

**GARDENIA DE SOUZA FURTADO LEMOS**

**TRANSPORTE COLETIVO EM GOIÂNIA:  
UM ESTUDO DAS REPRESENTAÇÕES SOCIAIS**

**Universidade Católica de Goiás  
Mestrado em Psicologia  
2004**

**Gardenia de Souza Furtado Lemos**

**TRANSPORTE COLETIVO EM GOIÂNIA: UM ESTUDO DAS  
REPRESENTAÇÕES SOCIAIS**

Dissertação apresentada ao Departamento de Psicologia da Universidade Católica de Goiás, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Psicologia. Apoio CAPES - PROSUP

Orientador

Prof<sup>o</sup>. Dr. Pedro Humberto Faria Campos

**GOIÂNIA  
GOIÁS - BRASIL  
2004**

L557t Lemos, Gardenia de Souza Furtado.  
Transporte coletivo em Goiânia : um estudo das  
representações sociais / Gardenia de Souza Furtado  
Lemos. – 2004.

103f.

Dissertação (mestrado) – Universidade Católica de  
Goiás, Departamento de Psicologia, 2004.

“Orientador: Prof. Dr. Pedro Humberto Faria  
Campos”.

1. Psicologia do trânsito. 2. Representação social.  
3. Transporte Coletivo – Goiânia. 4. Psicologia social.  
5. Trânsito – Goiânia. I. Título.

CDU: 159.9:656.132  
316.6

**Gardenia de Souza Furtado Lemos**

**TRANSPORTE COLETIVO EM GOIÂNIA: UM ESTUDO DAS  
REPRESENTAÇÕES SOCIAIS**

Dissertação apresentada ao Departamento de  
Psicologia da Universidade Católica de Goiás,  
como requisito parcial para obtenção do título  
de Mestre em Psicologia.

APROVADA: Sexta-feira, 27 de Fevereiro de 2004

PROF<sup>o</sup>. Dr. HARTMUT GÜNTHER                      UNB

PROF<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. HELENIDES MENDONÇA              UCG

PROF<sup>o</sup>. Dr. PEDRO HUMBERTO FARIA CAMPOS              UCG

PROF<sup>o</sup>. Dr. PEDRO HUMBERTO FARIA CAMPOS  
UCG  
(ORIENTADOR)

**GOIÂNIA**  
**GOIÁS – BRASIL**  
**2006**

## **AGRADECIMENTOS**

Meus agradecimentos à minha família, pelo apoio incondicional na execução desse trabalho.

A meu orientador Prof. Dr. Pedro Humberto Faria Campos, pelo incentivo e compreensão nesta jornada de conhecimentos, na qual compartilhou suas idéias e reflexões e muito contribuiu para meu aperfeiçoamento.

Ao apoio recebido como bolsista do PROSUP- CAPES.

A Universidade Católica de Goiás.

As empresas e instituições que, permitiram a participação de seus funcionários e contribuíram com muitas informações fundamentais para a elaboração deste trabalho.

## SUMÁRIO

LISTA DE TABELAS .....	07
LISTA DE FIGURAS.....	08
LISTA DE SÍMBOLOS .....	09
RESUMO.....	10
ABSTRACT .....	11
APRESENTAÇÃO .....	12
1. O TRÂNSITO E O TRANSPORTE COLETIVO EM GOIÂNIA.....	16
1.1. Breve Histórico do Trânsito e Transporte no Brasil .....	18
1.2. Goiânia e o Transporte Coletivo Convencional .....	19
1.3. O “Transporte Alternativo” em Goiânia.....	23
1.4. Transporte Coletivo: Problema ou Solução? .....	28
2. PSICOLOGIA DO TRÂNSITO E AS REPRESENTAÇÕES SOCIAIS .....	30
2.1. Pesquisas em Psicologia do Trânsito e o Enfoque “Psicossocial”.....	35
2.2. A Teoria das Representações Sociais.....	39
2.2.1. A Psicologia Social e a Teoria das Representações Sociais.....	39
2.2.2. Durkheim e as Representações Coletivas.....	42
2.2.3. Abordagem Estrutural: a Teoria do Núcleo Central .....	48
2.2.4. Relação entre Práticas Sociais e Representações.....	50
2.2.5. O Modelo de Codol.....	51
3. O ESTUDO EMPÍRICO DAS REPRESENTAÇÕES SOCIAIS DO TRÂNSITO EM MOTORISTAS DO TRANSPORTE COLETIVO .....	54
3.1. Estudo 1 – Estudo do Sistema Representacional em Motoristas do Transporte Coletivo Convencional (Ônibus) .....	57
3.1.1. A Representação Social do Contexto, o Trânsito .....	58
3.1.2. A Representação de Si (Self) e do Outro como Motoristas .....	68
3.1.3. Fatores que Influenciam o Ato de Dirigir.....	70
3.2. Estudo 2 – Estudo do Sistema Representacional em Motoristas do Transporte	

Coletivo Alternativo (Microônibus) .....	73
3.2.1. A representação do Contexto – o Trânsito .....	74
3.2.2. A Representação de Si (Self) e do Outro como Motoristas .....	80
3.2.3. Fatores que influenciam o ato de dirigir .....	81
4. RESULTADOS E DISCUSSÃO .....	84
4.3. Algumas comparações .....	84
5. CONCLUSÕES .....	90
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS .....	92
ANEXOS .....	101

## LISTA DE TABELAS

<b>Tabela 1</b> - Idade dos Motoristas de Ônibus de Goiânia e R.M.....	58
<b>Tabela 2</b> - Escolaridade dos Motoristas de Ônibus de Goiânia e R. M.....	58
<b>Tabela 3</b> - Resultados da Questão de Evocação: Representação Social de “trânsito”, Elaborada por Motoristas de Ônibus de Goiânia e R. M .....	60
<b>Tabela 4</b> - Médias das Escalas de Auto e Hétero-percepção Enquanto Motoristas e Organização do Trânsito de Motoristas de Ônibus de Goiânia e R.M.....	69
<b>Tabela 5</b> - Médias dos fatores auto e hétero-adequação e auto e hétero-risco, desvio-padrão (entre parênteses) e teste estatístico em motoristas de ônibus de Goiânia e Região Metropolitana .....	70
<b>Tabela 6</b> - Fatores que Influenciam o Ato de Dirigir Inadequadamente de Acordo com Motoristas de Ônibus de Goiânia e R. M. Valores brutos e percentuais.....	72
<b>Tabela 7</b> - Idade dos Motoristas de Microônibus de Goiânia e R. M.....	74
<b>Tabela 8</b> - Escolaridade dos Motoristas de Microônibus de Goiânia e R. M .....	74
<b>Tabela 9</b> - Resultados da Questão de Evocação: Representação Social de Trânsito”, Elaborada por motoristas de Microônibus de Goiânia e R. M .....	75
<b>Tabela 10</b> - Médias das Escalas de Auto e Hétero-percepção Enquanto Motoristas e Organização do Trânsito Segundo Motoristas de Microônibus de Goiânia e R. M.	80
<b>Tabela 11</b> - Médias dos fatores auto e hétero-adequação e auto e hétero-risco, desvio-padrão (entre parênteses) e teste estatístico em motoristas de microônibus de Goiânia e Região Metropolitana .....	81
<b>Tabela 12</b> - Fatores que Influenciam o Ato de Dirigir de Acordo com Motoristas de Microônibus de Goiânia e R. M. Valores brutos e percentuais.....	82
<b>Tabela 13</b> – Quadro Sintético Comparativo dos Elementos mais Relevantes Encontrados em Cada Grupo de Sujeitos para a Palavra “Trânsito”.....	84
<b>Tabela 14</b> - Médias e Desvios Padrões nas cinco variáveis avaliativas de acordo com o tipo de veículo conduzido .....	86

## LISTA DE FIGURAS

<b>Figura 1</b> – Organização do Sistema de Trânsito de Goiânia .....	23
<b>Figura 2</b> – Foto de Ônibus e Microônibus do Sistema de Transporte Coletivo de Goiânia .....	28
<b>Figura 3</b> – Modelo de Análise da Representação Global da Situação como Proposto por Codol, (1969) .....	52
<b>Figura 4</b> – Árvore Máxima da Representação Social do “Trânsito” em Motoristas de Ônibus de Goiânia e Região Metropolitana .....	65
<b>Figura 5</b> - Gráfico de Similitude da Representação Social do “Trânsito” em Motoristas de Ônibus de Goiânia e Região Metropolitana .....	66
<b>Figura 6</b> – Árvore Máxima da Representação Social do “Trânsito” em Motoristas de Microônibus de Goiânia e região metropolitana.....	78
<b>Figura 7</b> - Gráfico de Similitude da Representação Social do “Trânsito” em Motoristas de Microônibus de Goiânia e Região Metropolitana.....	79

## LISTA DE SÍMBOLOS

ANTP - Agência Nacional de Transportes Públicos  
APSTRAN - Associação de Psicólogos do Trânsito  
BNDES - Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social  
CONTRAN - Conselho Nacional de Trânsito  
COOTEGO - Cooperativa de Transporte de Goiás  
CRT - Conselho Regional de Trânsito  
DENATRAN - Departamento Nacional de Trânsito  
DETRAN - Departamento de trânsito  
GETRANS - Grupo Executivo de Transporte  
OMS - Organização Mundial de Saúde  
RM - Região Metropolitana  
RMG - Região Metropolitana de Goiânia  
SETRANSP - Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros de Goiânia  
SIT-PASS - Sistema Inteligente de Tarifação de Passagens  
SIT-RMG - Sistema Integrado de Trânsito da Região Metropolitana de Goiânia  
SMT - Superintendência Municipal de Trânsito  
SINTRAGO - Sindicato do Transporte Alternativo do Aglomerado Urbano de Goiânia  
TRANSURB - Empresa de Transportes Urbanos do Estado de Goiás  
UCG - Universidade Católica de Goiás

## RESUMO

LEMOS, Gardenia S. F. **TRANSPORTE COLETIVO EM GOIÂNIA: UM ESTUDO DAS REPRESENTAÇÕES SOCIAIS**. GOIÂNIA: UCG, 2004. p.103. (Dissertação – Mestrado em Psicologia)\*

Este trabalho objetivou tratar a questão do trânsito como uma prática social complexa, e teve a intenção de levantar e analisar o sistema cognitivo engendrado por essa prática em motoristas de transporte coletivo convencional e transporte alternativo na cidade de Goiânia. Assim, preocupou-se em conhecer o sistema representacional que orienta e justifica as suas práticas de condução. O impacto esperado deste trabalho foi de contribuir para um modelo psicossocial de estudo do trânsito, especificamente do transporte coletivo, conhecendo melhor como esses grupos representam a realidade. A estrutura de transporte coletivo de Goiânia é constituída pelo sistema convencional de transporte coletivo, cujo veículo utilizado é o ônibus, e por um sistema alternativo de transporte coletivo, que utiliza microônibus. Para conhecer as representações desses grupos sobre o trânsito e alguns fatores a ele relacionados, realizou-se uma pesquisa metodologicamente orientada pela Teoria do Núcleo Central das Representações Sociais. Foi aplicado um questionário em 103 (cento e três) sujeitos motoristas de ônibus e em 118 (cento e dezoito) sujeitos motoristas de microônibus da cidade de Goiânia e região metropolitana. Os resultados indicaram que os dois grupos têm uma representação centrada na idéia de “tumulto” e “stress” e uma visão negativa do comportamento dos outros motoristas. Contudo, essas representações são diferentes quando se analisa o significado atribuído aos elementos que supostamente compõem o núcleo central, ilustrando, como é diferente a situação do trânsito para os dois grupos entrevistados.

Palavras chaves: Psicologia do Trânsito, Representação Social, Transporte coletivo – Goiânia, Psicologia Social, Trânsito.

---

\* Orientador: Prof. Dr. Pedro Humberto Faria Campos.

## ABSTRACT

LEMOS, Gardenia S. F. **METRO TRANSPORTATION SYSTEM IN GOIANIA: A STUDY OF THE SOCIAL REPRESENTATIONS.** GOIANIA: UCG, 2004. p.103 (Dissertation - Master's degree in Psychology)\*

The purpose of this study is to deal with the traffic issue as a complex social practice, and its intention is to raise and analyze the cognitive system produced by this practice on bus drivers of the conventional and alternative transportation metro system in the city of Goiania. Therefore, the study searched for the representative system that orients and justifies its conduction practices. The expected impact of this study was the contribution of a psychosocial model of traffic study, specifically of the metro transportation, thus, getting to know better how these groups represent reality. The metro transportation structure of the city of Goiania is constituted by the conventional system of metro transportation, where the vehicle used is the bus, and by one alternative metro system, that uses the microbus. To get to know the traffic representations of these groups and some particulars related to them, it was made a research which was methodologically oriented by the Theory of the Central Nucleus of the Social Representations. It was applied a questionnaire to 103 (one hundred and three) bus drivers and to 118 (one hundred eighteen) microbus drivers of the city of Goiania and its metropolitan region. The results indicated that both groups have a representation centered on the idea of "tumult" and "stress", and a negative view of the behavior of others drivers. However, these representations are different when it is analyzed the meaning given to the elements that supposedly compose the central nucleus, which can illustrate the different work situation in the traffic of both groups interviewed.

Keywords: Traffic Psychology, Social Representation, Goiania's Metro Transportation System, Social Psychology, Goiania's traffic.

---

\* Guidance Committee: Prof. Dr. Pedro Humberto Faria Campos UCG (Major Professor).

## APRESENTAÇÃO

As sociedades modernas estruturaram suas atividades em torno do automóvel individual, mas sua capacidade de atendimento a diversos segmentos da população se torna gradativamente insuficiente. Temos então, o transporte coletivo que, desde o seu início, apresenta problemas, limitações e inúmeras deficiências. No Brasil, as questões de trânsito e transporte têm sido tradicionalmente abordadas pelo ponto de vista da engenharia, da fiscalização e do motorista (geralmente aspectos de sua personalidade) e, raramente são estudadas as práticas e representações sociais dos motoristas. No presente estudo tratamos o trânsito como prática social complexa, o que possibilitou levantar e analisar o sistema cognitivo engendrado por essa prática. Tendo em vista que o comportamento no trânsito reflete a sociedade e suas características, conhecer então a visão que esses motoristas têm do trânsito e os fatores relacionados a ele, certamente se constitui como um dado importante na busca de descobrir os problemas e possíveis soluções para as questões do trânsito e do transporte coletivo. É de se notar que as práticas dos motoristas não são com frequência objeto de estudos e pesquisas.

No primeiro capítulo, apresentamos um breve relato histórico do desenvolvimento do transporte no Brasil, destacando o transporte coletivo. Desde a chegada do primeiro veículo no país até os dias atuais, nossa vida têm sido cotidianamente afetada. Se o automóvel veio facilitar o deslocamento das pessoas, facilitando seu acesso rápido a diferentes lugares, ele também traz inúmeros prejuízos, problemas e desconfortos. Em seguida, no mesmo capítulo, apresentamos o desenvolvimento do sistema de transporte coletivo convencional – constituído por ônibus, na cidade de Goiânia, que inicialmente fora planejada para algo em torno de 50 (cinquenta) mil habitantes. Suas ruas foram traçadas, partindo de um centro principal (Praça Cívica), em forma de raios. Com o crescimento vertiginoso da cidade (hoje com mais de um milhão de habitantes), esse traçado acaba se tornando obsoleto. O sistema de transporte coletivo também não acompanha esse rápido crescimento, e se torna incapaz de atender as necessidades da população.

