

Ansiedade nos motociclistas (*)

RICARDO MENDES (**)

Através da “moto” os motociclistas, especialmente os jovens, podem fazer demonstrações de potência, de domínio do perigo, do desprezo pelas regras, situações que se revelam muito perigosas expondo-os ao risco de acidente. «*Já dei os 200 Km/h na minha moto, mas o meu sonho é ir até ao fundo, é ir ao limite, é os 240 Km/h*» – referiu-me um jovem de 18 anos, numa das entrevistas de acompanhamento individual, no âmbito do *Curso de Reabilitação de Condutores Infractores*. Tal como acontece neste caso, a condução é muitas vezes utilizada pelos jovens para se superarem si próprios, reforçarem a auto-estima e a sua imagem lutando desta forma, entre outras variáveis, contra a inibição e a ansiedade.

Mas, a interacção da ansiedade com os condutores de veículos de duas rodas é algo mais que a adolescência e a juventude e as suas respectivas vicissitudes simbólicas, a ansiedade é uma perturbação afectiva, que se pode basear em factores biológicos, sociais ou mesmo psicológicos e pode ser interpretada e lida tanto através de modelos dinâmicos, bem como por modelos cognitivos ou comportamentais.

A ansiedade é um fenómeno complexo, com diversas facetas e a sua complexidade dificulta a objectivação de uma definição uniforme. No entanto, actualmente, as definições deste construto, parecem coincidir num aspecto, a ênfase na ansiedade como uma reacção a estímulos stressantes, quando os indivíduos acreditam que as condições ambientais colocam exigências que excedem os seus recursos pessoais. Esta consiste, portanto, numa resposta vivencial, fisiológica, comportamental e cognitiva, caracterizada por um estado de alerta e uma activação generalizada, que pode emergir em circunstâncias diversas, indo da mais estrita normalidade à psicopatologia, e podendo aparecer em diversos quadros psicopatológicos.

O indivíduo ansioso experiencia diversos sintomas, cujo número e intensidade podem variar, sendo a ansiedade principalmente caracterizada, no plano psíquico por sentimentos de tensão emocional, inquietação, preocupação, apreensão ou medo, vivências que trazem progressivamente dificuldades de concentração, uma certa apatia, baixa resistência à frustração, mau-humor, irritabilidade e sensação de perda do controlo – situação que é vivida penosamente, podendo ir ao ponto de dificultar o funcionamento do sujeito na sua vida diária. Além disso, o indivíduo experiencia sintomas físicos que reflectem um aumento na actividade do sistema nervoso simpático, como é disso exemplo: o ritmo cardíaco, as palpitações, os suores, as dores musculares, os tremores, as mãos frias e húmidas, etc, etc.. Ou seja, sujeitos

(*) Comunicação apresentada nas II Jornadas de Psicologia do Tráfego da Prevenção Rodoviária Portuguesa – “Investigação e Intervenção na Realidade Portuguesa”, ISPA, 17 e 18 de Outubro de 2003.

(**) Prevenção Rodoviária Portuguesa.

com traços de dependência, baixa auto-estima, introversão, inibição e ansiedade social muito facilmente desequilibrarão a sua egostasia, ficando ansiosos.

Deste modo, e tendo em conta o que foi exposto, podemos imaginar que um indivíduo com tais características, terá um funcionamento inseguro e frágil, revelando um conflito interno muito intenso. Como consequência terá na sua vida quotidiana dificuldades nas suas relações interpessoais e na resolução dos problemas com que é confrontado, tendo uma imagem negativa de si, o que origina sentimentos de inferioridade, pelo que frequentemente não se aceita, tendendo a ter vivências de culpa e autopunição, a rejeitar-se a si próprio e a sentir-se frustrado por não se realizar existencialmente.

