos de tráfego e direcionados à segurança no trânsito. Esse movimento pode embasar intervenções mais

assertivas junto aos motoristas que trabalhem as temáticas emergentes do próprio condutor, ator principal do trânsito e também do modelo em questão.

A partir do debate entre resultados, revisão teórica e pesquisas recentes associadas ao tema, foi possível propor ações de qualificação profissional voltados ao comportamento seguro no trânsito para motoristas de transporte coletivo de passageiros. Este era um dos objetivos específicos da pesquisa, que, por se tratar de uma produção associada a um mestrado profissional, necessitava avançar para a elaboração de propostas de intervenção. Tal construção também permitiu ampliar o conhecimento e as possibilidades de intervenção da pesquisadora em seu contexto de trabalho – uma empresa prestadora do serviço de transporte coletivo – do mesmo modo que pode contribuir para outros profissionais em ambientes similares.

Pontua-se como limitação da pesquisa a impossibilidade de generalização de dados por se tratar de uma pesquisa qualitativa, logo, os dados e análises aqui levantados não podem ser representativos de todos os motoristas de transporte coletivo de passageiros, representando somente o grupo entrevistado. Da mesma forma que a proposta de intervenção, quando aplicadas, necessita adequação ou verificação junto ao público alvo para elencar assuntos pertinentes a eles. Os resultados aqui apontados servem como norteadores ou como referências, mas precisam ser revistos na presença de um público distinto.

Além disso, os participantes da pesquisa exerciam a função de motorista em diferentes serviços de transporte, o que não permitiu uma análise mais aprofundada em cada uma das modalidades. Por entender que cada modalidade tem suas peculiaridades no trânsito, no atendimento aos passageiros e nas demandas de trabalho, um público heterogêneo pode influenciar no resultado, destacando outra limitação identificada na pesquisa. Dessa forma, para futuras pesquisas sugere-se buscar um público de motoristas homogêneo no que tange ao serviço executado, o que permitiria, também, a criação de uma proposta de intervenção mais assertiva na empresa desse segmento.

A partir dos dados que emergiram na pesquisa qualitativa, sugere-se aprofundá-los em pesquisas quantitativas, por meio de escalas, para que se possa conhecer melhor o público de motoristas profissionais, inclusive com possibilidade de generalizações. Essa ampliação de conhecimento fornecerá mais subsídios para ações de segurança no trânsito, reforçando o comportamento seguro com vistas a tornar o espaço de tráfego mais saudável a todos os envolvidos.

Sugere-se que a proposta de intervenção seja aplicada e mensurada de modo a avaliar o atingimento dos objetivos estabelecidos. Essa aplicação poderá ocorrer no âmbito técnico-profissional, com o desenvolvimento da proposta numa empresa com as características antes descritas, num regime de prestação de serviços psicológicos como também em futuras pesquisas acadêmicas, que contemplem a aplicação da proposta, mensuração de informações, avaliação e aperfeiçoamento.

## REFERÊNCIAS

- Advisory Committee on the Safety of Nuclear Installations (ACSNI). (1993). *ACSNI Study group on human factors: third report – organizing for safety*. London: HMSO.
- Antonello, C. S. (2011a). Contextos do saber: a aprendizagem informal. In C. S. Antonello et al. (Orgs.), *Aprendizagem organizacional no Brasil* (pp. 139-159). Porto Alegre: Bookman.
- Antonello, C. S. (2011b). Saberes no singular? Em discussão a falsa fronteira entre aprendizagem formal e informal. In C. S. Antonello et al. (Orgs.), *Aprendizagem organizacional no Brasil* (pp. 225-245). Porto Alegre: Bookman.
- Antonello, C. S., & Azevedo, D. (2011). Aprendizagem organizacional: explorando o terreno das teorias culturais e das teorias baseada em práticas. In C. S. Antonello et al. (Orgs.), *Aprendizagem organizacional no Brasil* (pp. 89-113). Porto Alegre: Bookman.
- Armôa, S. L. H. (2009). *Memória de trabalho e comportamento seguro em condutores de veículos automotores: contribuições aos estudos em ergonomia cognitiva*. Tese de doutorado não-publicada, Programa de Pós-Graduação em Engenharia de Produção, Departamento de Engenharia de Produção, Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis, Brasil.
- Balbinot, A. B., Zaro, M. A., & Timm, M. I. (2011). Funções psicológicas e cognitivas presentes no ato de dirigir e sua importância para os motoristas no trânsito. *Ciências & Cognição*, 16(2), 13-29.
- Bardin, L. (2016). *Análise de conteúdo* (ed. rev. e ampl.; L. A. Reto & A. Pinheiro, Trans.). São Paulo: Edições 70. (Trabalho original publicado em 1977)
- Barros-Delben, P. (2018). *Comportamento seguro em expedicionários militares do Programa Antártico Brasileiro (PROANTAR)*. Dissertação de mestrado não-publicada, Programa de Pós-Graduação em Psicologia, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis, Brasil.
- Barros-Delben, P., & Cruz, R. M. (2017). Modelo conceitual de comportamento seguro a expedicionários do Programa Antártico Brasileiro (PROANTAR) [Resumo]. In Asociación de Universidades Grupo Montevideo (Eds.). *XXV Jornadas de Jóvenes Investigadores*. (p. 179-188). Encarnación, Paraguay: Universidad Nacional de Itapúa. Acesso em 25 de setembro de 2021 de <http://grupomontevideo.org/jji/XXV.pdf>

- Barros-Delben, P., Carloto, P. A. C., & Cruz, R. M. (2020). Comportamento seguro no trânsito. In R. M. Cruz, P. A. J. M. de Wit & C. Z. de Souza (Orgs.), *Manual de psicologia do trânsito* (pp. 105-134). São Paulo: Vetor Editora.
- Battiston, M. (2016). *Percepção de affordances do ambiente de trânsito e comportamento de risco em motoristas*. Tese de doutorado não-publicada, Pós-Graduação em Psicologia, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis, Brasil.
- Bley, J. Z. (2004). *Variáveis que caracterizam o processo de ensinar comportamentos seguros no trabalho*. Dissertação de mestrado não-publicada, Programa de Pós-Graduação em Psicologia, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis, Brasil.
- Bley, J. Z. (2011). *Comportamento seguro: a psicologia da segurança no trabalho e a educação para a prevenção de doenças e acidentes de trabalho* [Versão Eletrônica]. Curitiba: Artesã Editora. Acesso em 20 de setembro de 2021 de [www.comportamentoseguronotrabalho.blogspot.com](http://www.comportamentoseguronotrabalho.blogspot.com)
- Bley, J. Z. (2020). *Comportamento seguro: psicologia da segurança no trabalho e a educação para prevenção de doenças e acidentes* (2a. ed. ampl.). Belo Horizonte: Artes.
- Botomé, S. P. (2001). Sobre a noção de comportamento. In H. P. Feltes & U. Zilles (Orgs.), *Filosofia: diálogos e horizontes* (pp. 687-708). Porto Alegre: EDIPUCRS.
- Botomé, S., & Stedile, N. L. R. (2015). *Múltiplos âmbitos de atuação profissional: além da prevenção de problemas*. São Paulo: Paradigma.
- Brasil (3 jan., 2012). *Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências*. Subsecretaria-Geral. Subchefia para Assuntos Jurídicos. Acesso em 30 de junho de 2021 de [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm)
- Brasil. (18 jun., 2020). *Resolução nº 789, de 18 de junho de 2020. Consolida normas sobre o processo de formação de condutores de veículos automotores e elétricos*. Ministério da Infraestrutura. Conselho Nacional de Trânsito. Acesso em 19 de junho de 2020, de

<https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/resolucao-n-789-de-18-de-junho-de-2020-263185648>