Ainda no primeiro capítulo, abordamos a questão do transporte alternativo em Goiânia. Partindo da percepção da insuficiência do transporte coletivo convencional e da falta de políticas de desenvolvimento para esse setor, surge em Goiânia, a partir de 1997, um serviço alternativo de transporte coletivo. A população de imediato aprova esse novo serviço, mas o mesmo não acontece com as empresas detentoras da concessão de direitos sobre o transporte coletivo da capital e região metropolitana (formadas pelas principais cidades do entorno de Goiânia). Inúmeros conflitos são travados na busca da permissão para explorar o serviço de transporte alternativo. No fim de 1999, é finalmente aprovada a implantação desse sistema de transporte na cidade, contudo seu regulamento e regras nunca se tornaram totalmente claros. O sistema continua sendo praticamente gerido por seus permissionários, organizados principalmente no Sindicato do Transporte Alternativo do Aglomerado Urbano de Goiânia – SINTRAGO. E, como não existe uma organização planejada estrategicamente, esse sistema congestionava ruas centrais da cidade, disputa passageiros entre si e com os ônibus, traz aumento significativo no número de acidentes, e irrita os usuários do sistema de trânsito de Goiânia. É lançado um programa de reestruturação do sistema de trânsito, que não contempla todas as partes envolvidas e com isso, as crises se tornam cada vez mais frequentes e nunca alcançam estabilidade para o sistema.

No segundo capítulo, inicialmente retomamos o campo da Psicologia do Trânsito, que surge principalmente com preocupações com as condições psicológicas do condutor de veículos. Gradativamente ela começa a se expandir, principalmente após a aprovação do Novo Código de Trânsito Brasileiro (1997), período em que se percebe uma maior sensibilização da sociedade e dos próprios psicólogos do trânsito na discussão sobre políticas públicas. A Psicologia do Trânsito atualmente figura como um campo multidisciplinar, envolvendo o intercâmbio de diversas áreas da própria Psicologia e ciências afins, e considera ser de suma importância se apreender o trânsito e fatores interligados, como uma questão realmente social. O presente trabalho reconhece o trânsito como meio de interação entre diferentes atores sociais, com diferentes necessidades e interesses conflitantes, por isso busca um modelo psicossocial de estudo do trânsito.

Dentro dessa perspectiva, ao tentar organizar e tornar inteligíveis alguns fenômenos das representações sociais desses sujeitos, transformando-os em objetos de estudo, optamos por trabalhar com a Teoria das Representações Sociais

desenvolvida por Serge Moscovici. A representação social é um guia para a ação, ela guia e orienta as ações e relações sociais, é tanto uma teoria quanto um processo e se constitui a partir da experiência, das informações, conhecimentos e modelos de pensamento recebidos através de educação, tradição e comunicação social. É um conceito sempre relacional, e por isso mesmo social. Moscovici (1978) propõe que representar um objeto não é simplesmente duplicá-lo ou repeti-lo, mas é sim reconstituí-lo, retocá-lo, modificar-lhe o texto, a partir de referenciais socialmente compartilhados. Utilizamos essa teoria, por considerarmos que conhecer a estrutura das representações sociais que os motoristas profissionais de ônibus e microônibus possuem sobre o trânsito e seus componentes nos ajudará a compreender como eles justificam as suas práticas do dirigir.

No item 2.2.3, discorreremos sobre a Teoria do Núcleo Central das Representações Sociais desenvolvida inicialmente por Abric (1984). Essa teoria afirma que toda representação é formada por um conjunto de informações, crenças, opiniões, que constitui uma estrutura organizada em torno de um núcleo central. Esse núcleo central ou estruturante seria o elemento fundamental de uma representação, aquilo que a caracteriza, unifica e lhe dá estabilidade; e conseqüentemente para se conhecer uma representação é preciso conhecer o seu núcleo. Em seguida, tecemos algumas considerações sobre a importância de se estudar a relação entre as representações e as práticas sociais – concebidas como “sistemas complexos de ação”. Foi também utilizado o modelo desenvolvido por Codol (1969), que considera que para se estudar as representações no interior de grupos restritos, se faz necessário estudar os elementos que compõem a situação: o indivíduo, os outros, a tarefa e o grupo.

No capítulo 3, apresentamos os resultados empíricos realizados. No primeiro estudo foram aplicados questionários segundo o modelo de Codol (1969 a) em 103 motoristas do transporte coletivo convencional (ônibus), que trabalham na cidade de Goiânia e região metropolitana. O intuito era conhecer a representação que esses motoristas têm do contexto Trânsito, a representação que fazem de si (self) e do outro enquanto motoristas, e que fatores teriam mais relevância no ato de dirigir inadequadamente. No segundo estudo foram aplicados os mesmos instrumentos, com os mesmos objetivos em 118 sujeitos, motoristas de microônibus do transporte alternativo de Goiânia e região metropolitana. Feito isso tecemos comentários comparando os resultados colhidos em ambos.

Sucintamente, os dados colhidos revelaram que para ambos os grupos de sujeitos, a representação de “trânsito” está organizada principalmente em torno do conjunto de significados “tumulto” e “stress”, sendo que para os motoristas de microônibus, o fator “stress” também é possivelmente um elemento central. Isso indica que a situação de crise em que se encontra o sistema de transporte alternativo da cidade, tem grande impacto nos motoristas desse sistema. Ambos os grupos consideraram que eles próprios dirigem mais adequadamente e provocam menos risco no trânsito do que os outros motoristas, entretanto apresentaram médias significativamente diferentes quanto a essas percepções.

Para os motoristas de ônibus, a organização geral do trânsito é vista mais negativamente (como “bagunçado”) do que para os motoristas de microônibus. Para os sujeitos motoristas de ônibus, as pessoas dirigem inadequadamente ou porque não se preparam, ou porque seu trabalho faz com que fiquem estressadas e isso afeta o seu modo de dirigir. Por outro lado, podemos supor que a participação do elemento “stress” no sistema cognitivo dos motoristas de microônibus acerca do trânsito encontra-se associado à condição de instabilidade de suas práticas (função) no sistema de transporte coletivo.

## 1. O TRÂNSITO E O TRANSPORTE COLETIVO EM GOIÂNIA

A psicologia social moderna busca estudar a interação social, e visa responder à questão de como o homem é sujeito e transformador de sua própria vida e da sua sociedade. E, ainda como afirma Lane, *“toda psicologia é sim social na medida em que não se pode conhecer qualquer comportamento social isolando-o ou fragmentando-o, como se esse existisse em si e por si”*. (2001, p. 19).

A visão da chamada psicologia social moderna parte da realidade para compreender os elementos do mundo interno que estão sendo construídos. E de acordo com Oliveira e Moreira:

Os sujeitos e os grupos estabelecem relações sociais através das representações que são por eles construídas, através de mediações semióticas, sendo que o processo de representação transita nas diferentes dimensões do sujeito, ele atravessa o pensar, o falar, o sentir, o criar, o desejar, o agir... (2000, p.xi):

O presente estudo aborda o tema da Psicologia do Trânsito, discorrendo acerca de sua importância para o desenvolvimento de pesquisas e políticas na área – especificamente no que tange ao transporte coletivo, tendo em vista que o comportamento no trânsito reflete a sociedade e suas características. O trânsito é aqui tratado como uma prática social complexa, baseado numa perspectiva psicossocial.

Lagares (2001a) enumera vários conflitos entre os envolvidos nas relações de trânsito, e reforça o fenômeno de interação social que existe nos diferentes aspectos referentes a essas relações:

Há conflito entre os motoristas, pois todos eles compartilham o mesmo espaço viário, cada qual com seus interesses e objetivos distintos, buscando atingi-los da forma mais econômica e rápida possível (pessoas indo para o trabalho, pais/mães levando os filhos à escola, taxistas/outros profissionais transportando seus passageiros, etc.); há conflito entre esse grupo, chamado de motoristas, e outros grupos, como ciclistas e pedestres; há conflito entre os interesses dos motoristas e dos comerciantes, que pretendem restringir o uso do espaço urbano aos seus clientes; há conflito entre o Estado/prefeitura e motoristas, uma vez que a função reguladora e fiscalizadora desses entes contraria os interesses e objetivos dos motoristas. (2001a)

A psicóloga Machado (2003, p.124) expressa a relevância em se abordar os aspectos relativos ao trânsito como uma questão social. O trânsito não deve ser entendido como distanciado da realidade histórica, política e social em que vivemos já que reflete, diária e continuamente os conflitos existentes em nossa sociedade. Por exemplo: a competição, a falta de educação, as diferenças de classes, o consumismo, a ausência de solidariedade, a pouca consciência social.

Estatísticas da Secretaria de Segurança Pública do Estado de São Paulo (2002) comprovam: o número de vítimas fatais em acidentes de trânsito no Brasil ocupa hoje o segundo lugar entre os índices de mortes por causas externas.

Diariamente os jornais e outros meios de comunicação nos bombardeiam com notícias de acidentes e transtornos diversos relacionados ao trânsito. Os problemas relativos ao transporte coletivo nas grandes cidades também figuram nesses meios de comunicação e colocam muitas vezes em oposição a opinião da população e do poder público responsável pelas políticas da área. Esses dados alarmantes e os enormes transtornos psíquicos e sócio-econômicos provocados pelo caótico trânsito do mundo moderno são fatores que têm motivado a Psicologia a repensar a questão do "povo em movimento", mudando o foco comumente dado ao tema.

Acredita-se ser importante apresentar um pouco da história do transporte no Brasil e em Goiânia, e suas conseqüências para melhor visualização do contexto social e psicológico.

### **1.1. Breve Histórico do Trânsito e Transporte no Brasil**

Em 12 de março de 1856, o Decreto n.º 1.733 autoriza a primeira concessão de transportes urbanos que se locomovem por meio de animais sobre trilhos de ferro

do Rio de Janeiro, enquanto em 1867 inaugurava-se a estrada de ferro Santos-Jundiaí e, a 09 de outubro, inaugurava-se no Rio de Janeiro, a primeira linha de bonde do Brasil - então puxados por tração animal e, durante os anos de 1867 a 1885 novas linhas férreas eram abertas pelo país.

Em 1891 o irmão de Santos Dumont, trazia de Paris o primeiro carro, um Peugeot, que circularia por São Paulo, três anos depois, inaugurava-se no Rio de Janeiro a primeira linha de bonde elétrico. Em 1900 Fernando Duval dirigia em Petrópolis o primeiro automóvel com motor a explosão, de 06 (seis) cavalos e movido a benzina.

Francisco Matarazzo licenciava um automóvel pela primeira vez no Brasil em 1903 e, a partir de 1904 importávamos os primeiros automóveis Ford. Em 1910 o Decreto n.º 8.324 de 27 de outubro, aprovava o regulamento para o serviço subvencionado de transportes de passageiros ou mercadorias por meio de automóveis industriais, ligando dois ou mais estados ou dentro do mesmo estado da União, havendo, em 1917, o primeiro Congresso Nacional de Estradas de Rodagem. A Ford inicia suas atividades no Brasil, inaugurando sua linha de montagem em 1921 em São Paulo, sendo seguida, pela General Motors cinco anos depois.

Em 17 de dezembro de 1929, o Decreto n.º 19.038 promulgava a convenção internacional relativa à circulação de automóveis, firmada em Paris em abril de 1926. Quatro anos depois, o Presidente Washington Luís declarava: "Governar é abrir estradas" e a partir de 1930, as placas de trânsito começaram a ser implantadas no Brasil. Já em 1940, era de 250 mil veículos a frota circulante - entre importados e montados no Brasil (atualmente, a frota é de cerca de 30.939.466 veículos segundo dados do Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN ).

Em 28 de janeiro de 1941 era instituído o primeiro Código Nacional de Trânsito, que sofreria nova redação em 25 de setembro do mesmo ano. Logo em seguida, foi criado o Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, com sede no Distrito Federal e subordinado diretamente ao Ministério da Justiça e Negócios Interiores, e os Conselhos Regionais de Trânsito – CRT, nas capitais dos Estados, subordinados aos respectivos governos.

O segundo Código Nacional de Trânsito foi instituído em 1966 e foi modificado por decreto-lei em 1967, criando o Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN, integrante do Ministério da Justiça e Negócios Interiores. Em dezembro de 1980, era promulgada a Convenção de Viena sobre o Trânsito Viário, e em 23 de setembro de 1997, a Lei n.º 9.503 instituiu o atual Código de Trânsito Brasileiro.

Interessante também verificar que o primeiro automóvel de passageiros que apareceu na cidade do Rio de Janeiro foi o do jornalista da Abolição, José do Patrocínio, por volta de 1895. Movido a vapor, com fornalha, caldeira e chaminé, era importado da França. O poeta Olavo Bilac, que aprendia a dirigir, destroçou-o contra uma árvore no primeiro desastre de automóvel que se tem notícia no Brasil.

Da Era Vargas a Juscelino Kubitschek, o Brasil definitivamente tomou o rumo desenvolvimentista e a indústria do automóvel, somada à grande absorção e influência da cultura norte-americana em nosso país, trouxe inúmeras mudanças a nossa vida cotidiana.

## **1.2. Goiânia e o Transporte Coletivo Convencional**

Goiânia, cidade planejada inicialmente para 50 mil (cinquenta mil) habitantes, em pouco mais de 60 (sessenta anos) já contava com 1 milhão (um milhão) de moradores. A cidade teve sua construção iniciada em 1933 com um traçado urbanístico do tipo radial concêntrico – ruas em forma de raios, tendo como centro a Praça Cívica, onde foram construídas as sedes dos governos estadual e municipal. O plano é de autoria do urbanista Atilio Correia Lima, seguindo uma tendência urbanística já consagrada em algumas cidades como Washington, nos EUA. Contudo o serviço de transporte coletivo não acompanhou o rápido crescimento e desenvolvimento da cidade, não se investiu tanto em sua infra-estrutura e nem se valorizou o desenvolvimento integrado do uso do solo, transporte e trânsito.

No início havia a “tareca”, um caminhão pequeno transformado em jardineira com alguns bancos que servia como o primeiro meio de transporte coletivo em Goiânia. A tareca possuía capacidade máxima para transportar dez pessoas, sem nenhuma segurança e conforto. Em seguida surgiam os carros “de praça”, carros alugados que também funcionavam como lotação.

Com o rápido crescimento populacional de Goiânia, faz-se necessário um melhor atendimento ao transporte coletivo. Entra então nesse mercado a empresa Aragarina - que permanece até hoje, operando a primeira linha de ônibus criada na capital, que circulava do Centro até Campinas, utilizando as Avenidas Anhanguera e Vinte e Quatro de Outubro.

Em 1969, foi efetuada a primeira licitação de linhas. Em meados da década de 70, já havia em Goiânia, 55 (cinquenta e cinco) linhas de ônibus e quatro empresas que dividiam-nas: Viação Aragarina, HP Transporte Coletivo, Viação Reunidas e Viação Jussara.

O serviço de transporte coletivo começa a ficar insatisfatório e é criado em 1975 o Sistema Integrado de Transporte Urbano do Município de Goiânia - SIT. A Lei Municipal nº 5.056/76, com alterações da Lei Municipal nº 5.372/78, autorizou o Poder Executivo municipal a transferir pelo prazo de trinta (30) anos a exploração, a coordenação, o controle, a implantação e a operação desse sistema de transporte à Empresa de Transportes Urbanos do Estado de Goiás S/A – TRANSURB.