E como será a eficiência deste indivíduo na condução de um motociclo? Que tipo de condução apresentará? Terá uma condução defensiva ou pelo contrário será um motociclista com uma condução mais agressiva? *A priori*, ansiedade e motociclismo parecem ser duas variáveis inconciliáveis e a relação entre elas prejudicial para a condução.

Pensar nas vulnerabilidades variadas de um indivíduo ansioso e na condução de veículos de duas rodas em geral é pensar em dois significantes distintos que, associados, dificilmente traduzirão um significado harmonioso. Ora vejamos, se pensarmos que os veículos de duas rodas têm características bastante diferentes dos veículos de quatro rodas e que, em circulação, o motociclista tem que adaptar o seu comportamento em função das situações que vai encontrando e também em função das possibilidades do seu veículo; Se pensarmos que a utilização de veículos duas rodas exige mais destreza e agilidade aos respectivos condutores, e que por outro lado, são de pequenas dimensões, pelo que ficam, com facilidade encobertos pelos ângulos mortos dos restantes veículos, não sendo a sua presença detectada pelos condutores destes últimos; E, para além disso, trata-se de veículos desprovidos de carroçaria, sendo as consequências dos acidentes de uma forma geral, mais graves, e que um indivíduo que apresente uma sintomatologia ansiosa apresentará cognitivamente uma baixa autoconfiança, e uma antecipação do fracasso e das suas consequências; Então, podemos concluir, que um indivíduo ansioso terá maiores dificuldades

no manejo de veículos de duas rodas, quando comparado com um indivíduo que não apresenta ansiedade.

Além disso, na estrada, qualquer condutor em geral, e os motociclistas em particular, desempenham a todo o momento 4 tarefas em cadeia, tarefas próprias da condução e indispensáveis à segurança de todos os condutores: a percepção, através da qual vê, observa e explora o ambiente rodoviário, a previsão, através da qual prevê acontecimentos e comportamentos que podem acontecer nos momentos imediatos, a decisão da acção mais correcta de acordo com a informação recolhida nas tarefas anteriores e por fim a execução da acção propriamente dita, que poderá representar a execução de uma ou mais manobras, como abrandar, acelerar, travar, ultrapassar, buzinar ou mudar de direcção. Enfim, a condução é uma tarefa complexa e que envolve várias operações cognitivas e um acidente é, normalmente, a consequência da ruptura do equilíbrio existente entre o nível de exigências do próprio ambiente rodoviário e o nível de meios ou respostas que o condutor dispõe a todo o momento, estando muitas vezes a quebra desta homeostasia relacionada com estados limite de ansiedade.

Mas na condução é normal um certo grau de ansiedade que, muitas vezes, é útil para nos estimular a agir. A ansiedade é experimentada como normal se for adequada às circunstâncias e aceite como um acontecimento que resulta naturalmente de um estímulo. Imaginemos a seguinte situação: um motociclista que circula numa estrada e subitamente se depara com um obstáculo, ficando na iminência de ter um acidente rodoviário. Nesta situação é normal o despoletar de uma reacção de emergência simpática. Isto é, o ramo simpático do sistema nervoso autónomo é activado e, entre outras coisas, produz a contracção dos músculos das paredes arteriais, verifica-se um aumento imediato na força do sangue expelido, tendo como resultado, o músculo esquelético receber o sangue com mais rapidez. Podendo, nestes casos, esta activação fisiológica representar uma “angústia sinal”, ou por outras palavras uma ansiedade estimulante, preparando o motociclista para reagir e superar o inesperado obstáculo.

Esta activação fisiológica poderá assumir também um carácter bloqueador de comportamento. A confrontação de um motociclista com uma situação desconhecida poderá representar uma si-

tuação geradora de ansiedade. A gestão e o controlo desta activação fisiológica dependem da avaliação cognitiva do contexto global da situação em função das capacidades e competências próprias e da auto-confiança do próprio condutor, por exemplo, um indivíduo pode sentir uma discrepância entre o que lhe é exigido e as suas capacidades sentindo-se, deste modo, vulnerável perante a situação. A influência da componente cognitiva da ansiedade no desempenho motor poderá também, muitas vezes, estar relacionada com a inexperiência do próprio motociclista.