- Brasil. (2 mar., 2015). *Lei n° 13.103, de 02 de março de 2015. Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista; altera a Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei n° 5.452, de 1° de maio de 1943, e as Leis n° 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, e 11.442, de 5 de janeiro de 2007 (empresas e transportadores autônomos de carga), para disciplinar a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional; altera a Lei n° 7.408, de 25 de novembro de 1985; revoga dispositivos da Lei n° 12.619, de 30 de abril de 2012; e dá outras providências.* Subsecretaria-Geral. Subchefia para Assuntos Jurídicos. Acesso em 14 de maio de 2019, de [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2015-2018/2015/lei/113103.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/113103.htm)
- Brasil. (23 set., 1997). *Lei n° 9.503, de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito.* Casa Civil. Subchefia para Assuntos Jurídicos. Acesso em 14 de maio de 2019 de [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/19503compilado.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19503compilado.htm)
- Calé, M. H. (2012). Improving safety behaviour and accident rates of professional drivers: the Dead Sea Project. *International Journal of Injury Control and Safety Promotion*, 19(2), 313–319. DOI: 10.1080/17457300.2011.628750
- Camillis, P. K., & Antonello, C. S. (2010). Um estudo sobre os processos de aprendizagem dos trabalhadores que não exercem função gerencial. *Revista de Administração Mackenzie*, 11(2), 4-42. DOI: 10.1590/S1678-69712010000200002
- Carvalho, L. G. A., Moraes, G. F. S., & Mendes, D. P. (2017). Riscos do trabalho dos motociclistas profissionais: estratégias de prevenção e regulação. *Revista SUSTIRE*, 5(2), 218–234. DOI: 10.12957/sustinere.2017.30170
- Confederação Nacional do Transporte. (2018). *Acidentes rodoviários e infraestrutura* [Versão Eletrônica]. Brasília, DF: CNT. Acesso em 02 de novembro de 2019 de <https://cnt.org.br/acidentes-rodoviarios-infraestrutura>
- Conselho Federal de Psicologia. (2005). *Código de ética profissional do psicólogo* [Versão Eletrônica]. Brasília, DF: CFP. Acesso em 14 de agosto de 2020 de <https://site.cfp.org.br/wp-content/uploads/2012/07/codigo-de-etica-psicologia.pdf>
- Conselho Federal de Psicologia. (7 fev., 2019). *Resolução n° 1, de 07 de fevereiro de 2019. Institui normas e procedimentos para a perícia psicológica no contexto do trânsito e revoga as Resoluções CFP n° 007/2009 e 009/2011.* Acesso em 02 de novembro de

- 2019 de  
<https://atosoficiais.com.br/cfp/resolucao-do-exercicio-profissional-n-1-2019-institui-normas-e-procedimentos-para-a-pericia-psicologica-no-contexto-do-transito-e-revoga-as-resolucoes-cfp-no-007-2009-e-009-2011?origin=instituicao&q=tr%C3%A2nsito>
- Conselho Nacional de Saúde. (2016). *Resolução n° 510, de 07 de abril de 2016*. Ministério da Saúde. Acesso em 09 de setembro de 2019 de <http://conselho.saude.gov.br/resolucoes/2016/Reso510.pdf>
- Conselho Nacional de Trânsito. (29 jul., 2008). *Resolução n° 285, de 29 de julho de 2008. Alterar e complementar o Anexo II da Resolução n° 168, de 14 de dezembro de 2004 do CONTRAN, que trata dos cursos para habilitação de condutores de veículos automotores e dá outras providências*. Conselho Nacional de Trânsito. Acesso em 11 de maio de 2019, de <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/conteudo-contran/resolucoes/cons285.pdf>
- Conselho Nacional de Trânsito. (2012). *Resolução n° 425, de 27 de novembro de 2012. Dispõe sobre o exame de aptidão física e mental, a avaliação psicológica e o credenciamento das entidades públicas e privadas de que tratam o art. 147, I e §§ 1° a 4° e o art. 148 do Código de Trânsito Brasileiro*. Acesso em 15 de dezembro de 2019 de <https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=247963>
- Conselho Regional de Psicologia do Rio Grande do Sul. (2020). *Protocolo de biossegurança para o trabalho presencial das/os psicólogas/os em processos clínicos e psicossociais no âmbito público e privado durante a pandemia da Covid-19* [Versão Eletrônica]. Porto Alegre: CRPRS. Acesso em 20 de setembro de 2021, de [https://www.crprs.org.br/conteudo/publicacoes/protocolo\\_biosseguranca.pdf](https://www.crprs.org.br/conteudo/publicacoes/protocolo_biosseguranca.pdf)
- Cordioli, A. V., Zimmermann, H. H., & Kessler, F. (2013). *Rotina de Avaliação do Estado Mental*. Acesso em 29 de junho de 2020 em <http://files.neurologase.webnode.com/200000098-2d54c2f488/Avalia%C3%A7%C3%A3o%20do%20Estado%20Mental.pdf>
- Costa L. S., & Santos, M. (2013). Fatores psicossociais de risco no trabalho: lições aprendidas e novos caminhos. *International Journal on Working Conditions*, (5), 39-58.
- Creswell, J. W. (2010). *Projeto de pesquisa: métodos qualitativo, quantitativo e misto* (3a. ed.; M. F. Lopes, Trad.). Porto Alegre: Artmed.

- Davidoff, L. L. (2001). *Introdução à psicologia* (3a. ed.; L. Perez, Trad.). São Paulo: Makron Books.
- Davies, D. R., & Shackleton, V. F. (1977). *Psicologia e trabalho* (A. Cabral, Trad.). Rio de Janeiro: Zahar.
- Declaração de Estocolmo. (2020). *Terceira conferência ministerial global sobre segurança viária: atingindo metas globais 2030*. Acesso em 13 de dezembro de 2021 de [http://mdt.org.br/bblt/200220\\_dclrcestclm.pdf](http://mdt.org.br/bblt/200220_dclrcestclm.pdf)
- Dejours, C. (1999). *O fator humano* (2a. ed.; M. I. S. Irene & M. J. Tonelli, Trans.). Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas.
- Elvebakk, B., Nævestad, T., & Lahn, L. C. (2020). Mandatory periodic training for professional drivers: a Norwegian study of implementation and effects. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 72, 264-279. DOI: 10.1016/j.trf.2020.04.014
- Engström, J., Monk, C. A., Hanowski, R. J., Horrey, W. J., Lee, J. D., McGehee, D. V., Regan, M. et al. (2013). A conceptual framework and taxonomy for understanding and categorizing driver inattention. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 62, 305-315.
- Faller, S. (2010). *Psicopatologia e comportamento de risco em motoristas no Brasil*. Dissertação de mestrado não-publicada, Programa de Pós-Graduação em Ciências Médicas, Faculdade de Medicina, Universidade do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, Brasil.
- Feldman, R. S. (2015). *Introdução à psicologia* (10a. ed.; D. Bueno & S. M. M. da Rosa, Trans.). São Paulo: Artmed.
- Flach, L., & Antonello, C. S. (2010). A teoria sobre aprendizagem informal e suas implicações nas organizações. *Revista Eletrônica de Gestão Organizacional*, 8(2), 193-208. DOI: 10.51359/1679-1827.2010.21626
- Fontanella, B. J. B., Ricas, J., & Turato, E. R. (2008). Amostragem por saturação em pesquisas qualitativas em saúde: contribuições teóricas. *Cadernos de Saúde Pública*, 24(1), 17-27. DOI: 10.1590/S0102-311X2008000100003
- Gherardi, S., Nicolini, D., & Strati, A. (2007). The passion for knowing. *Organization*, 14(3), 315-329. DOI: 10.1177/1350508407076146
- Gil, A. C. (2019). *Métodos e técnicas de pesquisa social* (7a. ed.). São Paulo: Atlas.