Em obediência às disposições da Lei acima citada, o município de Goiânia firmou com a TRANSURB, em 22 de março de 1976, contrato de concessão transferindo para a Companhia todos os direitos e deveres afetos à prefeitura, nos contratos de concessão dos serviços do transporte coletivo. Esse contrato de concessão Município de Goiânia / TRANSURB terá fim então no ano de 2006.

Segundo dados do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES (2002), o sistema de transporte coletivo de Goiânia conta atualmente (no fim do ano de 2002) com uma frota constituída pelas seguintes operadoras: empresas privadas em regime de concessão (67% do mercado): Rápido Araguaia, HP Transporte Coletivo, Guarani, Reunidas, Paraúna, Leste e Perimetral. Uma empresa pública Metrobus que opera o Corredor Anhanguera (12% do mercado) e por Cooperativas de autônomos integradas em uma entidade central (Micro-Sit), detentora de concessão de linhas (21% do mercado), transportando mais de 19 (dezenove) milhões de passageiros por mês. Perfazendo aproximadamente 1217 (um mil duzentos e dezessete) ônibus convencionais e mais de 553 (quinhentos e cinquenta e três) microônibus, com a estimativa de terem aproximadamente três

motoristas por veículo, de acordo com informações dos sindicatos que representam a categoria.

O sistema de transporte coletivo inicialmente atendia somente Goiânia, mas com o aumento populacional das cidades do entorno da capital e a oferta de empregos ainda ser maior na mesma, fez-se necessário interligar esses municípios. A Lei Complementar nº 27 de dezembro de 1999, com modificações da Lei Complementar nº 34 de 03 de outubro de 2001, especifica:

Fica instituída a Rede Metropolitana de Transportes Coletivos, unidade sistêmica regional composta por todas as linhas e serviços de transportes coletivos, de todas as modalidades ou categorias, que servem ou que venham a servir o Município de Goiânia e os municípios de Abadia de Goiás, Aparecida de Goiânia, Aragoiânia, Bela Vista de Goiás, Bonfinópolis, Brazabrantes, Goianira, Guapó, Hidrolândia, Nerópolis, Santo Antônio de Goiás, Senador Canedo, Terezópolis e Trindade, inclusive linhas e serviços permanentes que promovam a interligação direta ou indireta destes municípios entre si e ou com o Município de Goiânia. (parágrafo 3º)

Na imprensa local, a insatisfação com o transporte coletivo é reiteradamente colocada pelos usuários do sistema, contudo a população da cidade de Goiânia e entorno nunca vê atendidas suas principais reivindicações que são: maior conforto nos veículos, cumprimento no horário, maior número de linhas e veículos nas mesmas, melhor tratamento por parte dos motoristas e cobradores, entre outras. Tanto as empresas responsáveis quanto o poder público traçam planos e metas visando a melhoria do transporte coletivo na cidade, mas ambos, ano após ano não os implementam ou até mesmo os descumprem.

Prometendo trazer benefícios, segurança e mais agilidade para os usuários é feita então no início de 1998, a substituição dos cobradores dentro dos ônibus por catracas eletrônicas - que fazem a leitura de cartões de passagens, chamados de Sistema Inteligente de Tarifação de Passagens - SIT-PASS. Posteriormente, esses cartões de passagens quase não são encontrados nos postos de venda, e isso obriga o motorista a receber as passagens dentro do próprio veículo, o que atrasa a saída dos pontos e o sobrecarrega. Esses são problemas identificados pelos responsáveis que farão parte do Plano de Reestruturação do Sistema Integrado de Trânsito da Região Metropolitana de Goiás - SIT-RMG, que visa entre outros fatores

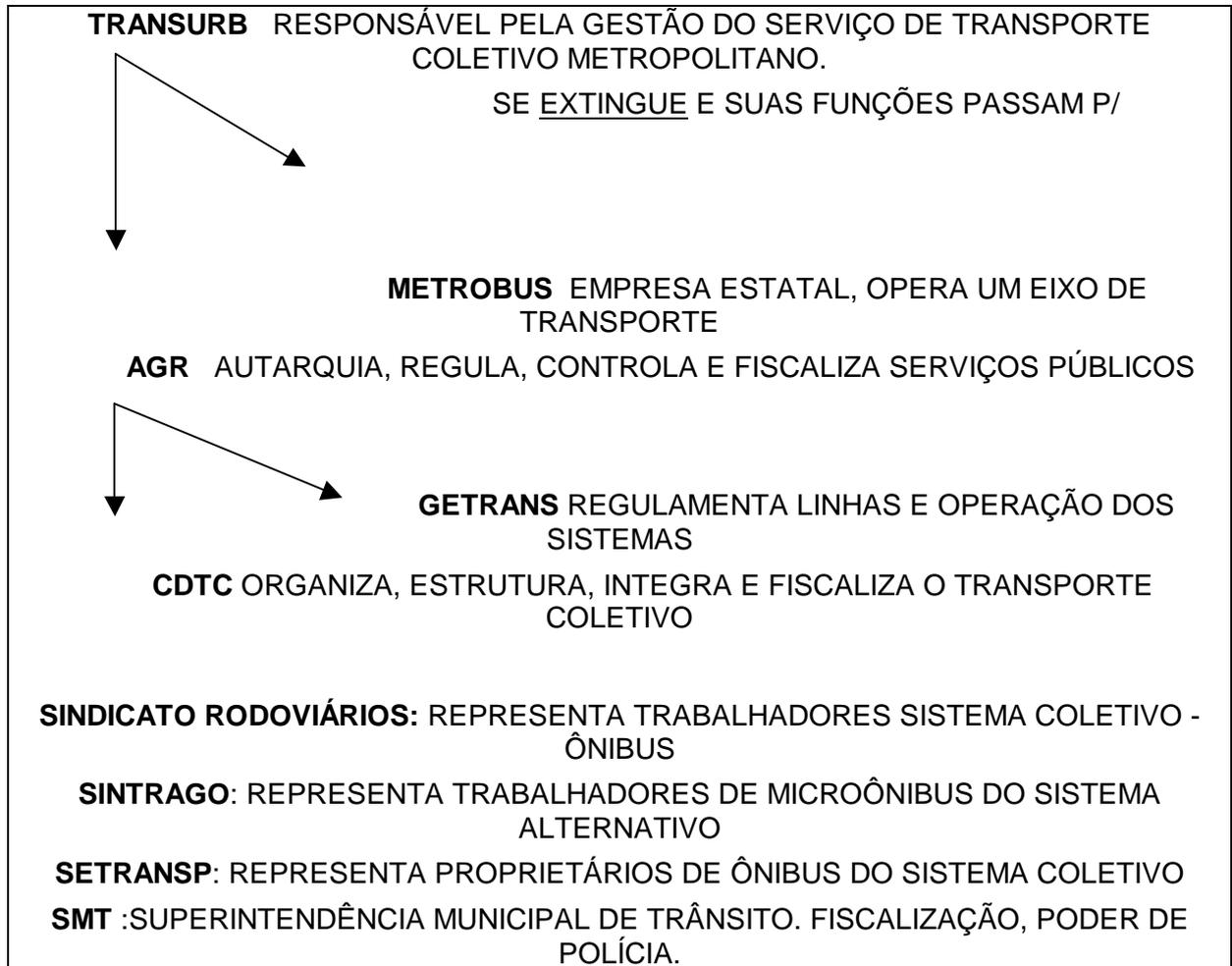
aprimorar o Sistema Integrado de Transporte, a melhoria na gestão do trânsito e a urbanização e animação dos espaços de convivência.

A TRANSURB foi, posteriormente, substituída pela METROBUS (em 1997) empresa estatal constituída para sucedê-la, e que atualmente opera o Eixo Anhanguera (o maior da capital). As atribuições da antiga TRANSURB foram repassadas ou para a Agência Goiana de Regulação, Controle e Fiscalização dos Serviços Públicos - AGR, cuja atribuição principal é a fixação das tarifas públicas e, conseqüentemente, também das tarifas do atual SIT, ou para o Grupo Executivo de Transporte - GETRANS (criado em 2001) que regulamenta as linhas e as operações das empresas de ônibus e do transporte alternativo. À Câmara Deliberativa de Transportes Coletivos – CDTC da Região Metropolitana de Goiânia - RMG compete a organização, a estruturação, a integração e a fiscalização do transporte coletivo dessa região, qualquer que seja o modal; ônibus ou microônibus ( Figura 1).

Em 2001 é lançado o Plano de Reestruturação do SIT-RMG, que começa a ser implementado no fim de 2002, com a reforma e adequação dos terminais. Esse plano resulta numa nova rede de transporte abrangendo 05 (cinco) sub-regiões, adotando para cada serviço a tipologia veicular adequada e eliminando os serviços sobrepostos operados por ônibus e microônibus, além de criar uma nova rede de linhas. A reestruturação afeta todo o sistema de trânsito na região metropolitana, tanto o sistema coletivo convencional, o alternativo e o individual.

As redes de tráfego passam a ser compostas de linhas estruturais e linhas alimentadoras. As **linhas estruturais** são a espinha dorsal do sistema e podem assumir as seguintes funções: 1) ligações de média capacidade sobre trilhos, nos corredores onde o modo ônibus não permite o atendimento adequado da demanda; 2) ligações radiais, com a área central, através dos principais corredores do transporte coletivo; 3) ligações transversais, conectando outros pólos de atração, além da área central; 4) ligações perimetrais, estabelecendo também ligações transversais, porém com um trajeto mais periférico, com o objetivo de interligar as estações de integração; e 5) ligações diametrais interligando pólos de desejos de viagens passando pela área central.

E as **linhas alimentadoras**, que são linhas de distribuição com a função de transportar as pessoas de suas residências até a rede estrutural. A reestruturação prevê também a atualização da frota, e mudanças tarifárias.



**Figura 1 – Organização do Sistema de Transporte Coletivo de Goiânia**

### 1.3. O “Transporte Alternativo” em Goiânia

Em 1997, a situação do transporte coletivo em Goiânia é considerada um verdadeiro caos. Os terminais de ônibus são precários e muitas vezes insuficientes para atender o fluxo de usuários, a super lotação dos veículos é fato comum, os deslocamentos estão cada vez mais demorados e difíceis, os acidentes espalham-se por toda a cidade, há uma expansão descontrolada das vias e do tráfego e as linhas de ônibus existentes já não abrangem diversos pontos da cidade. O transporte é precário, a população sofre e reclama, mas as empresas que monopolizam o

transporte coletivo da cidade e região nada ou pouco fazem para que a situação melhore.

Nesse mesmo ano de 1997, um grupo de proprietários de “vans” e “kombis” dá início a uma verdadeira batalha buscando legalizar um projeto que visava além de uma oportunidade de trabalho e meio de sobrevivência, melhores condições de deslocamento na cidade e também a divisão de um mercado que sempre pertenceu a um grupo de grandes empresários. E, organizando-se esse grupo funda o Sindicato do Transporte Alternativo do Aglomerado Urbano de Goiânia - SINTRAGO que segue em direção à legalização dessa nova frente de trabalho e de transporte.

No início a frota era composta basicamente de kombis e pequenas vans e, além de atuar nas mesmas linhas do transporte coletivo convencional, criou novos trajetos. Os primeiros proprietários desses veículos eram em sua maioria pequenos empresários, funcionários que haviam aderido aos planos de demissão voluntária de suas empresas, ou profissionais liberais que decidiram investir no “negócio”.

A população imediatamente aprova essa novidade, pois além de não ser mais literalmente “espremida” nos ônibus (nas vans e kombis só são permitidos passageiros sentados), as linhas aumentam bem como o número de veículos e o conforto. O sistema surge, conforme o nome, como uma alternativa ao sistema existente.

Mas, apesar de vários encontros e manifestações, o projeto foi rejeitado pelo prefeito do período, no dia 28 de maio de 1997.

Em setembro do mesmo ano, o SINTRAGO estabelece um convênio com o Diretório Central dos Estudantes da Universidade Federal de Goiás - DCE/UFG e posteriormente com a Associação de Moradores do Itatiaia (bairro vizinho ao Campus II da UFG), que permitia transportar os estudantes dessa universidade assim como os moradores do bairro até o centro da cidade. O movimento em favor do transporte alternativo ganha força frente à opinião pública, estudantes, militantes e parlamentares de esquerda. Nesse momento, o SETRANSP recebe da justiça um mandado determinando a apreensão dos carros do transporte alternativo, o que fortalece ainda mais o movimento favorável ao sistema – pois a opinião pública

acredita nos apelos dos motoristas de microônibus que se manifestam querendo trabalhar.

O ano de 1998 é marcado por diversas e conturbadas manifestações. Na Câmara Municipal de Goiânia, começam as conversações sobre a legalização do transporte alternativo. Os debates duram mais de uma semana e são acompanhados cotidianamente por cerca de 2 (duas) mil pessoas, mas mesmo assim o projeto é novamente rejeitado.

Contudo, os “perueiros” não desistem, e no início de maio de 1999 acampam na porta do Palácio das Esmeraldas, sede do Governo Estadual e iniciam uma greve de fome que durou 13 (treze) dias, para pressionar principalmente o governador Marconi Perillo (em seu primeiro mandato), que havia prometido estudar a viabilidade do projeto de legalização.

No dia 19 de maio de 1999, um grupo de motoristas seguiu ao Campus II da UFG para realizar protesto pela legalização. Policiais militares invadiram a universidade sob o pretexto de prender suspeitos de danificarem uma viatura de fiscalização da TRANSURB minutos antes. Durante o confronto entre perueiros, estudantes e a polícia, um motorista de microônibus foi morto com um tiro a queima roupa (com uma bala de efeito moral, que deveria ser usada em procedimentos à longa distância). Os estudantes revoltados queimaram vários ônibus.

Em agosto de 1999 a Câmara Municipal aprova a implantação do transporte alternativo em Goiânia. A lei é publicada no Diário Oficial em 06 de outubro de 1999, mas somente em 22 de novembro o prefeito instituiu, por decreto, uma comissão para tratar das regras de funcionamento do novo serviço.

Em 2000, com a ineficiência do governo em criar regras, cerca de 300 (trezentas) vans já rodavam a cidade em linhas definidas pela própria categoria. Acontece a auto-organização dos trabalhadores, (através do sistema de cooperativas ligadas ao SINTRAGO) a criação de pontos finais, o controle de horários e frequência de veículos. Era um verdadeiro sistema paralelo ao sistema controlado pelo Estado.

A AGR exige a padronização dos veículos e todos são obrigados a adquirir microônibus padronizados. No dia 16 de setembro de 2000 são legalizados 600

(seiscentos) microônibus para circular em Goiânia e seu entorno. Há um momento de paz entre o SINTRAGO e o SETRANSP, que afirmam estudar melhorias para o transporte coletivo.

Mas logo a frota de microônibus é de aproximadamente 740 (setecentos e quarenta) veículos, e começam as reclamações. Diariamente nos jornais da cidade vê-se queixa e insatisfação em relação ao transporte coletivo da RMG. Sem uma melhor sistematização, a entrada do sistema alternativo congestionou as ruas centrais da cidade com microônibus disputando passageiros com ônibus convencionais e irritando os donos de automóveis que passaram a consumir maior tempo em seus trajetos.