Mas, poderá acontecer ainda uma terceira situação, não haver qualquer activação fisiológica da emoção da ansiedade, podendo tal facto, de igual modo, predizer uma condução desadequada face ao estímulo proveniente do ambiente rodoviário, ou seja, incapacidade do motociclista para perceber e reagir à complexidade da situação, revelando uma percepção deficitária do risco. Neste caso, o nosso motociclista depois de se deparar com o obstáculo não teria a capacidade de racionalizar a cena na sua totalidade e tenderia a agir impulsivamente, arriscando e aumentando, deste modo, a probabilidade de acidente.

Algumas revisões científicas valorizam determinadas características, habitualmente presentes nos condutores ansiosos. Estes são frequentemente condutores muito conscienciosos e prudentes, com uma percepção elevada do perigo e um auto-controlo comportamental persistente mas que, em certas situações, fruto da sua instabilidade, ou seja, vulneráveis perante níveis elevados de ansiedade, poderão envolver-se em acidentes. A fadiga, a pressa, os fracos níveis de concentração, a perda de controlo, a fraca *performance* na condução e a condução agressiva, são alguns dos factores etiológicos de sinistralidade rodoviária, decorrentes da ansiedade.

O nosso motociclista está novamente pronto para ir para a estrada. Como um bom condutor teve a atenção de inspeccionar o veículo, aparentemente está pronto, sempre preocupado com a sua segurança não se esqueceu de vestir o blusão de cabedal, não se esqueceu das luvas e do capacete. Está na estrada, a “moto” é como se fosse uma extensão de si mesmo, da sua imagem, do seu corpo, por isso cuida dela como se de si próprio se tratasse. A sua “moto” está sempre um brinco, sempre a brilhar, um risco é significado de mazela corporal, seguida de infecção e da

correspondente dor de cabeça. A sua condução é cuidadosa, é um condutor modelo, sempre preocupado com os riscos, com os buracos, com os outros condutores e com as regras. Não se atreve a arriscar, a gozar um pouco este objecto de prazer, tem de estar sempre alerta, de súbito encontra um obstáculo, fica instável e hesitante, pensa «não vou conseguir, não vou ser capaz de controlar a situação, tenho que aumentar a velocidade», o ritmo cardíaco acelera, não consegue decidir, não sabe o que fazer, está confuso, acelera, trava, derrapa... afinal o excesso de controlo do nosso motociclista resultou em descontrolo. Apesar de ser um motociclista com muitos anos de carta de condução e com muitos quilómetros percorridos, o factor psicológico parece ser o mais difícil de ultrapassar, parecendo existir a dúvida: como pode ele ter experiência de condução se não arrisca, para ganhar experiência não é preciso arriscar alguma coisa?

No extremo oposto deste nosso motociclista, podemos encontrar os indivíduos em que o tipo de condução é fundamentalmente de lazer/desportiva e, para os quais conduzir simboliza uma fonte de grande excitabilidade e prazer, sendo por vezes um meio importante para se valorizarem. São condutores caracterizados na literatura especializada por experienciarem pouco stress, procurarem aventura, por serem impulsivos, com fraca percepção de perigo, pouco prudentes, prontos para a acção, com fraco controlo comportamental e com pouco respeito pelas normas sociais. Tais factos podem constituir uma explicação para a maior propensão destes condutores para comportamentos de transgressão na estrada, assim como para um seu maior envolvimento em acidentes. Mas, mesmo nestes condutores, a ansiedade, pela sua ausência, poderá desempenhar um importante papel.