- Gomes, A., Bem-Haja, P., Alberty, A., Brito-Costa, S., Fernández, M. F., Silva, C., & Almeida, H. de. (2015). Capacidade para o trabalho e fatores psicossociais de saúde mental: uma amostra de profissionais de saúde portugueses. *Revista INFAD de Psicologia, 1*(2), 95-104. DOI: 10.17060/ijodaep.2015.n2.v1.326
- Gomes, D., & Borba, D. (2011). Motivação no trabalho. In D. Gomes (Org.), *Psicologia das organizações, do trabalho e dos recursos humanos* (pp. 241-320). Coimbra, PT: Imprensa da Universidade de Coimbra.
- Gómez-Ortiz, V., Cendales, B., Useche, S., & Bocarejo, J. P. (2018). Relationships of working conditions, health problems and vehicle accidents in bus rapid transit (BRT) drivers. *American Journal of Industrial Medicine, 61*(4), 336-343. DOI: 10.1002/ajim.22821
- Gondim, S. M. G., & Siqueira, M. M. M. (2014). Emoções e afetos no trabalho. In J. C. Zanelli, J. E. Borges-Andrade & A. V. B. Bastos, A. V. B. (Orgs.), *Psicologia, organizações e trabalho no Brasil* (2a. ed.; pp. 285-315). Porto Alegre: Artmed.
- Han, W., & Zhao, J. (2020). Driver behaviour and traffic accident involvement among professional urban bus drivers in China. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, 74*(10), 184–197. DOI: 10.1016/j.trf.2020.08.007
- Hoffman, M. H., & González, L. M. (2011). Acidentes de trânsito e o fator humano. In M. H. Hoffmann, R. M. Cruz, & J. C. Alchieri (Orgs.), *Comportamento humano no trânsito* (3a. ed.; pp. 289-300). São Paulo: Casa do Psicólogo.
- Hu, X., Griffin, M. A., & Bertuleit, M. (2016). Modelling antecedents of safety compliance: incorporating theory from the technological acceptance model. *Safety Science, 87*, 292-298. DOI: 10.1016/j.ssci.2015.12.018
- Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. (2015). *Acidentes de trânsito nas rodovias federais brasileiras: caracterização, tendências e custos para a sociedade – relatório de pesquisa*. Brasília, DF: IPEA.
- International Labour Organization. (1984). *Psychosocial factors at work: recognition and control. Report of the joint ILO/ WHO committee on occupational health*. Geneva, CH: ILO. Acesso em 20 de setembro de 2021 de [http://www.ilo.org/public/libdoc/ilo/1986/86B09\\_301\\_engl.pdf](http://www.ilo.org/public/libdoc/ilo/1986/86B09_301_engl.pdf)
- Kienen, N., MitsueKubo, O., & Botomé, S. P. (2013). Ensino programado e programação de condições para o desenvolvimento de comportamentos: alguns aspectos no desenvolvimento de um campo de atuação do psicólogo. *Acta Comportamentalia,*

21(4), 481-494. Acesso em 15 de Novembro de 2021, de [http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0188-81452013000400006&lng=pt&tlng=pt](http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0188-81452013000400006&lng=pt&tlng=pt)

- Kolb, D. A. (1984). *Experiential learning: experience as the source of learning and development*. Englewood Cliffs, NJ: Prentice Hall.
- Komljenovic, D., Loiselle, G., & Kumral, M. (2017). Organization: a new focus on mine safety improvement in a complex operational and business environment. *International Journal of Mining Science and Technology*, 27(4), 617-620. DOI: 10.1016/j.ijmst.2017.05.006
- Laville, C., & Dionne, J. (1999). *A construção do saber: manual de metodologia da pesquisa em ciências humanas* (H. Monteiro & F. Settinetti, Trans.). Porto Alegre: Artmed.
- Lenardt, M. H., Carneiro, N. H. K., Binotto, M. A., Cechinel, C., Lourenço, T. M., & Sakai, L. M. (2017). Características dos idosos submetidos aos exames para a carteira de habilitação veicular. *Cogitare Enfermagem*, 22(1), 1-10. DOI: 10.5380/ce.v22i1.48220
- Lima, M. L. (1998). Factores sociais na percepção de riscos. *Psicologia*, 12(1), 11-28. DOI: 10.17575/rpsicol.v12i1.570
- Lopes, C. E., & Abib, J. A. D. (2002). Teoria da percepção no behaviorismo radical. *Psicologia: Teoria e Pesquisa*, 18(2), 129-137. DOI: 10.1590/S0102-37722002000200003
- Lucca, S. R. de, & Sobral, R. C. (2017). Aplicação de instrumento para o diagnóstico dos fatores de risco psicossociais nas organizações. *Revista Brasileira de Medicina Trabalho*, 15(1), 63-72. DOI: 10.5327/Z1679443520176045
- Madalozzo, M. M., & Zanelli, J. C. (2016). *Segurança no trabalho: a construção cultural dos acidentes e catástrofes no cotidiano das organizações – uma perspectiva da psicologia*. Curitiba: Juruá.
- Mallia, L., Lazuras, L., Violani, C., & Lucidi, F. (2015). Crash risk and aberrant driving behaviors among bus drivers: the role of personality and attitudes towards traffic safety. *Accident, Analysis & Prevention*, 79, 145-151. DOI: 10.1016/j.aap.2015.03.034
- Mamcarz, P., Drożdziel, P., Madleňáková, L., Sieradzki, A., & Drożdziel, P. (2019). Level of occupational stress, personality and traffic incidents: comparative study of public

- and freight transport drivers. *Transportation Research Procedia*, 40, 1453-1458. DOI: 10.1016/j.trpro.2019.07.201
- Matias, C. A., & Sales, M. M. (2017). Malabarismo no Trânsito: o trabalho do motorista do transporte coletivo em dupla função. *Pretextos*, 2(4), 157-74.
- Matos, M. G. de, Moraes, L. F. R. de, & Pereira, L. Z. (2015). Análise do estresse ocupacional em motoristas de coletivo urbano na cidade de Belo Horizonte . *Revista Gestão & Tecnologia*, 15(1), 256-275.
- Meliá, J. L. (1998). A psychosocial causal model of work accidents. *Anuario de Psicología*, 29(3), 25-43.
- Meliá, J. L., Nogareda, C., Lahera, M., Duro, A., Peiró, J. M., Salanova, M., & Gracia, D. (2006). Principios comunes para la evaluación de los riesgos psicosociales en la empresa. In J. L. Meilá, C. Nogareda, M. Lahera, A. Duro, J. M. Peiró, R. Pou, M. Salanova et al. (Orgs.). *Perspectivas de intervención en riesgos psicosociales: evaluación de riesgos* (pp. 13-36) [Versão Eletrônica]. Barcelona, ES: Foment del Treball Nacional. Acesso em 20 de setembro de 2021 de <https://saludlaboralydiscapacidad.org/wp-content/uploads/2019/05/Perspectivas-de-Intervenci%C3%B3n-en-Riesgos-Psicosociales-Evaluaci%C3%B3n-de-Riesgos.pdf>
- Minayo, M. C. de S. (2013). *O desafio do conhecimento: pesquisa qualitativa em saúde* (13a. ed.). São Paulo: Hucitec.
- Minayo, M. C. de S. (2017). Amostragem e saturação em pesquisa qualitativa: consensos e controvérsias. *Revista Pesquisa Qualitativa*. 5(7), 01-12.
- Ministério da Economia. (18 jun., 2020). *Portaria conjunta nº 20, de 18 de junho de 2020. Estabelece as medidas a serem observadas visando à prevenção, controle e mitigação dos riscos de transmissão da COVID-19 nos ambientes de trabalho (orientações gerais). (Processo nº 19966.100581/2020-51)*. Secretaria Especial de Previdência e Trabalho. Acesso em 20 de agosto de 2020, de <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/portaria-conjunta-n-20-de-18-de-junho-de-2020-262408085>
- Ministério do Trabalho e Emprego (2010). *Classificação Brasileira de Ocupações* (3a. ed.) [Versão Eletrônica]. Brasília, DF: MTE. Acesso em 21 de setembro de 2021 de <https://wp.ufpel.edu.br/observatoriosocial/files/2014/09/CBO-Livro-1.pdf>
- Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil. (2018). *Anuário estatístico de segurança rodoviária* [Versão Eletrônica]. Acesso em 15 de abril de 2019 de