Apesar de ter sido autorizado, o transporte alternativo que passou a se chamar Micro-Sit nunca teve um regulamento claro. A população que defendia esse sistema passa a criticá-lo e os acidentes com esses veículos crescem vertiginosamente. E, além do enfrentamento e disputas com as entidades controladoras e gestoras do transporte coletivo da cidade, existem também crises internas na própria organização do transporte alternativo. Em várias ocasiões, grupos de motoristas insatisfeitos com as decisões do sindicato que os representa (SINTRAGO), tentam se organizar contrários a ele, mas acabam sendo centralizados pelo mesmo, sujeitando-se às suas decisões.

Uma pesquisa do Instituto Serpes publicada no jornal O Popular (18/08/2002), com o objetivo de conhecer a opinião da população sobre o transporte alternativo e obter o perfil do usuário entre outros, afirma que *“o goianiense aprova o transporte alternativo, mas condena o comportamento dos motoristas que o operam”*. A pesquisa realizada com 604 (seiscentos e quatro) moradores de Goiânia e parte de Aparecida de Goiânia, de 16 anos ou mais apontou como principais problemas os seguintes: motoristas despreparados (68,5%); direção perigosa (52,81%); excesso de lotação (50,50%); poucos veículos (34,27%); falta de conforto (23,01%), cobradores despreparados (17,05%); veículos velhos (15,56%); veículos sujos (9,93%). Contudo, 78% dos entrevistados aprovam o sistema alternativo. A preocupação com a qualificação do motorista é grande. E após a divulgação dessa

pesquisa, propostas de programas de qualificação são feitas, mas não são implementadas.

As críticas aumentam, e o jornal O Popular (16/03/2003), informa que dados da Superintendência Municipal de Trânsito - SMT colhidos em 21 de novembro de 2001 mostram que 30% dos 740 (setecentos e quarenta) motoristas do transporte alternativo têm mais de 20 (vinte) pontos na Carteira Nacional de Habilitação – CNH, principalmente por avanço de sinal e excesso de velocidade.

Então, com a implementação do Programa de Reestruturação do Sistema Integrado de Trânsito da RMG começa uma nova fase para o transporte coletivo em Goiânia. A partir de maio de 2002, 150 (cento e cinquenta) microônibus são retirados do chamado centro expandido da cidade (região central e vizinhos, que exclui os setores: Universitário, Bueno, Campinas entre outros) e passam a atuar nos sistemas de alimentação nos terminais. O pagamento seria feito pelo SETRANSP, já que estavam trabalhando em parceria, contudo esse pagamento sofre atrasos e o valor não é consensual. Novas manifestações e paralisações são realizadas pelos motoristas, que não se conformam com a saída do centro e tampouco com os sucessivos atrasos de pagamento, causando inúmeros transtornos.

Declara-se uma enorme crise – que segundo o SINTRAGO é um “falseamento da realidade” no transporte coletivo convencional da cidade, segundo eles uma tentativa de golpe das empresas de ônibus. Essas empresas privadas do sistema convencional afirmam que não conseguem se manter, reduzem a sua frota de veículos nas ruas e o caos aumenta no trânsito de Goiânia.

Depois de vários tumultos, manifestações pela cidade, prisões temporárias de motoristas de microônibus, diversas audiências e a queima de ônibus pela população, foi acordado que os microônibus atuariam nas linhas alimentadoras ligando os bairros aos terminais. E ficava como projeto a implementação de um sistema seletivo de transporte, com horários, tarifas, trajetos e conforto diferenciados. Como nessas linhas alimentadoras o fluxo de passageiros diminuiu, muitos permissionários (de microônibus) desistiram do “negócio”. A partir de março de 2003, os microônibus deixam definitivamente de circular pelo centro expandido da cidade e, em setembro do mesmo ano o sistema alternativo está totalmente

integrado ao sistema alimentador. É criada a Cooperativa de Transporte de Goiás - COOTEGO, que assume a operação de 112 (cento e doze) linhas alimentadoras. “É o começo do fim” do sistema alternativo de transporte coletivo da RMG.

#### 1.4 Transporte Coletivo: Problema ou Solução?



**Figura 2 – Ônibus e Microônibus do sistema de Transporte Coletivo de Goiânia**

No mundo, grande parte das atividades da sociedade moderna se estruturou em torno do transporte individual - o automóvel, que podemos dizer criou uma revolução social no século passado. E desde o seu início o transporte coletivo vem apresentando problemas, deficiências e limitações.

Os problemas de trânsito, entre os quais se destacam os congestionamentos e os acidentes, dependem muito do desenvolvimento das cidades e do uso da terra, assim como do planejamento de trânsito e utilização de vias urbanas pelos veículos e pedestres.

Contudo, como nossas cidades crescem desordenadamente, sem um plano diretor e onde o uso da terra não é controlado, - permitindo-se, desta forma, a intensa densidade demográfica em face dos elevados gabaritos e índices de aproveitamento de área que estimulam a especulação imobiliária, toda a comunidade e o próprio governo são prejudicados.

Henry Barnes, que dirigiu o trânsito de Nova York quando lá implantou o sistema de mão única de direção em Manhattan, declarou: “Trânsito, antes de mais nada, é povo em movimento” e assim, dois aspectos que distinguem o transporte dos demais serviços públicos, segundo ele, são:

-o sistema de transporte, que não apenas serve à cidade, mas é uma importante parte da cidade, cuja malha viária usualmente ocupa de 30 a 40 por cento da superfície urbana e que significa, em muitos lugares, uma deslocação de cerca de duas horas até chegar ao destino;

-e que os edifícios e as atividades exercidas no interior das cidades não existem independentemente do sistema de transporte que os servem. (In OWEN, 1971, p.36)

O transporte e o trânsito são os únicos serviços que estão por trás de todas as atividades da sociedade. Seu impacto é tanto direto - o deslocamento - quanto indireto, pela circulação dos bens e das mercadorias usadas pela sociedade e pelo setor produtivo.

Segundo a Agência Nacional de Transportes Públicos – ANTP (2003), mais de 75% dos brasileiros residem hoje em áreas urbanas, nas quais a maioria depende do transporte coletivo para se deslocar. Assim, o acesso das pessoas às atividades da vida moderna depende do funcionamento adequado do transporte coletivo.

No campo social, o transporte coletivo possibilita o acesso ao emprego, à saúde, à habitação, à educação, ao comércio, à cultura e ao lazer. Economicamente, o transporte coletivo aumenta a oferta direta e indireta de empregos e trocas comerciais, agilizando a economia local. Do ponto de vista ambiental, ajuda a reduzir a poluição e, em termos urbanísticos, o transporte coletivo adequado ajuda a reorganizar a cidade de forma mais eficiente.

No contexto do trânsito em Goiânia, o transporte coletivo é um dos fatores centrais na determinação de sua organização, e é importante ressaltar que as práticas dos motoristas desse sistema não são objeto de interesse por parte das autoridades implicadas.

O sistema de transporte coletivo ocupa um papel de destaque sob o aspecto social, econômico e ambiental, na medida em que envolve, no dia-a-dia, praticamente os cidadãos de todo o mundo, no exercício de seu direito de ir e vir, de

se locomover livremente para satisfação de suas necessidades, em busca de seu bem estar e da comunidade em que vive.

## 2. PSICOLOGIA DO TRÂNSITO E AS REPRESENTAÇÕES SOCIAIS

Muitos pesquisadores acreditam que a estrutura física da cidade, seu tamanho e desenvolvimento, seu tipo de vida e suas características são dependentes, e muito da natureza e da qualidade dos seus sistemas de transporte, cuja complexidade, que engloba do pedestre à sincronização dos sinais, deve utilizar todos os recursos possíveis para sua manutenção, melhoria e desenvolvimento, e a Psicologia do Trânsito pode, assim como o Urbanismo e a Engenharia de Tráfego, através das ferramentas concernentes a sua área específica, contribuir e muito para essa melhoria.

Pinheiro (1973) afirma que a preocupação com as condições psicológicas do condutor é quase tão antiga quanto a invenção do automóvel:

Quando em 1910, os norte-americanos começaram a fabricar automóveis, surgiu como consequência do desenvolvimento dos meios de transporte, um movimento popular quase de indignação, contra o crescimento assustador do número de desastres de automóveis. As empresas de ônibus e as companhias de seguro se viram de repente diante do imperativo de darem soluções a esse problema que assim foi proposto: selecionar só motoristas prudentes e aptos, e instruir a população de como andar nas ruas. Por essa razão foi que a Associação Americana de Legislação do Trabalho convidou o psicólogo Hugo Munsterberg, da Universidade Harvard, para preparar os métodos psicotécnicos de seleção. E ele estabeleceu como aptidão fundamental no chofer a capacidade de decisão com rapidez para poder desviar-se dos transeuntes e dos outros veículos, que na mesma rua cruzam para a esquerda e para direita (...).(1973, p.209)

A Psicologia do Trânsito tem como principal objeto de estudo o comportamento do homem no trânsito. Segundo Rozestraten (1988) um pioneiro nesta área, a psicologia do trânsito seria uma área da psicologia que estudaria através de métodos científicos válidos, os comportamentos humanos no trânsito e os fatores e processos externos e internos, conscientes e inconscientes que os provocam ou os alteram. Em síntese *“é o estudo dos comportamentos – deslocamentos no trânsito e de suas causas”*.

Esse autor aponta ainda o objeto *lato sensu* da Psicologia do Trânsito como sendo os diversos usuários das vias, os comportamentos que corroboraram para construção de vias e veículos e aqueles indispensáveis à criação das leis e sua fiscalização. Já no *stricto sensu*, a Psicologia do Trânsito possui como objeto de estudo o comportamento específico dos usuários das vias - pedestre, motorista, ciclista e motociclista.

No Brasil, assim como em vários outros países, a Psicologia do Trânsito segundo Barjonet (1997) foi inicialmente caracterizada como psicométrica e de seleção para motoristas profissionais. Para Hoffmann e Cruz a evolução da Psicologia do Trânsito no Brasil pode ser estruturada em quatro grandes etapas:

A primeira compreende o período das primeiras aplicações de técnicas de exame psicológico até a regulamentação da Psicologia como profissão; a segunda corresponde à consolidação da Psicologia do Trânsito como disciplina científica; a terceira pode ser caracterizada como aquela em que foi verificado um notável desenvolvimento da Psicologia do Trânsito em vários âmbitos e sua presença marcante no meio interdisciplinar; a quarta etapa é marcada pela aprovação do Código de Trânsito Brasileiro (1997) e por um período de maior sensibilização da sociedade e dos próprios psicólogos do trânsito na discussão sobre políticas públicas de saúde, educação e segurança relacionadas à condição humana. (2003, p.17)

Como principais precursores da Psicologia do Trânsito no Brasil se destacam: Roberto Mange, Emílio Mira y López, Alice Galland de Mira, José Astolpho Amorin, José Nava, Suzana Ezequiel Cunha, entre outros. Entretanto, a grande maioria deles limita o papel da Psicologia do Trânsito à natureza instrumental da avaliação da personalidade e das habilidades do condutor e, em menor grau aos acidentes de acordo com Hoffmann e Cruz (2003).

O professor Reinier Rozestraten se destaca como um dos que mais produziu trabalhos nacionais e internacionais, participou de congressos e cursos para psicólogos do trânsito, para os Departamentos de Trânsito - DETRANS, universidades e empresas.

O que se percebe no início da construção da Psicologia do Trânsito é uma preocupação com as características individuais dos condutores de veículos. Muitos estudos sobre as causas dos acidentes foram e são desenvolvidos no mundo todo (Tiffin, J. et McCormick, E., 1969). E como cita Rozestraten (1988), a maioria indica o

fator humano (isolado ou associado a outros fatores) como o maior causador de acidentes no trânsito.

Inúmeros distúrbios de origem mental, psicológica e afetiva são catalogados pela Organização Mundial de Saúde - OMS ao longo dos anos e é possível se constatar que, conforme crescem as demandas do mundo atual para o ser humano, tais perturbações, em diferentes níveis, se apresentam ou se agravam, e tais demandas tornam nosso modo de vida mais estressante e complicado, sobretudo nos grandes centros urbanos, onde há uma crescente ansiedade, o que predispõe indivíduos comuns à determinados tipos de neuroses ou conflitos que, se não abordados adequadamente, podem levar a inúmeras outras conseqüências como o alcoolismo, por exemplo.

Dessa forma, não é de se surpreender que cada vez mais as palavras “ansiedade” e “*stress*” passem a ser comuns no nosso dia-a-dia, se tornando objeto de diversos estudos, inclusive no que se refere à Psicologia do Trânsito.

Um grande número de pesquisas nessa área associa características individuais como ansiedade, *stress* ocupacional e outros distúrbios às causas dos acidentes de trânsito. A inadequação ao trabalho pode levar ao *stress*, que pode conseqüentemente contribuir para ocorrência de acidentes. Kompier e Levi (1995) em estudo associam as condições precárias de trabalho a sintomas de stress, como tensão muscular, perturbações do sono, disfunções intestinais e estomacais, problemas cardiovasculares, entre outros.

Nos últimos anos passamos por diversas crises: econômica, ética, moral, social, educacional, de valores e de violência - que a mídia inclusive expõe diariamente. E sendo o Homem, sob o ponto de vista sócio-psicológico, extremamente complexo, cujas reações dependem de sua personalidade, de seu intelecto, de suas cognições, de como percebem o mundo e dos aspectos culturais que o cercam e que fazem o conjunto de leis, normas, e regras de comportamento formadoras de uma determinada sociedade, estudos corroboram que tais aspectos se manifestem ou mesmo encontrem válvula de escape no trânsito e nas vias públicas das cidades - seja nos pedestres, seja nos condutores de veículos automotores ou não, como os carroceiros ou ciclistas, embora os danos que estes

possam causar, em grau de periculosidade ou dano em acidentes sejam relativamente bem menores que os causados por caminhões ou automóveis.

O ato de dirigir pode expor em maior escala e mais visivelmente o comportamento humano. Rozestraten (1988), considera que o ato de dirigir apesar de ser um ato intelectual está intimamente ligado à nossa personalidade, aos nossos valores e atitudes. O julgamento não acontece apenas em função de razões intelectuais, pois, além destas, entram as razões ilógicas, sentimentais, egoístas e morais. Segundo ele, se o homem julgasse apenas com sua razão, os acidentes diminuiriam, provavelmente em 90%. É aqui que os fatores emocionais se entremeiam ao raciocínio e atrapalham o encaminhamento do trabalho de dirigir, misturando-o ao trabalho de se relacionar com os outros indivíduos.

Segundo dados da Associação de Psicólogos do Trânsito - APSTRAN (2001), estudos que abordam as características individuais dos condutores sugerem que os bons motoristas são pessoas ajustadas socialmente, responsáveis, dignos de confiança, sóbrios e cautelosos. Por outro lado, as personalidades tidas como anti-sociais tendem a se envolver mais em acidentes de trânsito, principalmente por não respeitarem as leis e as regras de convivência e apresentarem dificuldades no que tange ao respeito ao outro e aos seus direitos. Grande parte das pesquisas em psicologia do trânsito aborda mesmo questões individuais, aspectos da personalidade do motorista que podem influenciar no ato de dirigir.

Nessa lógica, é inegável a correlação da qualidade do trânsito estar também intimamente relacionada ao homem, já que este é quem dirige o veículo, segue ou não as leis, e ali interage sob influência de seu caráter e de seu estado psicológico, transformando o trânsito num canal natural onde todas as angústias que os conflitos causam ao ser humano deságuam, como se pode constatar a cada momento.