As causas que contribuem para a elevada sinistralidade entre os utentes de veículos de duas rodas poderão residir no elevado número de veículos, na vulnerabilidade inerente aos condutores, na ausência de formação específica, na facilidade de obtenção de licenças de condução e na frequência de comportamentos potencialmente perigosos. No entanto, os erros na tarefa, como a incapacidade de evitamento do choque, o excesso de travagem com a roda traseira, o pouco uso do travão da frente, não usando a desaceleração para evitar os obstáculos são, normalmente, os

principais factores para a ocorrência de acidentes. E estes “erros” têm maior probabilidade de acontecer em condutores ansiosos, enquanto os motociclistas com estruturas mais extrovertidas apresentam maior propensão para efectuarem transgressões às leis do *Código da Estrada*.

Os erros e as transgressões dos condutores, constituem dois tipos de comportamentos com etiologias muito diferentes e que implicam a adopção de formas de intervenção diferenciadas. Enquanto as transgressões e a adopção de comportamentos de risco estão relacionadas com factores de ordem motivacional e atitudinal, os erros na tarefa são baseados em processos perceptivos como a atenção e a cognição, passando a intervenção preventiva dos mesmos por objectivos mais práticos, de forma a que os condutores consigam utilizar os seus recursos de forma mais eficiente. Neste sentido, a prática e o treino tornam-se numa ferramenta importante para a prevenção de determinados acidentes de veículos de duas rodas, fornecendo ao condutor técnicas e estratégias de condução defensiva, mas possibilitando também ao condutor ansioso a capacidade de se valorizar, de se ver como capaz perante as vicissitudes do sistema rodoviário. Este tipo de estratégia preventiva parece ser a mais adequada, porque permitiria ao nosso motociclista diminuir a discrepância existente entre a confrontação com as exigências do que percepcionou, o obstáculo, e a sua auto-confiança na capacidade para solucionar o inesperado, levando-o a agir adaptativamente em função do estímulo visual recebido.

Tendo em conta que os acidentes de “motos” aumentam de ano para ano, constituindo um problema preocupante para a Psicologia do Tráfego devido tanto à sua taxa de implicação, que é significativamente maior do que a dos veículos de quatro rodas, bem como pela taxa de gravidade dos acidentes, a Prevenção Rodoviária Portuguesa (PRP), iniciou, em 2001, os *Cursos de Aperfeiçoamento de Condução de Motociclos (CACM)*, de forma a dotar os motociclistas de condições que lhes permitam utilizar os motociclos com maior qualidade, maior segurança e maior prazer incidindo, por exemplo, em ensinamentos como travar em segurança, ultrapassar obstáculos inesperados ou curvar da melhor forma. Possibilitando desta forma que o condutor possa enfrentar as situações com um nível de meios ou respostas superiores às exigências do trânsito.

E porque a saúde psicológica do condutor é factor de importância vital na condução, os motociclistas participantes nestes cursos são sujeitos a uma avaliação psicológica, que visa o diagnóstico das características psicológicas e o conhecimento de algumas especificidades destes enquanto condutores. A avaliação psicológica e a determinação dos níveis de ansiedade, que são registados através de um monitor de frequência cardíaca permite a cada participante ter a percepção da sua frequência cardíaca na situação de repouso (antes dos exercícios) e na situação de esforço/stress (durante e depois do exercício), proporcionando-lhe deste modo a percepção de certos momentos de tensão e a melhor forma de os controlar.

Apesar do motociclo ser, na maior parte das vezes, uma fonte de sentimentos eufóricos, de prazer, de poder pessoal, e de a velocidade provocar emoções positivas e entusiasmo nos condutores, pode também, despertar sensações disforicas (de origem ansiogénica) nos motociclistas. Por isso, é igualmente necessário, estarmos atentos à ansiedade nos motociclistas se quisermos encarar a prevenção rodoviária como um todo.