[http://www.infraestrutura.gov.br/images/BIT\\_TESTE/Publicações/Anuario\\_Estatistico\\_de\\_Seguranca\\_Rodoviaria.pdf](http://www.infraestrutura.gov.br/images/BIT_TESTE/Publicações/Anuario_Estatistico_de_Seguranca_Rodoviaria.pdf)

- Moraes, R., & Galiazzi, M. do C. (2006). Análise textual discursiva: processo reconstrutivo de múltiplas faces. *Ciência & Educação*, 12(1), 117-128.
- Moraes, T. D., Santorum, K., Souza, F. V. B. de, Ávila, L. R., & Vieira, S. S. (2017). Considerações sobre o ofício de dirigir ônibus no Brasil: uma revisão de literatura. *Estudos Interdisciplinares em Psicologia*, 8(1), 76-99. DOI: 10.5433/2236-6407.2016v8n1p76
- Myers, D. G. & Dewall, C. N. (2017). *Psicologia* (11a. ed.). Rio de Janeiro: LTC.
- Nakano, T. de C., & Sampaio, M. H. de L. (2016). Desempenho em inteligência, atenção concentrada e personalidade de diferentes grupos de motoristas. *Psico-USF*, 21(1), 147-161. DOI: 10.1590/1413-82712016210113
- Nascimento, T. C. P. S. (2017). *Motoristas de ônibus: precarização social do trabalho e as implicações para a saúde*. Dissertação de mestrado não-publicada, Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia. Salvador, Brasil.
- Neal, A., & Griffin, M. A. (2002). Safety climate and safety behaviour. *Australian Journal of Management*, 27(1), 67-75. DOI: 10.1177/031289620202701S08
- Neumann, G. C., & Carlotto, M. S. (2020). Fatores associados à Síndrome de Burnout em motoristas de transporte coletivo de passageiros. *Revista Psicologia Organizações e Trabalho*, 20(3), 1089-1096. DOI: 10.17652/rpot/2020.3.19173
- Ngueutsa, R., & Kouabenan, D. R. (2017). Accident history, risk perception and traffic safe behaviour. *Ergonomics*, 60(9), 1273-1282. DOI: 10.1080/00140139.2016.1259508
- Nonaka, I., & Takeuchi, H. (1997). *Criação de conhecimento na empresa: como as empresas japonesas geram a dinâmica da inovação* (6a. ed.; A. B. Rodrigues & P. M. Celeste, Trans.). Rio de Janeiro: Elsevier.
- Oliveira, A. C. F. de, & Pinheiro, J. Q. (2007). Indicadores psicossociais relacionados a acidentes de trânsito envolvendo motoristas de ônibus. *Psicologia em Estudo*, 12(1), 171-178. DOI: 10.1590/S1413-73722007000100020
- Oliveira, L. G. de, Almeida, C. V. D. de, Barroso, L. P., Gouvea, M. J. C., Muñoz, D. R., & Leyton, V. (2016). Acidentes de trânsito envolvendo motoristas de caminhão no estado de São Paulo: prevalência e preditores. *Ciência & Saúde Coletiva*, 21(12), 3757-3767. DOI: 10.1590/1413-812320152112.11182015

- Organização das Nações Unidas (2010). *Plan mundial para el decenio de acción para la seguridad vial 2011–2020* [Versão Eletrônica]. Acesso em 29 de outubro de 2019 de [https://www.who.int/roadsafety/decade\\_of\\_action/plan/plan\\_spanish.pdf?ua=1](https://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/plan_spanish.pdf?ua=1)
- Organização das Nações Unidas. (2020). *Resolução 74/299* [Versão Eletrônica]. Acesso em 15 de novembro de 2021 de <https://undocs.org/en/A/RES/74/299>
- Organização Mundial da Saúde. (2015). *Relatório global sobre o estado da segurança viária – 2015*. Acesso em 26 de fevereiro de 2020 de [https://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2015/Summary\\_GSRRS2015\\_POR.pdf](https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/Summary_GSRRS2015_POR.pdf)
- Organização Mundial da Saúde. (2018). *Global status report on road safety 2018*. [Versão Eletrônica]. Acesso em 15 de novembro de 2021 de <https://www.who.int/publications/i/item/9789241565684>
- Organização Mundial da Saúde. (2021). *Plano global - Década de ação pela segurança no trânsito 2021-2030* [Versão Eletrônica]. Acesso em 15 de Novembro de 2021 de [https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/health-topics/road-traffic-injuries/global-plan-for-the-doa-of-road-safety-2021-2030-pt.pdf?sfvrsn=65cf34c8\\_33&download=true](https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/health-topics/road-traffic-injuries/global-plan-for-the-doa-of-road-safety-2021-2030-pt.pdf?sfvrsn=65cf34c8_33&download=true)
- Panichi, R. M. D., & Wagner, A. (2006). Comportamento de risco no trânsito: revisando a literatura sobre as variáveis preditoras da condução perigosa na população juvenil. *Revista Interamericana de Psicología*, 40(2), 159-166.
- Pasa, G. G. (2013). *Impulsividade, busca de sensações e comportamento de risco no trânsito: um estudo comparativo entre condutores infratores e não infratores*. Dissertação de mestrado não-publicada, Programa de Pós-Graduação em Ciências Médicas, Faculdade de Medicina, Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, Brasil.
- Pozueco, L., Gupta, N., Paneda, X. G., Garcia, R., Tuero, A. G., Melendi, D., Rionda, A. et al. (2020). Analysis of driving patterns and on-board feedback based training for proactive road safety monitoring. *IEEE Transactions on Human-Machine Systems*, 50(6), 529-537. DOI: 10.1109/THMS.2020.3027525
- Rio Grande do Sul. (2010). *Resolução regimental de transporte de fretamento e turismo intermunicipal do Estado do Rio Grande do Sul n.º 5295/2010*. Secretaria de Infra-estrutura e Logística. Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem. Conselho de Tráfego. Acesso em 30 de junho de 2021 de

<https://www.daer.rs.gov.br/upload/arquivos/201607/22144253-resolucao-5295-2010.pdf>

Rio Grande do Sul. (31 dez., 2014). *Lei nº 14.667, de 31 de dezembro de 2014. Institui o Sistema Estadual de Transporte Público Intermunicipal de Passageiros de Longo Curso – SETLC –, em consonância com os arts. 178 e 179 da Constituição Estadual.* Assembleia Legislativa. Gabinete de Consultoria Legislativa. Acesso em 30 de junho de 2021 de

<https://www.daer.rs.gov.br/upload/arquivos/201607/22144147-lei-14-667.pdf>

Robbins, S. P. (2005). *Comportamento organizacional* (11a. ed.; R. C. Marcondes, Trad.). São Paulo: Pearson Prentice Hall. (Trabalho original publicado em 1943)

Rotter, J. B. (1966). Generalized expectancies of internal versus external control of reinforcements. *Psychological Monographs*, 80(1), 1-28.

Rozestraten, R. H. A. (1988). *Psicologia do trânsito: conceitos e processos básicos*. São Paulo: EPU.

Rozestraten, R. H. A. (2003). Ambiente, trânsito e psicologia. In M. H. Hoffmann, R. M. Cruz & J. C. Alchieri (Orgs.), *Comportamento humano no trânsito* (pp. 33-46). São Paulo: Casa do Psicólogo.