Há também o aspecto que denota *status* ou poder, na figura de um carro importado ou de grande porte, como o são os caminhões e ônibus, o que contribui para mais uma manifestação da complexa *psiquê* humana. São notórios os casos em que motoristas de transporte coletivo se sentem os donos das ruas e acabam por dificultar a passagem ou “trancar” as ruas, do mesmo modo que aqueles que exibem marcas e modelos famosos tendem a impor através de uma pseudo-importância e

valor que o automóvel lhe confere. Tais procedimentos desenvolvem um conceito, uma espécie de hierarquia não verbal, mas de fácil assimilação de fortes e fracos, onde os primeiros se impõem, via de regra agressiva e espontaneamente, cabendo aos demais ressentirem-se, o que exhibe a raiz do problema sócio-cultural que vivemos cada vez mais individualista.

De acordo com Vasconcelos:

O dono de um veículo julga-se com muito mais direito à circulação do que os demais participantes do trânsito, o que está ligado às características autoritárias da nossa sociedade e da falta de conscientização sobre os direitos do cidadão, que faz com que os motoristas ocupem o espaço viário com violência. O pedestre, por sua vez, assume o papel de cidadão de segunda classe, numa cidade que é cada vez mais o habitat do veículo é o anti-habitat do homem. (1985, p.46)

Desse modo, ainda segundo Vasconcelos (1985) se observa no trânsito um sistema de crenças que foi se estruturando ao longo dos anos; podendo-se citar, entre elas: a crença de que todos têm habilidades e condições para dirigir; a crença de que a CNH é apenas um documento (não necessitando tantos exames); a crença na impunidade e na invulnerabilidade, e a crença de que o acidente só acontece com o outro.

Todos esses fatores – a falta de projetos urbanísticos, a dificuldade de se seguirem leis, a carência de verbas para melhorias e desenvolvimento do sistema de transporte e manutenção em boas condições das vias públicas, os aspectos psicológicos etc., são pertinentes a uma abordagem cultural mais ampla, onde podemos fixar o foco de nossa atenção sobre a cultura de trânsito em nosso país, conseqüência, sem dúvida, das questões sociais e políticas diretamente ligadas às características de nossa sociedade capitalista e marcada historicamente pela pouca disposição de um olhar que vise à coletividade.

Dessa forma, percebe-se a relevância da Psicologia do Trânsito, em contribuir de forma positiva às condições de trânsito no Brasil. Com o desenvolvimento de pesquisas e estudos, a Psicologia hoje abrange diversas áreas e torna mais comum ouvir falar em psicólogos do esporte, psicólogos do trânsito, psicólogos forenses ou jurídicos, psicólogos comunitários e até mesmo de psicólogos militares.

A Psicologia do Trânsito atualmente figura como um campo multidisciplinar envolvendo um intercâmbio de conhecimento com as diversas áreas da Psicologia e ciências afins que, direta ou indiretamente, estudam o fenômeno trânsito e transportes em sua complexidade e interface com os fenômenos biológicos e sociais.

Nesse sentido, de acordo com Rozestraten (2003) hoje a Psicologia do Trânsito seria uma área de aplicação da Psicologia Ambiental e Psicologia Social que, por meio de métodos científicos, estuda o comportamento do homem no ambiente do trânsito, sua multideterminação no contexto onde está inserido e sua correlação com os fatores sociais, políticos, econômicos e estruturais que influenciam o sistema de funcionamento, gestão, organização e fiscalização desse trânsito. Aborda as questões apresentadas pelo fenômeno trânsito de maneira a respeitar o exercício pleno da cidadania, considerando os princípios de compromisso social da Psicologia, atuando em diversos contextos onde sejam contempladas as necessidades sociais particularmente, dos pedestres e portadores de necessidades especiais, observando os princípios dos direitos humanos, promovendo a segurança no trânsito e a qualidade de vida dos indivíduos, grupos, organizações e comunidades.

Em Goiânia, os psicólogos que atuam na área da Psicologia do Trânsito são em sua maioria psicólogos credenciados ao DETRAN-GO. E prestam serviços ao órgão realizando a avaliação psicológica necessária à obtenção da carteira nacional de Habilitação. No momento, segundo a Divisão de Psicologia do DETRAN-GO existem cerca de 225 (duzentos e vinte e cinco) psicólogos credenciados atuando. (DETRAN-GO 21/03/2003)

## **2.1. Pesquisas em Psicologia do Trânsito e o Enfoque “Psicossocial”**

Recentemente existe uma tendência a considerar o trânsito e suas conseqüências e fatores como uma questão realmente social, e não apenas afirmar como faz Rozestraten (1988) e Michon (1989) que o trânsito é por definição um comportamento social. Mesmo reconhecendo o fator humano como principal

causador de acidentes de trânsito, na prática as abordagens acabam por reduzir a dimensão intersubjetiva (social) a um contexto de comportamento individual.

Para Günther: *“o que nos interessa enquanto psicólogos do trânsito, é que o psicólogo do trânsito cuide, além das questões individuais do motorista, da interação de todos os participantes com o veículo, a via, a política e a legislação”*. (2003, p.54). Nesse sentido, surgem estudos e pesquisas atuais que buscam essa interação, estudos multidisciplinares, e não apenas da Psicologia.

Alessandra Olivato (2002), da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas (FFLCH) da Universidade de São Paulo - USP, desenvolveu um estudo sobre o comportamento no trânsito da cidade de São Paulo que revelou, entre outras conclusões, que a atitude geral das pessoas, baseada em noções privatizadoras do espaço público, é um fator que contribui decisivamente para o caos urbano.

Para saber como as pessoas se portavam no trânsito, a socióloga realizou uma série de entrevistas com usuários do trânsito, dividida em cinco categorias: pedestres, motoboys, motoristas de carros, ônibus e táxis.

Ela, que pretendia estudar o espaço público, percebeu que um dos campos de pesquisa mais reveladores desse tema era o trânsito nas metrópoles. Gravou entrevistas qualitativas (com respostas não estimuladas) em diversos pontos da cidade de São Paulo. As perguntas básicas tratavam de como cada um via a si mesmo no trânsito, no papel de motorista ou pedestre, como viam os outros, como percebiam as leis e as autoridades, como concebiam o trânsito e como se sentiam nele. Depois de transcritas e analisadas, as entrevistas levaram a três conclusões principais:

Não existe uma noção clara de espaço público no trânsito, com as pessoas tratando a coisa pública como privada; expressa-se um individualismo provavelmente derivado de que a luta individual pela sobrevivência, no mundo atual, contribui para dificultar a compreensão do que é do outro; e, justificando a ausência de um sentimento de responsabilidade pelo coletivo, não há uma idéia generalizada da direção defensiva cuja premissa é prever o que acontecerá no trânsito (OLIVATO, 2002).

Segundo a pesquisadora, a primeira conclusão corrobora teorias clássicas da sociologia brasileira segundo as quais existe uma confusão entre o espaço público e o privado no país.

Junta-se um fator histórico nacional com a tendência mundial de privatização do espaço público. O resultado é que cada um tem seu motivo pessoal para não respeitar as leis e a organização coletiva. Consideram-se injustas as leis, representadas pelos fiscais do trânsito, que não entendem o motivo particular de cada um para burlá-las. (OLIVATO, 2002).

A pesquisa revela uma noção de cidadania precária, um sentimento negativo com relação a ser cidadão. Quando estamos no espaço público temos uma atitude de confronto e competição. A noção de que no trânsito todos são cidadãos e por isso devem se respeitar e zelar pelo bem comum é dificultada pela conjunção entre uma moral privada e o surgimento de "muros invisíveis" entre as pessoas. Essa barreira é resultado de um novo individualismo, caracterizado pela sensação generalizada de que cada um é o único responsável por si.

A pesquisa também conclui que não existe uma noção de direção defensiva. Nessa lógica, cruzam-se os sinais vermelhos e causam-se acidentes, dando-se depois a desculpa de que não foi possível prever o que aconteceria. Para ela a formação do motorista ainda é majoritariamente técnica. Não se aprende noções de civilidade que englobe a percepção do espaço público.

Revelou ainda que poucos motoristas dizem fazer esforço para "respeitar o próximo" e "não causar acidentes". "Os poucos que disseram fazer tal esforço não o vêem como atitude de civilidade. Dizem agir corretamente porque têm uma boa educação familiar ou por características pessoais. O respeito é fruto de um extremo sacrifício pessoal e não de atitude própria de convivência no espaço público".

Em outra perspectiva, Lagares (2001) desenvolveu em um estudo sobre a representação social do trânsito como prática social complexa.

Orientando - se pela Teoria do Núcleo Central das Representações Sociais, sua pesquisa teve como objetivo conhecer a representação que estudantes universitários, que dirigem, e agentes de trânsito da Prefeitura de Goiânia têm do trânsito como um sistema cognitivo complexo dotado de no mínimo quatro componentes: a representação de seu próprio papel como motorista; a representação dos outros como motoristas; a representação da tarefa (dirigir) e a representação global da situação (do trânsito em si). Ele dividiu o estudo em três partes.

A primeira fase foi o estudo das representações do motorista. Da auto-representação (representação do *self*) como motorista e da representação do outro. Inicialmente ele utilizou um instrumento, constituído de uma questão aberta exploratória aplicada em duas condições diferentes, que o permitiu levantar as características do “bom” e do “mau” motorista para os sujeitos. Com base nesses resultados, foi elaborado um instrumento composto de duas questões, cada uma com 14 escalas, variando em sete pólos, sendo um caracterizado por um comportamento típico do “bom” motorista e outro do “mau” motorista.

Esse segundo instrumento foi aplicado em 177 sujeitos, jovens motoristas. Os resultados foram tratados e indicaram uma tendência global dos sujeitos a se atribuírem características do “bom” motorista, enquanto aos outros são atribuídas globalmente características do “mau” motorista.

Para realizar a segunda fase - o estudo da representação da tarefa (dirigir), foi utilizada uma questão do tipo “questão de evocações”. Participaram dessa fase 192 estudantes, que indicaram como resultado que a representação da tarefa dirigir é bastante positiva e organizada em torno de dois elementos principais, responsabilidade e atenção.

Na terceira fase, foi estudada a representação social do contexto – trânsito. Foi aplicada em 177 estudantes uma questão do tipo “de evocações” para a palavra “Trânsito”. E como elementos provavelmente centrais destacaram-se: congestionamento, atenção, *stress* e carro. Resultados, que segundo o autor podem:

Indicar que os sujeitos desenvolvem um sistema cognitivo, construído coletivamente na representação negativa do trânsito, que

têm por função justificar o fato de se permitirem não seguir estritamente as regras de trânsito porque os outros motoristas (que são sempre maus), somados à desorganização dos sistemas de tráfego os obrigam a dirigir mal. (LAGARES,2001, p.80).

Ao mesmo tempo em que representam o trânsito como caótico, os sujeitos representam o dirigir como centrado na atenção e responsabilidade. Com exceção do primeiro instrumento (o que caracterizou o “bom” e o “mau” motorista), os outros foram aplicados a agentes de fiscalização de trânsito que trabalham para a Prefeitura de Goiânia. E os resultados mostraram que os grupos não diferem muito quanto as suas representações, entretanto foram dadas conotações diferentes a algumas categorias. Por exemplo: “fiscalização” para os estudantes está associada a elementos negativos (multas, congestionamentos, confusão), enquanto para os agentes de fiscalização tem uma conotação positiva (atenção, respeito, responsabilidade). O que leva o autor a inferir que diferentes grupos se posicionam ancorados em suas práticas cotidianas.

Um resultado claro nessa pesquisa é o fato de que o “eu-motorista” é visto como melhor do que os “outros motoristas”, embora em alguns momentos perceba-se a tendência do “eu-motorista” aceitar que se comporta inadequadamente. Chama a atenção para o autor, a baixa percepção, por parte dos motoristas, de fatores ambientais e culturais.

O presente trabalho retoma o modelo de Codol (1969), utilizado por Campos e Lagares (2001) como forma de abordar a representação global do trânsito em motoristas de transporte coletivo de Goiânia e região metropolitana.

## **2.2. A Teoria das Representações Sociais**

### **2.2.1. A Psicologia Social e a Teoria das Representações Sociais**

Como referencial teórico, este trabalho utiliza a Teoria das Representações Sociais. O termo *Representação Social* (RS), que designa tanto um conjunto de fenômenos quanto o conceito que os engloba e a teoria construída para explicá-los foi inaugurado pelo romeno radicado francês Serge Moscovici, em sua obra “La

*Psyanalyse, son image et son public*” (1961) – A Psicanálise, sua imagem e seu público.

Naquele estudo, o autor estava interessado em observar o que acontece quando um novo corpo de conhecimento, como a psicanálise se espalha dentro de uma população, ou seja, a relação entre ciência e pensamento erudito de um lado e o pensamento popular ou a representação social por outro. Segundo Moscovici:

A psicanálise abandonou a esfera das idéias para ingressar na vida, nos pensamentos, nas condutas, nos costumes e no universo das conversações de grande número de indivíduos. A linguagem está repleta de expressões ou de vocábulos que têm sua origem na psicanálise e que todos compreendem. (1978, p.18)

Ele colheu amostragens do conhecimento, das opiniões e das atitudes das pessoas, com respeito à psicanálise e aos psicanalistas. Também colheu amostragens sobre a informação que circulava na sociedade, analisando o conteúdo dos meios de comunicação em massa no que dizia respeito ao seu objeto de estudo – porque conforme declarava, as representações estão presentes tanto “no mundo” como “na mente”, e elas devem ser pesquisadas em ambos os contextos. Nesse estudo ele define os conceitos elementares, e a base teórica das Representações sociais.

Depois que Moscovici (1978) publicou essa obra, muitos autores em todas as áreas das ciências sociais passaram a utilizar a noção de Representações Sociais. Inicialmente, o que ele desejava era ter um conceito e uma teoria que o livrasse dos desconfortos trazidos por conceitos onipresentes e dominantes no campo da Psicologia Social da época e que, de acordo com sua visão, eram “relativamente estáticos e descritivos”. Tentava mostrar que a visão de realidade, como pressuposta pela teoria positivista e funcionalista, era parcial e não conseguia explicar outras dimensões da realidade, principalmente sua dimensão histórico-crítica.

Moscovici não desenvolveu sua teoria num vazio cultural, ele se apoiou nos fundadores das ciências sociais na França, especialmente em Durkheim. E, de acordo com Farr (2000, p.44): *“a teoria de Moscovici é freqüentemente classificada com muita propriedade, como uma forma sociológica de psicologia social”*. Essa

teoria conduz um modo de olhar que exige a manutenção de um laço estreito entre as ciências psicológicas e as ciências sociais.

O que se viu, principalmente nos anos seguintes ao fim da Segunda Guerra Mundial, na América do Norte, foi o desenvolvimento de uma psicologia social cada vez mais individualizante. Um dos fatores que contribuiu para essa visão foi a generalização para as outras ciências sociais do pressuposto positivista que inspirava a psicologia social de F. H. Allport. O Behaviorismo e a Psicologia da Gestalt também tiveram papel importante na onda de individualização. Nessa época dava-se início à Guerra Fria e à era de MacCarthy, que com certeza causaram graves “estragos” às ciências de um modo geral.