É importante darmos resposta a este fenómeno, para isso é necessário a colaboração e o esforço de todas as instituições, mas com especial enfoque para aquelas que ensinam aos futuros motociclistas as noções básicas de uma condução segura, como as escolas de condução, que muitas vezes, se limitam a preparar os motociclistas para os exames. Depois... cada um que aprenda por sua conta... e risco dos outros. Por tudo isto, seria importante que o futuro da prevenção de acidentes com veículos de duas rodas, passasse não apenas por uma avaliação do *Código da Estrada* e prática de condução, mas também por uma avaliação psicológica, na qual se fizesse o despiste dos factores de risco, nomeadamente da ansiedade.

REFERÊNCIAS

- Arnett, J. (1990). Drunk driving, sensation seeking, and egocentrism among adolescents. *Personality and Individual Differences, 11*, 541-546
- Cruz, F., Santos, A., & Mesquita, A. (1993). Stress, ansiedade e rendimento motor: implicações para avaliação e selecção. In J. A. Santos (Org.), *Actas do Seminário Internacional Factores Humanos no Tráfego Rodoviário* (pp. 239-250). Lisboa: Escher.

- Matos, M. (1991). *Factores de risco psicológico em jovens condutores de motorizada e a sua influência relativa na ocorrência dos acidentes*. Dissertação de Doutoramento em Psicologia Clínica, Faculdade de Psicologia e Ciências da Educação da Universidade de Lisboa.
- Mendes, R., & Brites, J. (2002). *Sinistralidade Rodoviária: Personalidade e Agressividade em Condutores*. Monografia de licenciatura em Psicologia. Lisboa: Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias.
- Pio, P., & Oliveira, R. A. (2001). *Estudo exploratório de comportamentos de risco em motards*. Monografia de licenciatura em Psicologia. Lisboa: Instituto Superior de Psicologia Aplicada.
- Viegas, S. M., & Oliveira, R. A. (2001). *“Emoções sobre o asfalto” – Ansiedade e relações com o risco suicidário em adolescentes condutores de ciclomotores*. Monografia de licenciatura em Psicologia. Lisboa: Instituto Superior de Psicologia Aplicada.
- Vieira, M., & Oliveira, R. A. (2001). *Risco de suicídio em condutores adolescentes*. Monografia de licenciatura em Psicologia. Lisboa: Instituto Superior de Psicologia Aplicada.

RESUMO

Na presente comunicação abordam-se os efeitos e o impacto da ansiedade no comportamento e rendimento motor, com especial enfoque para o papel da ansiedade no comportamento dos motociclistas. Apesar do motociclo ser, na maior parte das vezes, uma fonte de sentimentos eufóricos, de prazer, de poder pessoal e de a

velocidade provocar emoções positivas e entusiasmo nos condutores, pode também despertar sensações disforicas, de origem ansiogénica, nos motociclistas.

Tendo em conta que os acidentes de “motos” aumentam de ano para ano, constituindo um problema preocupante para a Psicologia do Tráfego devido às suas taxas de implicação e de gravidade dos acidentes; e tendo em consideração as vicissitudes da ansiedade e da condução de motociclos, são igualmente analisadas algumas implicações teóricas e práticas para a prevenção dos acidentes nos veículos de duas rodas.

Palavras-chave: Ansiedade, condução, risco.

ABSTRACT

This paper addresses the impact and outcome of anxiety in behaviour and motor performance, with special emphasis given to the role of anxiety in the behaviour of motorcyclists. Despite the motorcycle being, most times, a source of euphoric, pleasurable feelings, providing a sense of personal fulfilment, with speed in itself creating positive emotions and enthusiasm amongst the riders, it can also awaken anxiety-based dysphoric sensations in motorcyclists.

Considering the increasing number of motorcycle accidents year upon year, seen by Traffic Psychology as a serious problem due to both the implication rate and the usual gravity of the accidents themselves, and given the danger inherent to the combination of anxiety and motorcycle riding, some theoretical and practical implications on the prevention of two-wheel traffic accidents will also be analysed.

Key words: Anxiety, driving, risk.