Rueda, F. J. M., & Muniz, M. (2012). Evidência de validade convergente entre testes para avaliação de atenção concentrada, dividida e alternada. *Estudos Interdisciplinares em Psicologia*, 3(2), 162-181. DOI: 10.5433/2236-6407.2012v3n2p162

Safitri, D. M., Surjandari, I., & Sumabrata, R. J. (2020). Assessing factors affecting safety violations of bus rapid transit drivers in the Greater Jakarta Area. *Safety Science*, 125, 1-11. DOI: 10.1016/j.ssci.2020.104634

Salas, C. O. (2018). Hacer prevención contribuyendo a la competitividad y rentabilidad de las empresas. La inversión en seguridad vial laboral. *Revista Asturias Prevención*, (31), 44-49.

Sampieri, R. H., Collado, C. F., & Lucio, M. del P. B. (2013). *Metodologia de pesquisa* (5a. ed.). Porto Alegre: Penso.

Santos, P. L., Boff, R. M., & Konflanz, S. S. (2012). Relevância da avaliação obrigatória de traços de personalidade em motoristas. *Psicologia: Teoria e Prática*, 14(3), 101-110.

Secretaria de Vigilância em Saúde. (2019). *Painel de monitoramento da mortalidade CID-10*. Acesso em 31 de maio de 2020 de

<http://svs.aids.gov.br/dantps/centrais-de-conteudos/paineis-de-monitoramento/mortalidade/cid10/#wrapper>

- Serrano-Fernández, M. J., Tàpia-Caballero, P., Boada-Grau, J., & Araya-Castillo, L. (2020). Variables that predict attitudes toward safety regulations in professional drivers. *Journal of Transport & Health, 19*, 1-9. DOI: 10.1016/j.jth.2020.100967
- Shein, E. H. (2004). *Organizational culture and leadership* (3a. ed.). San Francisco, USA: Jossey-Bass Business and Management Series.
- Silva, D. W. da, Andrade, S. M. de, Soares, D. A., Nunes, E. de F. P. de A., & Melchior, R. (2008). Condições de trabalho e riscos no trânsito urbano na ótica de trabalhadores motociclistas. *Physis: Revista de Saúde Coletiva, 18*(2), 339-360. DOI: 10.1590/S0103-73312008000200008
- Silva, L. de F., & Zavarize, C. A. (2017). Incidência de fatores que ocasionam estresse em motoristas de ônibus: uma comparativa entre o transporte urbano e de fretamento. *Revista Faculdades do Saber, 2*(3), 168-184.
- Silveira, L. S. da, Abreu, C. C. de, & Santos, E. M. dos. (2014). Análise da situação de trabalho de motoristas em uma empresa de ônibus urbano da cidade de Natal/RN. *Psicologia: Ciência e Profissão, 34*(1), 158-179. DOI: 10.1590/S1414-98932014000100012
- Simon, H. A. (1979). *Comportamento administrativo: estudos dos processos decisórios nas organizações administrativas* (3a. ed.). Rio de Janeiro: FGV.
- Siqueira, M. M. M., & Gomide Júnior, S. (2014). Vínculos do indivíduo com o trabalho e com a organização. In J. C. Zanelli, J. E. Borges-Andrade & A. V. B. Bastos (Orgs.). *Psicologia, organizações e trabalho no Brasil* (2a. ed.; pp. 316-350). Porto Alegre: Artmed.
- Skinner, B. F. (1998). *Ciência e comportamento humano* (10a. ed.; J. C. Todorov & R. Azzi, Trans.). São Paulo: Martins Fontes. (Trabalho original publicado em 1953)
- Skinner, B. F. (2004). *Sobre o behaviorismo* (9a. ed.; M. da P. Villalobos, Trad.). São Paulo: Pensamento-Cultrix. (Trabalho original publicado em 1974)
- Sousa, E. L. A. de, & Alvares, R. de C. M. (2011). Imprevisibilidade e avaliação psicológica no trânsito da cidade contemporânea. *Revista Mal Estar e Subjetividade, 11*(1), 397-417.

- Souza, J. C., Paiva, T., & Reimão, R. (2008). Sono, qualidade de vida e acidentes em caminhoneiros brasileiros e portugueses. *Psicologia em Estudo, 13*(3), 429-436. DOI: 10.1590/S1413-73722008000300003
- Sternberg, R. J. (2008). *Psicologia cognitiva* (4a. ed.; R. C. Costa, Trad.). Porto Alegre: Artmed.
- Thielen, I. P., Grassi, M. V. F. C., Soares, D. P., Hartmann, R. C., Mazuroski Júnior, A., & Baladón, C. M. (2007). Percepção de risco e velocidade: a lei e os motoristas. *Psicologia: Ciência e Profissão, 27*(4), 730-745. DOI: 10.1590/S1414-98932007000400013
- Thielen, I. P., Hartmann, R. C., & Soares, D. P. (2008). Percepção de risco e excesso de velocidade. *Cadernos de Saúde Pública, 24*(1), 131-139. DOI: 10.1590/S0102-311X2008000100013
- Tonglet, E. C. (2007). *BFM-1: Bateria de funções mentais para motoristas: testes de atenção* (2a. ed. rev. e ampl.). São Paulo: Vetor.
- Useche, S. A., Cendales, B., Alonso, F., & Orozco-Fontalvo, M. (2020). A matter of style? Testing the moderating effect of driving styles on the relationship between job strain and work-related crashes of professional drivers. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, 72*, 307-317. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2020.05.015>
- Useche, S. A., Gómez, V., Cendales, B., & Alonso, F. (2018). Working conditions, job strain, and traffic safety among three groups of public transport drivers. *Safety and Health at Work, 9*(4), 454-461. DOI: 10.1016/j.shaw.2018.01.003
- Vasques, A. M., Portuguese, M. W., Radaelli, G., & Gomes, R. (2018). Avaliação cognitiva de condutores automotivos idosos: revisão integrativa. *Psico, 49*(1), 94-100. DOI: 10.15448/1980-8623.2018.1.27446
- Veiga, H. M. da S., Pasquali, L., & Silva, N. I. A. (2009). Questionário do Comportamento do Motorista – QCM: adaptação e validação para a realidade brasileira. *Avaliação Psicológica, 8*(2), 187-196.
- Verma, A., Chakrabarty, N., Velmurugan, S., Bhat, P. B., & Kumar, D. H. (2017). Sensation seeking behavior and crash involvement of indian bus drivers. *Transportation Research Procedia, 25*, 4750-4766.
- Wagner, J. A., & Hollenbeck, J. R. (2012). *Comportamento organizacional: criando vantagem competitiva* (3a. ed.; S. F. Antunha, Trad.). São Paulo: Editora Saraiva.

- Wit, P. A. J. M., de, Oliveira, C. A. D. de, Cruz, R. M., & Souza, C. Z. de. (2020). Processos psicológicos e condução de veículos. In R. M. Cruz, P. A. J. M. de Wit & C. Z. de Souza (Orgs.), *Manual de psicologia do trânsito* (pp. 135-164). São Paulo: Vetor Editora.
- Wit, P. A. J. M. de, Souza, C. Z. de, & Cruz, R. M. (2016). Improving accident statistics and expanding the role of traffic psychologists in Brazil. *Psicologia: Ciência e Profissão*, 36(4), 816-830. DOI: 10.1590/19823703002382016
- Zanelli, J. C., & Kanan, L. A. (2018). *Fatores de risco, proteção psicossocial e trabalho: organizações que emancipam ou que matam*. Florianópolis: UNIPLAC.
- Zanelli, J. C., & Tostes, A. C. (2019). *Práticas reflexivas das ações gerenciais: um modo de promover a saúde e o bem-estar sem perder de vista a produtividade*. Curitiba: Maxi.
- Zhang, Y., Jing, L., Sun, C., Fang, J., & Feng, Y. (2019). Human factors related to major road traffic accidents in China. *Traffic Injury Prevention*, 20(80), 796-800. DOI: 10.1080/15389588.2019.1670817

## APÊNDICE A – Roteiro de Entrevista

*Rapport* e apresentação pessoal.