Contudo, F. H. Allport considerava ser possível se movimentar do nível individual para o coletivo sem modificar o modelo explanatório. Ele afirmou que:

Não existe uma psicologia dos grupos que não seja essencial e inteiramente uma psicologia dos indivíduos. A psicologia social não deve ser colocada em oposição à psicologia do indivíduo: ela é parte da psicologia do indivíduo... Não há da mesma maneira, uma consciência que não pertença aos indivíduos. A psicologia, em todas as suas subdivisões, é uma ciência do indivíduo. (apud Farr, 2000, p.15)

Para Allport (1924), a multidão não pode ser consciente, porque não possui um sistema nervoso central, argumento este que prospera quando a psicologia deixa de ser “ciência da mente” e torna-se “ciência do comportamento”.

Nesse seu clássico manual “Psicologia Social”, lançado em 1924, Floyd Allport estabeleceu a psicologia social na América do Norte como uma ciência experimental e comportamental. Lançando também o começo daquilo que veio se tornar a tradição dominante em Psicologia Social, na sua forma psicológica na referida América da era moderna.

A teoria de Moscovici vem romper com a idéia de predomínio do individual ou do social e, desde o seu início, essa teoria se constitui como uma importante crítica sobre a natureza individualizante da psicologia social na América do Norte.

Da relação entre o sujeito e o objeto social resultam Representações Sociais que se constituem no caminho dialético entre o sujeito e a sociedade, sem, no entanto, reduzi-los um ao outro. Nesse eterno percurso de ir e vir, mão dupla entre o indivíduo e o mundo constroem-se indivíduo e mundo como objetos sociais. Então, a

ação dos sujeitos sobre o mundo, que elaboram caminhos possíveis e partilháveis, e, simultaneamente atalhos de uso particular, é calcada em bases da realidade do mundo que a eles se apresenta, desde sempre, através da realidade social.

Para Moscovici (1978), o ser humano não é um indivíduo isolado, que não tem nada a ver com os outros, mas ele é pessoa – relação, isto é, ele não se constitui, não se explica, não pode se desenvolver, nem se realiza plenamente por si só. O ser humano se constitui de e através de relações.

### **2.2.2. Durkheim e as Representações Coletivas**

Conforme citado anteriormente, Moscovici apoia-se nos postulados de Durkheim sobre as Representações Coletivas. E, do ponto de vista sociológico, Durkheim é o primeiro autor que trabalha próximo do conceito de representações sociais, usando o que ele denomina de Representações Coletivas - termo que, segundo Minayo *“se refere a categorias de pensamento através das quais determinada sociedade elabora e expressa sua realidade”* (2000, p. 90).

Para Durkheim, essas categorias não são dadas a priori e não são universais na consciência, mas surgem ligadas aos fatos sociais, transformando elas próprias em fatos sociais, coisas reais por si mesmas, passíveis de observação e de interpretação e:

(...) as representações traduzem a maneira como o grupo se pensa nas suas relações com os objetos que o afetam. Para compreender como a sociedade se representa a si própria e ao mundo que a rodeia, precisamos considerar a natureza da sociedade e não dos indivíduos. (DURKHEIM,1977, p.79)

Para esse autor as representações sociais, como as instituições e estruturas contêm as duas características do fato social: a) exterioridade em relação às consciências individuais, e b) o poder de exercer ação coercitiva sobre as consciências individuais, ou serem suscetíveis de exercer essa coerção.

Os indivíduos que compõem a sociedade seriam portadores e usuários das representações coletivas, mas essas não poderiam ser legitimamente reduzidas a algo como o conjunto das representações individuais, das quais difeririam essencialmente – daí resultariam as características básicas das representações coletivas em relação ao comportamento e ao pensamento individuais: autonomia, exterioridade, coercitividade.

Durkheim sustenta que a sociedade não está simplesmente constituída pela massa de indivíduos que a compõem, pelas coisas e movimentos que efetuam, *“mas antes de tudo, pela idéia que ela faz de si mesma”*. (1968, p.434)

Guareschi (1996, p.23) afirma que: *“Moscovici tinha consciência que o modelo de Durkheim era estático e tradicional, pensado para tempos em que a mudança se processava lentamente. As sociedades modernas são dinâmicas e fluídas”*. Por isso, o conceito de “coletivo” apropriava-se melhor àquele tipo de sociedade de dimensões mais cristalizadas e estruturadas. Moscovici preferiu então conservar o conceito de representação e substituir o de “coletivo” – de conotação mais cultural, estática e positivista pelo de “social”, surgindo aí o termo: Representação Social.

Moscovici esclareceu a diferença entre os fenômenos de que Durkheim se ocupara e aqueles que ele julgava deverem atrair a atenção da psicologia social atualmente:

As representações em que estou interessado não são as de sociedades primitivas, nem as reminiscências, no subsolo de nossa cultura, de épocas remotas. São aquelas da nossa sociedade presente, do nosso solo político, científico e humano, que nem sempre tiveram tempo suficiente para permitir a sedimentação que as tornasse tradições imutáveis. E sua importância continua a crescer, em proporção direta à heterogeneidade e flutuação dos sistemas unificadores – ciências oficiais, religiões, ideologias – e às mudanças pelas quais eles devem passar a fim de penetrar na vida cotidiana e se tornar parte da realidade comum. (1995, p.22)

A diferença entre as representações coletivas e as sociais é motivo de vários questionamentos tanto em seus aspectos históricos, quanto ontológicos, contudo em livro recente, quando perguntado sobre a diferença entre “coletivo” e “social”, e porque a escolha do termo “social”, o autor esclarece:

A maior parte das vezes, as duas palavras são usadas como sinônimas. Eu prefiro, contudo, usar apenas “social”, por que ele se refere a uma noção clara, aquela da sociedade, a uma idéia de diferenciação, de redes de pessoas e suas interações. No século dezenove, a palavra “coletivo” era muito comum, sugerindo a imagem de um amontoado de pessoas, um agregado de indivíduos formando um todo. (MOSCOVICI, 2003, p.348).

Mesmo tendo Moscovici buscado na sociologia durkheimiana um primeiro abrigo conceitual para suas objeções ao excessivo individualismo da psicologia social americana, isso não era suficiente ou adequado para os seus propósitos de

renovação da disciplina. Na verdade, segundo vários autores, o desafio maior de tal renovação consistia em situar efetivamente a psicologia social na encruzilhada entre a psicologia e as ciências sociais. Em ocupar de fato esse território, onde se desenvolvem fenômenos cuja dupla natureza – psicológica e social – tem sido reiteradamente admitida.

Segundo Abric: *“o que constitui o ponto de partida desta teoria é o abandono da distinção clássica - e, em particular, fortemente desenvolvida pelas abordagens behavioristas – entre sujeito e objeto”* (2000, p.27).

A teoria das Representações Sociais afirma que não existe separação entre o universo externo e o universo interno do indivíduo ou do grupo. Sujeito e objeto não são forçosamente distintos.

Tanto o conceito de RS quanto a crítica ao que se produzia em pesquisas na psicologia social, vieram trazer novas perspectivas para uma situação de extrema insatisfação com o saber tradicional desenvolvido, principalmente nos estados Unidos, e bastante divulgados nos países da América Latina. A teoria das RS centra seu olhar sobre essa relação sujeito – objeto. E toda representação é uma forma de visão global e unitária de um objeto, mas também de um sujeito, permitindo ao indivíduo ou ao grupo dar um sentido às suas condutas e compreender a realidade através de seu próprio sistema de referências, podendo assim o indivíduo se adaptar e encontrar um lugar nessa realidade. E ainda como explica Abric:

Para essa teoria não existe uma realidade objetiva a priori, mas toda realidade é representada, quer dizer, reapropriada pelo indivíduo ou pelo grupo, reconstruída no seu sistema cognitivo, integrada no seu sistema de valores, dependente de sua história e do contexto social e ideológico que o cerca. (...) Ela é ao mesmo tempo, o produto e o processo de uma atividade mental, através da qual um indivíduo ou um grupo reconstitui a realidade com a qual ele se confronta e para a qual ele atribui um significado específico. (2000, p.27-28)

A representação é um guia para a ação, ela orienta as ações e as relações sociais, determina os comportamentos dos indivíduos e suas práticas sociais.

São diversos os elementos que se constatarem ligados ao conceito de representação social: ele é um conceito dinâmico e explicativo, tanto da realidade social, como física e cultural; possui uma dimensão histórica e transformadora; junta aspectos culturais, cognitivos e valorativos, isto é, ele se constitui numa realidade

presente nos objetos e nos sujeitos; é um conceito sempre relacional, e por isso mesmo social.

Denise Jodelet (2001) afirma que as representações sociais podem nos guiar no modo de nomear e definir conjuntamente os diferentes aspectos da realidade diária, no modo de interpretar esses aspectos, tomar decisões e, eventualmente, posicionar-se frente a eles de forma defensiva. As Representações Sociais são símbolos construídos coletivamente, compartilhados pelo grupo social e reinterpretados pelos subgrupos e seus sujeitos que estão, sempre, em atividade representacional, construindo novos sentidos, que se ligam às Representações Sociais existentes.

Moscovici e seus seguidores partiram de uma postura baseada na dimensão cognitiva pela qual a Representação Social era tida como um saber desenvolvido no cotidiano das relações sociais, em que os grupos de referência exerciam fortes influências na construção individual dessas relações. Contudo, hoje se constata a preocupação de muitos pesquisadores em integrar aspectos afetivos e simbólicos. E *“as emoções e os afetos são estimulados pelos símbolos inscritos na tradição, nos emblemas – bandeiras, fórmulas, etc., aos quais cada um faz eco”*. (MOSCOVICI, 1978, p.70)

Para esse teórico, a elaboração de uma representação implica necessariamente, um intercâmbio entre intersubjetividades e o coletivo na construção de um saber que não se dá apenas como um processo cognitivo, mas que contém aspectos inconscientes, emocionais e afetivos tanto na produção quanto na reprodução das Representações Sociais.

As representações respondem a quatro funções essenciais: 1) Função de Saber: elas permitem compreender e explicar a sociedade; 2) Função Identitária: definem a identidade e permitem a proteção da especificidade dos grupos; 3) Função de Orientação: guiam os comportamentos e as práticas; 4) Função Justificadora: elas permitem a *posteriori* a justificativa das tomadas de posição e dos comportamentos.

Ao se defrontar com novas condições externas, o indivíduo tende a buscar explicações racionais a propósito dessas condições, construindo pequenas teorias,

na tentativa de se apropriar dessa realidade por meio de sua compreensão. Assim, o indivíduo, ao se defrontar com uma nova situação, procura enquadrá-la em um referencial preestabelecido. Nessa perspectiva, não haveria, propriamente, situação completamente nova.

Moscovici prefere tratar a representação como um processo que torna o conceito e a percepção de algum modo intercambiáveis, visto que se engendram reciprocamente. Para ele:

Representar uma coisa (...) não é com efeito simplesmente duplicá-la, repeti-la ou reproduzi-la; é reconstituí-la, retocá-la, modificar-lhe o texto(...). No real, a estrutura de cada representação nos aparece desdobrada; ela tem duas faces tão pouco dissociáveis quanto a frente e o verso de uma folha de papel: a face figurativa e a face *simbólica*, fazendo compreender em toda figura um sentido e em todo sentido uma figura. (1978, p.63)

A duplicação de um sentido por uma figura, pela qual se dá materialidade a um objeto abstrato, é cumprida pelo processo de objetivação. A duplicação de uma figura por um sentido, pelo qual se fornece um conceito inteligível ao objeto, é cumprida pelo processo de ancoragem.

A **objetivação** é uma operação formadora de imagens e é estruturante, ou a materialização do significado. O que Pereira de Sá esclarece citando Jodelet (1984): *“é uma operação imaginante e estruturante, pela qual se dá forma – ou figura – específica ao conhecimento acerca do objeto, tornando concreto, quase tangível, o conceito abstrato, como que materializando a palavra”* (2002, p.47).

A **ancoragem** consiste na incorporação de novos elementos de saber em uma rede de categorias mais familiares. É a transformação do não-familiar em familiar. Moscovici (1978) chega a afirmar que o propósito de todas as representações é o de transformar algo não-familiar em familiar.

Mais uma vez fica claro que a Teoria das Representações Sociais é uma das correntes que não se conforma à psicologia social tradicional - aquela psicologia social hegemônica, que se colocava num pólo psicologizante, buscando apenas no indivíduo e em suas características a explicação dos fenômenos sociais – mas que procura uma psicologia social preconizando que é na interação social que se encontram os elementos suficientes para a compreensão desses fenômenos, ou

mesmo de comportamentos que, mesmo individuais têm sua gênese e eclosão no meio social.

Por esse motivo, essa teoria é invocada como uma “psicologia social mais social”, aliada à concepção de psicologia social como uma disciplina mista, uma intersecção entre a psicologia e as ciências sociais. A ancestralidade dela repousa na sociologia tanto quanto na psicologia. Ela tem uma perspectiva psicossociológica do conhecimento que articula dinamicamente a realidade objetiva e subjetiva, os fenômenos individuais e coletivos, psicológicos e sociais. É a teoria que concebe a existência do conhecimento adquirido através do senso comum, da prática. Senso comum que tanto é produzido pelos membros do grupo, ancorados no consenso e na tradição, quanto resulta de imagens mentais e de universos reificados, transformados para o cotidiano racional e legitimado pela ciência.

Partindo de uma postura essencialmente cognitivista, os estudos e pesquisas demonstraram tratar-se de um conceito globalizante, através do qual o indivíduo é concebido como um todo, em que o singular e a totalidade são indissociáveis, e o sujeito, ao elaborar e comunicar suas representações recorre a significados socialmente constituídos e de sentidos pessoais, decorrentes de suas experiências cognitivas e afetivas.

Segundo a pertinente observação de Codol (1982) citada por Moscovici: “*o que permite qualificar como sociais as representações são menos seus suportes individuais ou grupais do que o fato de que sejam elaboradas no curso de processos de troca e interação*” (2001, p.62).

O estudo das Representações Sociais permite compreender qual o significado atribuído por um determinado grupo social tanto à situação propriamente dita, quanto aos comportamentos. Visa responder, como pensamentos coletivos influenciam os comportamentos e as práticas sociais, e como se processa esse vínculo dentro do indivíduo e, em última instância na fronteira entre o indivíduo e a sociedade.

É uma teoria ainda recente, porém que cada vez mais tem atraído a atenção de diversos teóricos, inclusive aqui no Brasil. Conhecer as raízes da teoria não contribui só para seu entendimento, mas também para seu fortalecimento.

### **2.2.3. Abordagem Estrutural: a Teoria do Núcleo Central**

Abric (2000) considera que uma representação é formada por um conjunto de opiniões, informações, crenças e atitudes sobre determinado objeto social. Sobre a organização interna das Representações Sociais, Abric propõe, em 1976, a hipótese da existência de um núcleo central nas representações, onde afirma que toda Representação Social é uma entidade unitária, regida por um sistema interno duplo: um sistema central e um sistema periférico. As representações são geridas tanto pelo sistema central quanto pelo sistema periférico; instâncias estruturantes das mesmas. Porém, toda Representação Social está organizada em torno de seu núcleo, que é o seu elemento fundamental.

Ele elabora dessa forma, uma abordagem complementar à Teoria das Representações Sociais, que passa a se chamar Teoria do Núcleo Central das Representações Sociais. Segundo Abric (2001) é preciso além de levantar o conteúdo das representações, conhecer a sua estrutura e as relações hipotéticas entre os elementos, bem como conhecer seu núcleo estruturante, aquele que mais caracteriza uma representação, que determina sua significação e sua organização.