- Identificação do que o entrevistado pensa a respeito dos motivos de estar ali.
- Leitura e preenchimento do TCLE, com os esclarecimentos necessários referentes aos objetivos da pesquisa, tempo de duração da entrevista, sigilo e cuidados éticos na condução da pesquisa e utilização das informações coletadas.

## Coleta de informações sociodemográficas:

- Idade
- Escolaridade
- Sexo
- Desde que idade dirige
- A quanto tempo trabalha como motorista de transporte coletivo de passageiros?
- Você já trabalhou com instrução de motoristas? Por quanto tempo?

## Perguntas semiestruturadas

1. Quais as razões que o levaram a se tornar um motorista profissional?
2. Poderia citar um fato que tenha lhe chamado a atenção positivamente na sua trajetória profissional?
3. Poderia citar um fato que tenha lhe assustado em sua trajetória profissional?
4. Fale-me sobre seu trabalho atual. O que compõe suas atividades diárias?
5. Na sua percepção, o que significa ser um motorista profissional?
6. O que você destaca como importante saber para ser esse motorista profissional que você refere?
7. O que você considera como as principais características de um “bom/mau” motorista?
8. O que você entende por comportamento seguro no trânsito?
9. Desde quando você começou a dirigir até hoje, existe alguma diferença na sua forma de conduzir? Quais?
10. Na sua opinião, quais as formas mais adequadas dos motoristas aprenderem a se comportar de modo seguro.
11. Percepções dos participantes sobre:
  - a. A ocorrência de comportamentos seguros no trânsito atualmente;
  - b. Aos fatores que interferem / facilitam / dificultam para que o motorista profissional de transporte coletivo de passageiros se comporte de modo seguro no trânsito:
    - i. fatores que ele percebe do próprio motorista (condições de saúde, formação técnica, etc..)
    - ii. fatores da empresa (condições de trabalho, processos de trabalho)
    - iii. fatores do contexto trânsito (condições de mobilidade, climáticas, etc...)
    - iv. fatores ligados aos passageiros
    - v. outras influências

- c. O trânsito atualmente e suas perspectivas (cenários possíveis);
- d. O trabalho do motorista profissional de transporte coletivo de passageiros no futuro;
- e. Sugestões que ele considera decisivas para fortalecer a ocorrência de comportamentos seguros no trânsito no que se refere ao trabalho de motoristas de transporte coletivo de passageiros.

12. Para resumir em uma palavra:

- a. O mais importante para o motorista profissional de transporte coletivo de passageiros se comportar de modo seguro no trânsito é.....
- b. O que mais dificulta o comportamento seguro no trânsito do motorista profissional de transporte coletivo de passageiros é...

## APÊNDICE B – Carta de Anuência Institucional SEST SENAT



## CARTA DE ANUÊNCIA INSTITUCIONAL

Eu, *Dagoberto Eder Dal Lago*, na qualidade de Diretor do Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte – Unidade B58 de Caxias do Sul-RS, estou ciente e, de acordo, autorizo a realização da coleta de dados para pesquisa intitulada “Comportamento seguro no trânsito: percepções de motoristas profissionais de transporte coletivo de passageiros” a ser conduzida sob a responsabilidade de pesquisadora Mônica Pagnussat Klanovicz. Declaro que esta instituição disponibilizará as condições necessárias a realização da coleta de dados de acordo com o método proposto. Esse termo terá validade após o parecer favorável do Comitê de Ética e Pesquisa avaliador do estudo.

Caxias do Sul, 24 de agosto de 2020.

A handwritten signature in black ink is written over a horizontal line. The signature is cursive and appears to read "Dagoberto Eder Dal Lago".

Dagoberto Eder Dal Lago  
Dagoberto Eder Dal' Lago  
Diretor  
Unidade SEST SENAT  
Caxias do Sul - RS

**73 471 963/0110-09**  
**SEST - SERVIÇO NACIONAL DE**  
**APRENDIZAGEM DO TRANSPORTE**  
Rua Luiz Francescutti, 41  
CEP 95042-595  
**CAXIAS DO SUL - RS**

## APÊNDICE C – Carta de Anuência Institucional Visate e São Marcos

Complexo Visate  
Rua Júlio Caterani, 940 • Bairro Esplanada  
95095-290 • Caxias do Sul • RS  
CNPJ: 90.467.424/0001-53  
Fone: 54 3215 8000 • www.visata.com.br  
SAC Visate 0800 051 61 33



## CARTA DE ANUÊNCIA INSTITUCIONAL

Eu, Gustavo Marques dos Santos, na qualidade de representante legal pela Viação Santa Tereza, estou ciente e, de acordo, autorizo o contato e a realização de entrevista para pesquisa intitulada “Comportamento seguro no trânsito: percepções de motoristas profissionais de transporte coletivo de passageiros” a ser conduzida sob a responsabilidade de pesquisadora Mônica Pagnussat Klanovicz. Esse termo terá validade após o parecer favorável do Comitê de Ética e Pesquisa avaliador do Estudo.

Caxias do Sul, 03 de Setembro de 2020.

VISATE  
Viação Santa Tereza de Caxias do Sul  
  
Gustavo Marques dos Santos  
Diretor Geral

Gustavo Marques dos Santos – Diretor Geral

## CARTA DE ANUÊNCIA INSTITUCIONAL

Eu, **Fernando Michelin**, na qualidade de representante legal pelo (a) **Expresso São Marcos Ltda**, estou ciente e, de acordo, autorizo o contato e a realização de entrevista para pesquisa intitulada "Comportamento seguro no trânsito: percepções de motoristas profissionais de transporte coletivo de passageiros" a ser conduzida sob a responsabilidade de pesquisadora Mônica Pagnussat Klanovicz. Esse termo terá validade após o parecer favorável do Comitê de Ética e Pesquisa avaliador do Estudo.

Caxias do Sul, 17 de setembro de 2020.



**Fernando Michelin**

Diretor

88.628.417/0001-44  
EXPRESSO SÃO MARCOS LTDA.  
Rua Maringá, 431 - B. Francisco Donatto  
CEP 95190-000 - SÃO MARCOS/RS

## APÊNDICE D – Parecer Consubstanciado do Comitê de Ética em Pesquisa

UNIVERSIDADE DE CAXIAS  
DO SUL - RS



**PARECER CONSUBSTANCIADO DO CEP**

**DADOS DO PROJETO DE PESQUISA**

**Título da Pesquisa:** COMPORTAMENTO SEGURO NO TRÂNSITO: PERCEPÇÕES DE MOTORISTAS  
PROFISSIONAIS DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS

**Pesquisador:** Magda Macedo Madalozzo

**Área Temática:**

**Versão:** 1

**CAAE:** 38060020.6.0000.5341

**Instituição Proponente:** Fundação Universidade de Caxias do Sul - FUCS/RS

**Patrocinador Principal:** Financiamento Próprio

**DADOS DO PARECER**

**Número do Parecer:** 4.344.155

**Apresentação do Projeto:**

O projeto intitulado "COMPORTAMENTO SEGURO NO TRÂNSITO: PERCEPÇÕES DE MOTORISTAS PROFISSIONAIS DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS", de autoria da mestranda Mônica Pagnussat Klanovicz, sob orientação da Profa. Dra. Magda Macedo Madalozzo, trata-se de um projeto de pesquisa para o Trabalho de Conclusão de Curso, vinculado ao Programa de Pós-Graduação em Psicologia – Mestrado profissional.

No Documento Informações Básicas da Plataforma Brasil e no Projeto completo, a autora apresenta no Resumo que "O trânsito é um fenômeno complexo e multideterminado, que tem o ser humano como um de seus principais atores. Nesse contexto, o estudo do comportamento seguro no trânsito é o tema central desse trabalho, enquanto os acidentes de trânsito seguem representando um importante problema de saúde pública. No trânsito, encontram-se os motoristas profissionais de transporte coletivo que participam diariamente desse espaço e a quem são conferidas altas responsabilidades. Assim, o objetivo da pesquisa será analisar percepções de motoristas profissionais de transporte coletivo de passageiros sobre a ocorrência de comportamentos seguros no trânsito. Para isso, realizar-se-á uma pesquisa qualitativa por meio da realização de entrevistas semiestruturadas com motoristas profissionais de transporte coletivo de passageiros. Os dados serão analisados pela técnica de análise de conteúdo com definição de categorias a priori e a posteriori. A partir dos resultados obtidos, entende-se como possível propor ações de qualificação

**Endereço:** FRANCISCO GETULIO VARGAS  
**Bairro:** PETROPOLIS **CEP:** 95.070-560  
**UF:** RS **Município:** CAXIAS DO SUL  
**Telefone:** (54)3218-2829 **Fax:** (54)3218-2100 **E-mail:** cep-ucs@ucs.br

UNIVERSIDADE DE CAXIAS  
DO SUL - RS



Continuação do Parecer: 4.344.155

em processos de seleção, treinamento e desenvolvimento de motoristas profissionais de transporte coletivo de passageiros para estimular a ocorrência de comportamentos seguros no trânsito".

**Objetivo da Pesquisa:**

Objetivo primário

- Analisar percepções de motoristas profissionais de transporte coletivo de passageiros sobre a ocorrência de comportamentos seguros no trânsito.

Objetivos secundários

- Investigar processos psicológicos apontados pelos motoristas de transporte coletivo de passageiros que influenciam a ocorrência de comportamento seguro no trânsito.

- Distinguir fatores de risco e de proteção psicossociais na ocorrência de comportamentos seguros no trânsito nas percepções de motoristas de transporte coletivo de passageiros.

- Propor ações de qualificação em processos de seleção, treinamento e desenvolvimento de motoristas profissionais de transporte coletivo de passageiros para estimular a ocorrência de comportamentos seguros no trânsito.

**Avaliação dos Riscos e Benefícios:**

Em relação aos riscos a pesquisadora apresenta no Documento Informações Básicas da Plataforma Brasil que "Como riscos mínimos para o participante na participação da pesquisa considera-se o receio pela quebra da confidencialidade ou mesmo o desconforto, constrangimento ou mal-estar frente a alguma das perguntas realizadas. Nesse caso, o participante, em qualquer momento da pesquisa, poderá se negar a dar continuidade na entrevista ou mesmo optar por não responder as questões. Para tal, a pesquisadora ficará atenta durante a condução da entrevista para possíveis sinais dessa ordem".

Em relação aos benefícios, no documento supracitado, afirma que "Para o participante não terá benefício direto. A pesquisa irá contribuir com possíveis ações de qualificação motoristas profissionais para o comportamento seguro no trânsito e, por consequência, o espaço do trânsito se tornar mais seguro para conviver e desenvolver as atividades profissionais. Um trânsito mais seguro favorece um convívio social mais saudável para todas as pessoas participantes desse contexto. Também a psicologia do trânsito poderá se beneficiar com o aprofundamento científico da temática do comportamento seguro no trânsito".

**Endereço:** FRANCISCO GETULIO VARGAS  
**Bairro:** PETROPOLIS **CEP:** 95.070-560  
**UF:** RS **Município:** CAXIAS DO SUL  
**Telefone:** (54)3218-2829 **Fax:** (54)3218-2100 **E-mail:** cep-ucs@ucs.br

UNIVERSIDADE DE CAXIAS  
DO SUL - RS



Continuação do Parecer: 4.344.155

**Comentários e Considerações sobre a Pesquisa:**

A proposta de pesquisa está explicitada no Documento Informações Básicas da Plataforma Brasil e no Projeto Completo como "uma pesquisa qualitativa de caráter exploratório, por meio da realização de entrevistas com roteiro semiestruturado com motoristas profissionais de transporte coletivo de passageiros da região de abrangência do Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte – SENAT – Unidade 58, Caxias do Sul, do estado do Rio Grande do Sul. Os participantes da pesquisa serão acessados por meio do SENAT, em convite presencial ou por contato telefônico, e as entrevistas serão realizadas de forma online síncrona pela plataforma digital google meet ou em sala adequada no SENAT" e, destaca-se que "a quantidade de participantes será definida por saturação teórica, ou seja, quando as informações fornecidas pelos participantes não apontarem mais contribuições significativas para a reflexão teórica (Fontanella, Ricas & Turato, 2008; Minayo, 2017). Todavia estima-se que um grupo de até vinte motoristas seja suficiente para trazer dados relevantes para os objetivos da pesquisa". Os dados serão analisados a partir da abordagem de análise de conteúdo com definição de categorias a priori e a posteriori. Assim, a proposta de pesquisa está adequada aos princípios científicos, apresentando metodologia adequada para responder os objetivos da pesquisa, descrevendo os procedimentos de coleta e análise dos dados.

Apresenta os cuidados éticos com os participantes da pesquisa, inclusive destacando os cuidados necessários em função da Pandemia Covid-19 (SARS-Cov-2).

Apresenta revisão de literatura robusta com fontes atualizadas.

**Considerações sobre os Termos de apresentação obrigatória:**

Folha de Rosto: presente de modo adequado.  
Projeto de Pesquisa está disponível completo e adequado.  
O Instrumento de Coleta de dados foi apresentado de modo adequado.  
O TCLE presente e adequado.  
O Documento Informações Básicas do Projeto está presente e adequado.  
As Cartas de Anuência Institucional estão presentes e adequadas.  
O Cronograma está presente e adequado.  
O Orçamento está presente e adequado.

**Conclusões ou Pendências e Lista de Inadequações:**

Não há pendências.

<b>Endereço:</b> FRANCISCO GETULIO VARGAS	<b>CEP:</b> 95.070-560
<b>Bairro:</b> PETROPOLIS	
<b>UF:</b> RS	<b>Município:</b> CAXIAS DO SUL
<b>Telefone:</b> (54)3218-2829	<b>Fax:</b> (54)3218-2100
<b>E-mail:</b> cep-ucs@ucs.br	

UNIVERSIDADE DE CAXIAS  
DO SUL - RS



Continuação do Parecer: 4.344.155

**Considerações Finais a critério do CEP:**

Diante do exposto, o Comitê de Ética em Pesquisa da Universidade de Caxias do Sul aprova o projeto.

Emendas devem ser apresentadas em documento postado na opção OUTROS, com o nome Justificativa da Emenda.

É dever do CEP acompanhar o desenvolvimento da pesquisa por meio de relatórios parciais e final. Os relatórios devem contemplar o andamento, alterações no protocolo, cancelamento, encerramento, publicações decorrentes da pesquisa e outras informações pertinentes.