O núcleo central – ou estruturante de acordo com Abric assegura duas funções essenciais:

- Uma função **geradora**: é o elemento pelo qual se cria ou se transforma a significação dos outros elementos constitutivos da representação. É aquilo por meio do qual esses elementos ganham um sentido, uma valência;
- Uma função **organizadora**: é o núcleo central que determina a natureza dos vínculos que unem entre si os elementos da representação. É nesse sentido, o elemento unificador e estabilizador da representação. (2001, p.163)

Assim, são essas características de núcleo estruturante que assumem uma propriedade estabilizadora e unificadora da representação, para que essa permaneça inalterada em situações de mudança, visto que somente uma modificação do núcleo central irá modificar uma representação.

Conforme Abric (2001a) o núcleo central é um componente da representação, cuja ausência desestruturaria ou daria uma significação radicalmente diferente à representação em seu conjunto. O núcleo central é determinado pelas condições

históricas, sociológicas e ideológicas, é marcado pela memória coletiva do grupo; sua base é coletivamente partilhada, define a homogeneidade de um grupo; é estável, resistente a mudanças; e relativamente independente do contexto social no qual a representação se evidencia. Respondendo porque as representações sociais são organizadas em torno e por um núcleo central Abric diz:

Se as representações têm um núcleo, é porque elas são uma manifestação do pensamento social; e em todo pensamento social, uma certa quantidade de crenças, coletivamente produzidas e historicamente determinadas, não podem ser questionadas, posto que elas são o fundamento dos modos de vida e garantem a identidade e a permanência de um grupo social. (2003, p.39)

Identificar o núcleo central é importante inclusive para se identificar o próprio objeto, o que está sendo representado. Flament reforça essa constatação ao afirmar que: *“uma das questões importantes não é tanto a de estudar a representação de um objeto quanto a de saber antes de mais nada qual é o objeto da representação.”* (Apud ABRIC, 2001a, p.22).

Moliner (1988, apud Abric, 2001) desenvolveu uma pesquisa objetivando estudar os processos que provocam a mudança de uma representação, visando analisar e explicar essa dinâmica de transformação – o objeto era “o grupo ideal”.

Várias outras pesquisas sobre o funcionamento do núcleo central permitiram validar a existência desse núcleo organizador e generalizado (Abric, 2001), inclusive utilizando outra nomenclatura para a mesma noção: “núcleo organizador” da representação do trabalho por Grize, Vergés y Silem (1987); “núcleo estrutural latente” da representação do louco e da loucura por De Rosa (1987); ou “núcleos duros” da representação da inteligência por Mugny y Carugati (1985), entre outras.

Como complemento indispensável, se localizam ao redor do núcleo central os elementos periféricos e, segundo Abric (2001a) esse sistema responde por três funções básicas:

Função de concretização: resultam da ancoragem da representação na realidade, e permite revesti-la de termos concretos, compreensíveis de imediato;

Função de regulação: mais flexíveis que o núcleo central, os elementos periféricos desempenham papel importante na adaptação dos conteúdos e processos coletivos às evoluções do contexto;

Função de defesa: o sistema periférico constitui o que Flament chama de “pára-choques”, modificando e neutralizando importantes modificações no meio, evitando transformações bruscas do núcleo.

É no sistema periférico que as contradições poderão aparecer e ser mantidas. Essa teoria visa explicar então, como as representações podem ser ao mesmo tempo estáveis e variáveis, rígidas e flexíveis.

#### **2.2.4. Relação entre Práticas Sociais e Representações**

O contexto de produção das Representações Sociais está presente nos estudos empíricos de duas formas: mediante o estudo de situações sociais complexas (instituições, comunidades, eventos) ou focalizando sujeitos, agentes, atores socialmente definidos.

Abriç (2001), teórico que utiliza a abordagem estrutural e experimental das Representações Sociais, partindo de uma hipótese geral – afirmadora de que o sujeito não reage à realidade tal como o experimentador a imagina, mas sim a uma realidade representada; o que quer dizer, apropriada, estruturada, transformada – ressalta o surgimento de duas questões cruciais para o estudo experimental: primeiro é preciso verificar a validade dessa hipótese, que afirma que os comportamentos dos sujeitos são determinados pela representação de uma situação e não por suas características objetivas, e em segundo lugar é preciso conhecer como essas representações são organizadas e quais os fatores determinam essa organização.

Uma questão teórica importante surge: “*são as práticas que determinam a ação, ou é o inverso?*”. De acordo com Campos (2003), existiriam duas possibilidades: as práticas seriam consideradas ou variáveis dependentes, ou variáveis independentes, exercendo influência sobre as representações. Uma hipótese que surgiria seria a ausência de reciprocidade de influência (um determinado objeto não se constituiria como objeto de representação para um

grupo). Outras se constituiriam na direção da relação de causalidade entre as práticas e as representações, pois, mesmo que as relações entre práticas - concebidas como “sistemas complexos de ação” (Abric, 2001a) e representações sejam consideradas como pouco estudadas, existem três linhas de debates sobre a questão desenvolvidos até hoje, como coloca Campos:

Estudos nos quais as práticas são determinantes na transformação das representações; estudos que consideram que as representações têm um papel determinante na produção de práticas e comportamentos; e finalmente, estudos nos quais considerando-se a complexidade das situações sociais reais, o estudo das representações contribui para a compreensão da situação sem, no entanto permitir a formulação de hipóteses explicativas unidirecionais e inequívocas. (2003, p.31)

A pesquisa sobre as Representações Sociais, estando comprometida com situações sociais naturais e complexas, é necessariamente uma pesquisa qualitativa, entendendo-se por pesquisa qualitativa, aquela que depende essencialmente da observação de pessoas em seus próprios territórios e da interação com essas pessoas através de sua própria linguagem e em seus termos. E, embora tenha por característica básica a pesquisa de campo, isso não implica contraposição com a quantificação ou contradição com as noções de objetividade.

### **2.2.5. O Modelo de Codol**

Codol (1969) baseado em um conjunto de estudos experimentais sobre a integração grupal alerta que, para se estudar as representações no interior de grupos restritos, é necessário estudar os quatro elementos que compõem a situação: o indivíduo, os outros, a tarefa e o grupo, elementos esses que constituem um sistema indissociável.

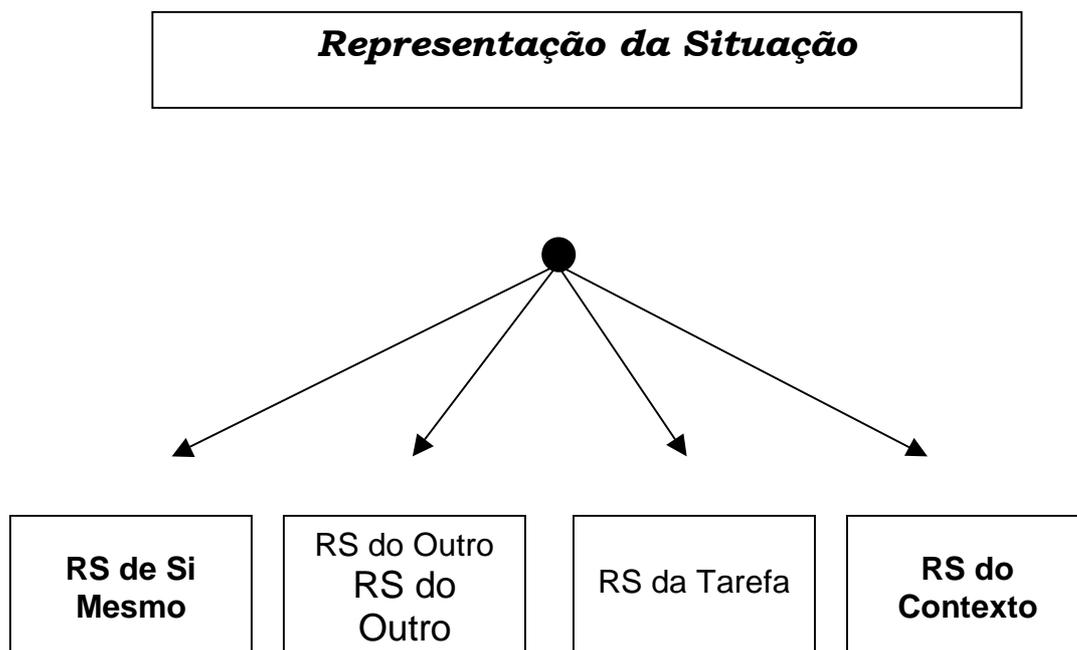
Fromkin (1972) afirma que as pessoas têm o desejo de se verem como diferentes dos outros. Para Codol (1976) as pessoas querem ver-se como diferentes numa direção particular: elas têm a tendência a se avaliarem superiores à média dos membros de seu grupo.

No interior das situações de grupo, existem sistemas de representações que se correlacionam, de modo tal que a representação que os indivíduos fazem da

tarefa a ser executada pode influenciar a representação que eles mantêm sobre si e sobre os outros membros do grupo.

A representação global da tarefa constituiria o determinante principal da configuração final dos sistemas de representações. E ainda de acordo com Codol (1969a) uma das hipóteses essenciais é a de que duas representações diferentes de uma mesma estrutura de tarefa induzem definitivamente os sujeitos a perceberem diferentemente sua própria posição no interior do grupo.

Ao tratar o trânsito como prática social complexa, utilizamos o modelo teórico proposto por Codol (1969a), considerando que a representação social dos motoristas de ônibus e micro-ônibus se constitui em um sistema cognitivo complexo dotado de no mínimo quatro componentes: a representação de si como motorista, a representação dos outros como motoristas, a representação da tarefa dirigir e, a representação global da situação, ou seja, do trânsito.



**Figura 3– Modelo de Análise da Representação Global da Situação como Proposto por Codol, (1969a)**

Nessa perspectiva, aplicamos esse esquema (Figura 3) ao estudo do trânsito, através das representações que dois grupos distintos implicados em práticas sociais

ligadas ao fenômeno: motoristas de ônibus e microônibus têm de si, do outro, da tarefa e do contexto.

### 3. O Estudo Empírico das Representações Sociais do Trânsito em Motoristas do Transporte Coletivo

(...) a realidade social é viva, complexa, intrincada, contraditória, em contínuo devir. Além das evidentes controvérsias metodológicas, teóricas ou epistemológicas, cabe reconhecer que seu objeto (das ciências sociais) está em constante transformação. (IANNI, 2002 p. 13).

O presente trabalho retoma o modelo, de Codol (1969), anteriormente demonstrado e utilizado por Campos e Lagares (2001) como forma de abordar a representação global do trânsito em motoristas de transporte coletivo de Goiânia e região metropolitana. Inicialmente seu objetivo era o de incluir no modelo original, observações diretas das práticas de direção. Contudo as sucessivas crises no sistema alternativo de transporte e a mudança de papel de seus motoristas tornaram inviável a realização de tal objetivo, porém não isentaram a necessidade de se compreender como os motoristas do transporte coletivo elaboram seus respectivos sistemas de representação acerca do contexto do trânsito. Nossos objetivos reposicionados podem ser assim delimitados:

- Tratar o trânsito como uma prática social complexa, possibilitando levantar e analisar o sistema cognitivo engendrado por esta mesma prática - nos motoristas de transporte coletivo - cuja função é de orientar e justificar as práticas de condução dos veículos;
- Conhecer a estrutura das representações sociais do “trânsito”, elaboradas pelos motoristas de transporte coletivo;
- Conhecer aspectos importantes da representação social do dirigir e da representação social dos outros motoristas, segundo motoristas do transporte coletivo;
- Analisar como os motoristas representam a organização do trânsito e a relação dessa organização com os fatores que a influenciam.

Os trabalhos que utilizam diretamente o modelo de Codol (Campos e Lagares, 2001, 2002; Lagares, 2001) têm por resultado uma hipótese global,

segundo a qual as representações sociais do trânsito elaboradas por motoristas, em Goiânia, partilhariam em seus núcleos centrais, pelo menos um elemento comum, cujo significado é determinado pela idéia de **desorganização, tumulto, caos**. Também os referidos estudos levantam a suposição de que os motoristas, de um modo geral, se representam (representação social do *self* como motorista) sempre e consistentemente como “bons motoristas”, em oposição à representação social da maioria dos “outros motoristas”, representados constantemente como “maus motoristas”.

Desse modo, o presente estudo visou levantar mais dados empíricos acerca de algumas suposições já colhidas pelos estudos anteriores, em referência a diferentes grupos de sujeitos. Suposições que tomamos a liberdade de chamar de “hipóteses”:

**Hipótese 1:** No seu conjunto, os motoristas de transporte coletivo representam o trânsito como caótico, desorganizado;

**Hipótese 2:** Os motoristas, de modo geral, elaboram uma representação positiva do *self* como motorista, adequada às leis e ao sistema de trânsito, entretanto consideram que o contexto (sócio-cultural, institucional, viário) do trânsito não permite que os motoristas conduzam seus veículos adequadamente;

**Hipótese 3:** Os motoristas representam a **maioria** dos motoristas (os outros) como sendo maus-motoristas, como sujeitos que não dirigem adequadamente e que causam risco de acidentes pelo seu modo de dirigir;

**Hipótese 4:** Os motoristas do transporte coletivo, conforme os demais grupos estudados anteriormente, representam o “modo como dirigem os outros motoristas”, como o principal fator que influencia negativamente o “dirigir”, em Goiânia;

**Hipótese 5:** Considerando o contexto do trânsito em Goiânia, os motoristas do transporte alternativo têm representações diferentes dos motoristas de ônibus convencional.

A representação social do contexto (trânsito) foi estudada a partir de uma questão de associação livre, com o termo indutor “trânsito” (buscando atender à hipótese 1. Para estudar os motoristas do transporte coletivo dentro deste modelo teórico, optamos por uma operacionalização das representações do *self* e dos

“outros”, mais sintéticas do que as utilizadas por Campos e Lagares (2001) e Lagares (2001). Neste estudo elas foram coletadas a partir de escalas (Anexo) de adequação e de percepção de produção de risco, tanto na autopercepção, quanto na percepção dos outros (“Hipóteses” 2 e 3).

Uma quinta escala (Anexo, item 3 letra F) foi incluída para avaliar se o contexto percebido como “desorganizado” poderia ser tomado como fator determinante do modo que os motoristas dirigem (Hipótese 2). Finalmente, pode-se ainda supor que, segundo os dados colhidos nos trabalhos anteriores de Campos e Lagares (2001) e Lagares (2001), os motoristas tendem a representar os outros motoristas, não somente como genericamente “maus-motoristas”, mas, também, como um dos fatores determinantes da desorganização no trânsito, e mais especificamente no modo possível de dirigir dentro do sistema (Hipótese 4). Para abordarmos inicialmente esse ponto, elaboramos uma questão (Anexo, item 4) na qual os sujeitos selecionam os fatores determinantes do modo de dirigir em Goiânia. Os itens foram extraídos da produção espontânea (associações livres, a partir da palavra indutora “dirigir”) dos sujeitos em estudos anteriores, sendo selecionados por frequência entre os itens mais apresentados como sendo negativamente influenciadores.

Foram aplicados questionários em motoristas de ônibus do sistema convencional de transportes coletivos de Goiânia e região metropolitana e em motoristas de microônibus do transporte alternativo da mesma região, visando conhecer a representação que esses dois grupos distintos de profissionais têm do trânsito e seus componentes, assim como a pertinência das hipóteses colocadas.