**Este parecer foi elaborado baseado nos documentos abaixo relacionados:**

Tipo Documento	Arquivo	Postagem	Autor	Situação
Informações Básicas do Projeto	PB_INFORMAÇÕES_BÁSICAS_DO_P ROJETO_1628709.pdf	15/09/2020 09:21:23		Aceito
Outros	Curriculo_Lattes.pdf	15/09/2020 00:08:00	Magda Macedo Madalozzo	Aceito
Folha de Rosto	Folha_rosto.pdf	14/09/2020 13:58:45	Magda Macedo Madalozzo	Aceito
Outros	Instrumento.pdf	14/09/2020 13:56:46	Magda Macedo Madalozzo	Aceito
Outros	Anuencia_Caxiense.pdf	14/09/2020 13:54:25	Magda Macedo Madalozzo	Aceito
Outros	Anuencia_Visate.pdf	14/09/2020 13:53:46	Magda Macedo Madalozzo	Aceito
Outros	Anuencia_SENAT.pdf	14/09/2020 13:53:19	Magda Macedo Madalozzo	Aceito
Outros	Ata_qualificacao.pdf	14/09/2020 13:51:24	Magda Macedo Madalozzo	Aceito
Orçamento	Orcamento.pdf	10/09/2020 15:05:26	Magda Macedo Madalozzo	Aceito
TCLE / Termos de Assentimento / Justificativa de Ausência	TCLE.pdf	10/09/2020 15:05:08	Magda Macedo Madalozzo	Aceito
Cronograma	Cronograma.pdf	10/09/2020 15:04:13	Magda Macedo Madalozzo	Aceito
Projeto Detalhado / Brochura Investigador	Projeto.docx	10/09/2020 15:03:55	Magda Macedo Madalozzo	Aceito
Projeto Detalhado / Brochura Investigador	Projeto.pdf	10/09/2020 15:03:35	Magda Macedo Madalozzo	Aceito

Endereço: FRANCISCO GETULIO VARGAS  
Bairro: PETROPOLIS CEP: 95.070-560  
UF: RS Município: CAXIAS DO SUL  
Telefone: (54)3218-2829 Fax: (54)3218-2100 E-mail: cep-ucs@ucs.br

UNIVERSIDADE DE CAXIAS  
DO SUL - RS



Continuação do Parecer: 4.344.155

**Situação do Parecer:**

Aprovado

**Necessita Apreciação da CONEP:**

Não

CAXIAS DO SUL, 16 de Outubro de 2020

---

**Assinado por:**  
**Magda Bellini**  
**(Coordenador(a))**

**Endereço:** FRANCISCO GETULIO VARGAS  
**Bairro:** PETROPOLIS **CEP:** 95.070-560  
**UF:** RS **Município:** CAXIAS DO SUL  
**Telefone:** (54)3218-2829 **Fax:** (54)3218-2100 **E-mail:** cep-ucs@ucs.br

## APÊNDICE E – Termo de Consentimento Livre e Esclarecido



## TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO

Você está sendo convidado a participar da pesquisa denominada “Comportamento seguro no trânsito: percepção de motoristas de transporte coletivo de passageiros” da pesquisadora Mônica Pagnussat Klanovicz, orientada pela Prof<sup>a</sup> Dr<sup>a</sup> Magda Macedo Madalozzo, participantes do Programa de Mestrado Profissional em Psicologia da Universidade de Caxias do Sul.

O objetivo é conhecer percepções de motoristas de transporte coletivo de passageiros o comportamentos seguros no trânsito. Com isso, serão propostas ações de qualificação em processos de seleção, treinamento e desenvolvimento para empresas de transporte com foco em comportamento seguro no trânsito.

Participarão da pesquisa motoristas de transporte coletivo de passageiros que possuam CNH categoria D ou E e Curso de Transporte Coletivo de Passageiros atualizados. É necessário que o motorista exerça atividade profissional vinculado a uma empresa de transporte coletivo pelo tempo mínimo de dois anos.

Sua participação nesta pesquisa consistirá em participar de uma entrevista individual, conduzida pela pesquisadora, seguindo um roteiro de perguntas semiestruturadas. As entrevistas serão gravadas com seu consentimento, para após serem transcritas e o conteúdo analisado qualitativamente. A duração da entrevista será de aproximadamente 60 minutos.

Em razão da pandemia da Covid-19 (SARS-Cov-2) e possíveis limitações impostas, a realização da entrevista está prevista para ocorrer de forma *on-line* síncrona, caso não seja possível presencialmente. Para a entrevista online síncrona será utilizada a plataforma virtual *Google Meet* na sala *on-line* [meet.google.com/feo-ubxe-dry](https://meet.google.com/feo-ubxe-dry). Sendo utilizada essa modalidade, o registro do Consentimento Livre e Esclarecido será obtido por meio do seu aceite explícito, após a leitura do TCLE, com gravação (imagem e áudio). Além disso, será enviada, por endereço eletrônico, uma cópia do TCLE assinada pela pesquisadora, para futuras consultas de informações. A saúde do participante será prioritária durante a coleta de dados, logo, em caso da realização da entrevista presencial, serão respeitadas as orientações de biossegurança indicadas pelas autoridades em saúde como uso de máscaras, distanciamento mínimo de 1,5m entre pesquisadora e participante, ventilação adequada e disponibilidade de álcool em gel na sala de entrevista. Todas essas medidas para garantir que o participante não seja exposto a situações de risco maiores que as do cotidiano.

A participação na pesquisa é voluntária, isto é, você tem a liberdade para decidir sobre sua participação, podendo retirar seu consentimento, em qualquer fase da pesquisa, sem prejuízo algum. A participação na pesquisa não será remunerada e nem terá custo para o participante.

Como participante, você não terá benefício direto, mas irá contribuir com possíveis ações de qualificação motoristas profissionais para o comportamento seguro no trânsito e,

por consequência, o espaço do trânsito se tornará mais seguro para desenvolver suas atividades profissionais. Um trânsito mais seguro favorece um convívio social mais saudável para todas as pessoas participantes desse contexto.

Como riscos mínimos na participação da pesquisa considera-se o receio pela quebra da confidencialidade ou mesmo o desconforto, constrangimento ou mal-estar frente a alguma das perguntas. Você pode, em qualquer momento da pesquisa, se negar a dar continuidade na entrevista ou mesmo optar por não responder as questões, sem prejuízo algum.

Será garantida a sua privacidade e a manutenção do sigilo durante todas as fases da pesquisa. Para tal, serão tomados os cuidados éticos de não expor sua identidade, não publicando dados pessoais ou profissionais. Quando houver a apresentação de dados em trabalhos científicos será por recorrências, isto é, considerando os resultados que mais apareceram de forma coletiva, preservando os participantes quando houver exposição de relatos, identificando-os com nomes fictícios.

Esta pesquisa foi submetida ao Comitê de Ética em Pesquisa com Seres Humanos da UCS (CEP/UCS) que é um colegiado criado para defender os interesses dos participantes da pesquisa em sua integridade e dignidade e para contribuir para o desenvolvimento da pesquisa dentro de padrões éticos. Dados do CEP/UCS: Rua Francisco Getúlio Vargas, nº 926, Bloco M, Sala 306, Campus-sede da UCS, Caxias do Sul, RS. Telefone: 3218-2829. Horário: das 8h às 11h30 e das 13h30 às 18h. E-mail: cep-ucs@ucs.br.

As informações e dados coletados nas entrevistas estarão sob responsabilidade da pesquisadora e serão guardados pelo prazo de cinco anos, sendo destruídos depois desse tempo. A qualquer momento os participantes poderão solicitar esclarecimentos sobre a pesquisa pelo e-mail: mpklanov@ucs.br ou telefone (54)999017608 da pesquisadora, bem como pelos contatos do CEP/UCS.

Este Termo de Consentimento Livre e Esclarecido foi emitido em duas vias assinadas e rubricadas pelo pesquisador e pelo participante, que ficará com uma das vias.

Agradeço a participação.

\_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_.

\_\_\_\_\_  
Mônica Pagnussat Klanovicz (pesquisadora responsável)

#### DECLARAÇÃO DE CONSENTIMENTO DO PARTICIPANTE

Eu, \_\_\_\_\_ declaro ter entendido os objetivos, procedimentos, riscos e benefícios da pesquisa e ter esclarecido minhas dúvidas. Aceito participar da pesquisa e concordo que as informações prestadas por mim sejam utilizadas na realização da mesma.

\_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_.

\_\_\_\_\_  
Assinatura