Mesmo que os grupos nos quais resolvemos investigar o conteúdo e a estrutura da representação através de manifestações discursivas e comportamentais sejam formados por motoristas do transporte coletivo de Goiânia, optamos por apresentar os resultados em dois estudos. Suspeitávamos desde o início que os “suportes da representação” – o discurso ou o comportamento dos sujeitos, práticas, etc (Pereira de Sá, 1998) fossem diferentes para ambos os grupos.

Os estudos serão apresentados em dois momentos distintos, a seguir.

### **3.1. Estudo 1 – Estudo do Sistema Representacional em Motoristas do Transporte Coletivo Convencional (Ônibus)**

Foram aplicados questionários (Anexo) em 103 motoristas de ônibus do transporte coletivo convencional da grande Goiânia em dias alternados durante os meses de julho, agosto e setembro de 2003. Os motoristas foram escolhidos aleatoriamente nos terminais de ônibus, ou pontos finais das linhas durante seus intervalos de trabalho.

Todos os motoristas eram profissionais – possuíam Carteira Nacional de Habilitação – CNH, categoria “D” ou “E”. A maioria (67,9%) possuía CNH há mais de 10 anos, 26,2% possuía CNH entre 06 e 10 anos e 5,8% a possuíam até 05 anos.

A maioria (97,8%) respondeu passar mais de 05 horas no volante por dia, contra apenas 2,9% que dirige por menor tempo diariamente – geralmente são motoristas contratados como “folguistas” – trabalham nos horários de folga dos outros.

As Tabelas 1 e 2 trazem respectivamente o perfil referente à idade e escolaridade dos motoristas entrevistados. Observamos que a idade dos sujeitos está mais concentrada entre 36 e 55 anos, o que, de certa forma, condiz com a idade “preferida” de contratação pelas empresas de transporte coletivo de Goiânia, que seria por volta de 35 anos e que, segundo o Sindicato que representa a categoria (Sindicato dos Trabalhadores em Transporte Rodoviário do Estado de Goiás), um motorista do sistema coletivo teria em média 20 anos de trabalho nessa profissão.

Quanto à escolaridade, o maior número (38,8%) tem ensino médio incompleto, seguido de ensino fundamental completo (28,1%). Dos entrevistados, 23,3% têm ensino médio completo, o que segundo a maioria das empresas, cada vez mais é exigido nas novas contratações. Mas ainda há um percentual de 9,7% que tem apenas o ensino fundamental incompleto.

**Tabela 1. Idade dos Motoristas de Ônibus de Goiânia e Região Metropolitana**

Idade	Resultado Bruto	%
Entre 18 e 25 anos	01	1%
Entre 26 e 35 anos	27	26,2%
Entre 36 e 45 anos	28	27,1%
Entre 46 e 55 anos	31	30,0%
Acima de 55 anos	16	15,5%
Total	103	100%

**Tabela 2 - Escolaridade dos Motoristas de Ônibus de Goiânia e Região Metropolitana**

Escolaridade	Resultado Bruto	%
Ensino fundamental incompleto	10	9,7%
Ensino fundamental completo	29	28,1%
Ensino médio incompleto	40	38,8%
Ensino médio completo	24	23,3%
Total	103	100%

### 3.1.1. A Representação Social do Contexto, o Trânsito

Para realizar o estudo da representação social do “trânsito”, foi construído um instrumento utilizando uma questão do tipo “questão de evocações”, clássica na abordagem estrutural das representações sociais, e desenvolvida por Vergès (1982, 1984). Esse método consiste na indução de um processo de associação livre, tendo como estímulo uma palavra que designa o objeto da representação.

A questão foi formulada nos seguintes termos:

*“Quais são as palavras ou expressões que vêm a sua cabeça quando você escuta a palavra **TRÂNSITO**? (mínimo de 04 respostas)”*

Os sujeitos tinham oito linhas numeradas para responder. As respostas foram analisadas pelo software Evoc (2000), distribuídas quanto a sua frequência e ordem média de evocação, e posteriormente agrupadas em categorias.

O estudo das evocações se funda no princípio da “associação livre à partir de uma palavra (ou expressão) indutora” e este princípio não é exclusivo do campo das representações, seguindo em parte o mesmo fundamento das pesquisas do tipo “*top of mind*” ou “*top of list*”: aquilo que é prontamente, mais imediatamente, lembrado ou

evocado é importante. A insuficiência das técnicas de *top of mind*, reside no fato de não se poder explorar um espectro mais amplo da produção dos sujeitos e de não se poder verificar se a resposta obtida é importante apenas no contexto de pesquisa representado pelos próprios sujeitos, verificar se a resposta é normativa ou idealizada, ou ainda quais relações observadas entre a resposta dada e outras respostas possíveis. No campo do estudo das representações sociais, o princípio da associação livre a partir de palavra indutora obedece a dois fundamentos. O primeiro refere-se ao objeto de estudo que é o objeto de representação a ser estudado: a palavra indutora deve corresponder à nomenclatura cotidiana que os sujeitos do grupo estudado atribuem ao objeto. O segundo fundamento estabelece o estudo das evocações como estudo da estrutura das representações. As representações sociais têm uma estrutura que se organiza em termos de um núcleo central e um sistema periférico (Abric 1998, 2003; Campos e Loureiro, 2003; Pereira de Sá, 1996)

A “Análise das Evocações” é um método para nos aproximarmos da estrutura, isto é, produzir os primeiros levantamentos, as primeiras hipóteses acerca do que é, em uma dada representação social, central ou periférico. Na abordagem estrutural dizer que se conhece uma representação social significa conhecer seu núcleo central. Abric (1994; 2003) define que o estudo estrutural de uma representação deve constar de quatro fases:

- I) Levantamento do conteúdo da representação (identificação dos elementos de significação sejam eles definidos como crenças, idéias, opiniões etc);
- II) Identificação das relações entre os elementos, produção das hipóteses acerca da hierarquia entre os elementos; hipóteses acerca do que é central e do que é periférico;
- III) Controle ou teste da centralidade hipotética;
- IV) Retorno aos sujeitos para contextualização dos resultados obtidos.

O método das evocações permite a realização das duas primeiras etapas, ou seja, identificação do conteúdo e levantamento de hipóteses estruturais.

Dois são os critérios de análise: a frequência e a “ordem média de aparecimento”. A frequência de uma palavra é um indicador bruto de quantos sujeitos, no universo total, fazem referência a ela. Já a “ordem média de

aparecimento”, que doravante chamaremos simplesmente de “rang”, se refere à acessibilidade das palavras.

Os resultados são apresentados em uma tabela, chamada, “tabela da quatro casas” (ou uma tabela com quatro quadrantes), tal qual os sujeitos as produziram. No quadro superior e à esquerda, encontra-se o que Abric chama atualmente de “**zona do núcleo central**”, onde se encontram as evocações mais freqüentes e que aparecem, em média, nas primeiras posições, quadrante onde aparecem os supostos elementos centrais (embora, como explica a teoria, nem todos elementos aí presentes sejam necessariamente centrais); o quadrante superior direito comporta a “**primeira periferia**”, onde aparecem os elementos que apresentam alta freqüência associada a uma ordem média de aparecimento nas últimas posições; no quadrante inferior esquerdo, aparece a “**zona dos elementos contrastantes**” (Abric, 2003), que apresentam baixa freqüência associada a uma ordem média de aparecimento nas primeiras posições, o que pode ser indicativo de existência de um sub-grupo ou pode ser composto de palavras associadas semanticamente a elementos da zona central. Finalmente, no quadrante inferior direito, aparece a “**segunda periferia**”, constituída pelos elementos tipicamente periféricos, ou seja, de baixa freqüência e sempre evocados nas últimas posições. É importante destacar que até recentemente (Abric, 2003) os elementos contrastantes eram incluídos na primeira periferia.

Por definição a “ordem média de evocação” é a média das “ordens médias” individuais das palavras freqüentes calculadas. Assim, uma vez definida a freqüência mínima, toda palavras acima ou igual a esta freqüência terá uma média de suas posições (ordens) calculada e uma média geral também será obtida em seguida. Quando se utiliza o programa EVOC ele produz automaticamente este indicador. A seguir, os resultados:

**Tabela 3 – Resultados da questão de Evocação: Representação social de “trânsito”, elaborada por motoristas de ônibus de Goiânia e região metropolitana.**

Rang médio 2,9

Freqüência mínima 5

Freqüência intermediária 23

Ordem média de evocação	
F R E Q U Ê N C I A	69 tumulto (2,2)
	61 stress (2,8)
	23 ruas - estreitas (2,4)
	23 desrespeito (2,6)
	17 imprudência (2,5)
	16 multas (2,6)
	15 engarrafamento (2,5)
	13 desrespeito - lei (2,1)
	11 desorganização (1,9)
	10 falta - educação (2,8)
08 pedestres - rua (1,8)	
08 sinaleiro (2,5)	
07 acidentes (2,5)	
06 cansaço (2,5)	
15 sinalização - ruim (3,0)	
08 excesso - veículos (3,2)	
06 falta - sinalização (3,0)	
05 responsabilidade (3,2)	
05 falta- atenção (3,6)	
05 jornada - longa (3,8)	
05 falta - cobrador (4,6)	

Os resultados obtidos nessa questão parecem indicar que a representação do “trânsito”, dos motoristas de ônibus está possivelmente organizada em torno de dois elementos principais: **tumulto e stress**. Além desses, destacam-se também como elementos provavelmente centrais *desrespeito* e *ruas-estreitas*. Na primeira periferia destacam-se elementos como *imprudência*, *multas*, *engarrafamento*, *sinalização ruim*, *desrespeito às leis* e *desorganização*.

O que nos leva a inferir que se trata de uma representação extremamente negativa do contexto trânsito, considerando-o tumultuado, desorganizado e causador de *stress*. A sinalização existente é considerada precária ou insuficiente e seus participantes não respeitam as leis vigentes, de onde se pode dizer que, para esses sujeitos, a estrutura do sistema de trânsito seja a responsável direta por seu tumulto.

A partir da “análise de evocações”, opera-se em seguida uma categorização com o objetivo de agrupar as palavras e expressões que “denotam ou se referem ao mesmo núcleo de sentido”, a um mesmo “significado”.

As respostas dos motoristas foram agrupadas nas seguintes categorias:

**1 - Tumulto:** foram consideradas as respostas referentes a congestionamento, engarrafamento, excesso de veículos e/ou pedestres nas vias, transtorno em se locomover, confusão, complicação, desordem, desorganização geral;

**2 - Stress:** respostas referentes a desgaste emocional e cansaço mental. A palavra *stress* foi muito utilizada, basicamente com esse sentido de desgaste emocional;

**3 - Respeito:** utilizada no sentido de expor a necessidade de se respeitar a lei, os sinais, o cidadão, os outros motoristas. Afirmavam a importância de se ter respeito no trânsito;

**4 - Desrespeito:** referindo-se a ocorrência de desrespeito dos motoristas à lei, aos pedestres e sinalização. Também à falta de educação com os outros (motoristas e pedestres);

**5 - Planejamento das Vias:** referente à desorganização no planejamento e estrutura das ruas e acessos dos ônibus (ruas consideradas estreitas), pontos de parada mal colocados ou inadequados, má conservação das vias;

**6 - Condições de Trabalho:** referindo-se às dificuldades dessa profissão. Falta de melhores condições estruturais para trabalhar, omissão da empresa, dificuldade em cumprir horários, muitas vezes pelo excesso e demora dos sinaleiros, jornadas muito longas. Trabalho considerado penoso e com excesso de atividades pela ausência de cobradores. Maus tratos sofridos diariamente pelos usuários e empresa. Pressão pela sobrevivência;

**7 - Cansaço:** referente ao desgaste e cansaço físico provocado pela rotina de trabalho. Estafa, desconforto físico e dores;

**8 - Legislação:** referindo-se principalmente ao novo código de trânsito que possui falhas segundo os sujeitos, ou não é seguido pelos motoristas;

**9 - Características dos Motoristas:** despreparo, falta de habilidade, motoristas nervosos, agitados, imaturos, imprudentes, irresponsáveis;

**10 - Características dos Pedestres:** são imprudentes, andam nas ruas, não têm educação com os motoristas, não respeitam as leis de trânsito;

**11 - Segurança:** como aspectos que acarretam maior segurança referiram-se à necessidade de atenção no trânsito e evitar desenvolver alta velocidade;

**12 - Fiscalização:** foi relacionada à impunidade dos casos relevantes e também a um excesso de multas injustas, o que denominaram muitas vezes máfia de multas. Caracterizam a fiscalização como ineficaz e que só serve para punições exageradas;

**13 - Acidentes:** referindo-se ao excesso de acidentes, causados muitas vezes pela falta de atenção, imprudência, pressa ou rapidez;

**14 - Sinalização:** relacionada à precariedade, má conservação e inadequação da sinalização, principalmente dos sinaleiros e faixas.

Após a categorização, os dados foram submetidos a uma análise do tipo “análise de similitude”, tendo como índice a co-ocorrência, cuja matriz de similitude pode ser expressa através de gráficos.

A *análise de similitude* é fruto de um trabalho realizado desde 1962 por Flament, Degenne e Vergès. Esses autores adotam os seguintes pressupostos: a) uma representação social corresponde a um conjunto de cognomes organizado por múltiplas relações; b) essas relações podem ser *orientadas* (implicação, causalidade hierarquia...), ou *simétricas* (equivalência, semelhança, antagonismo...), mas todas podem se "degradar" em uma relação simétrica traduzindo a idéia vaga de "ir junto" e c) essas relações, em geral, não são *transitivas*: se A vai com B por certas razões, e B com C por outras, pode ser que A e C não tenham alguma razão de se associarem (Flament, 1986).

O referido método de análise dos dados corresponde, portanto, à idéia de que os elementos constituintes da representação social mantêm entre si uma relação simétrica não transitiva, denominada por Flament (1986) de *relação de similitude*. Essa relação, por sua vez, designa o fato de dois cognomes associarem-se no interior de uma dada representação social.

O autor admite que dois itens serão mais próximos na representação quanto maior for o número de sujeitos que os tratem da mesma maneira (aceitando-os ou

rejeitando-os). A partir desse pressuposto, calcula-se um índice de contingência - *índice de similitude clássica*.

No gráfico de similitude observa-se o grau de conexão dos elementos (a quantidade de ligações em torno de um elemento), assim como a intensidade dessas ligações (que são expressas graficamente por linhas mais intensas que as demais). Os elementos centrais dada sua natureza de organizadores da representação e definidores do significado, apresentam a propriedade de conexão, ou seja, agregam em torno de si os outros elementos e apresentam maior número de conexões (“ligações”).

Uma vez calculado um indicador de similitude, para cada par de elementos (ou variáveis) se tem uma “medida”, um indicador do grau de distância. Por uma simples operação de introduzir um traço, uma aresta, indo de um elemento a um outro, tem-se um conjunto “visível” de relações, o qual comporta todas as relações possíveis e dotadas de um valor (o indicador de similitude, uma “medida” de similitude). O passo seguinte é chegar a uma síntese, um resumo deste conjunto, preservando aquelas relações que são importantes, que estruturam o campo e descartando aquelas secundárias. Neste ponto se faz necessária a noção de *árvore máxima*:

“A análise de similitude utiliza uma dupla lógica:

- simplificar o gráfico de similitude, ou seja, o sistema de relações entre as variáveis, retendo somente aquelas que são significativas de um certo ponto de vista;
- encontrar e colocar em evidência os lugares de maior densidade do gráfico das relações de similitude.

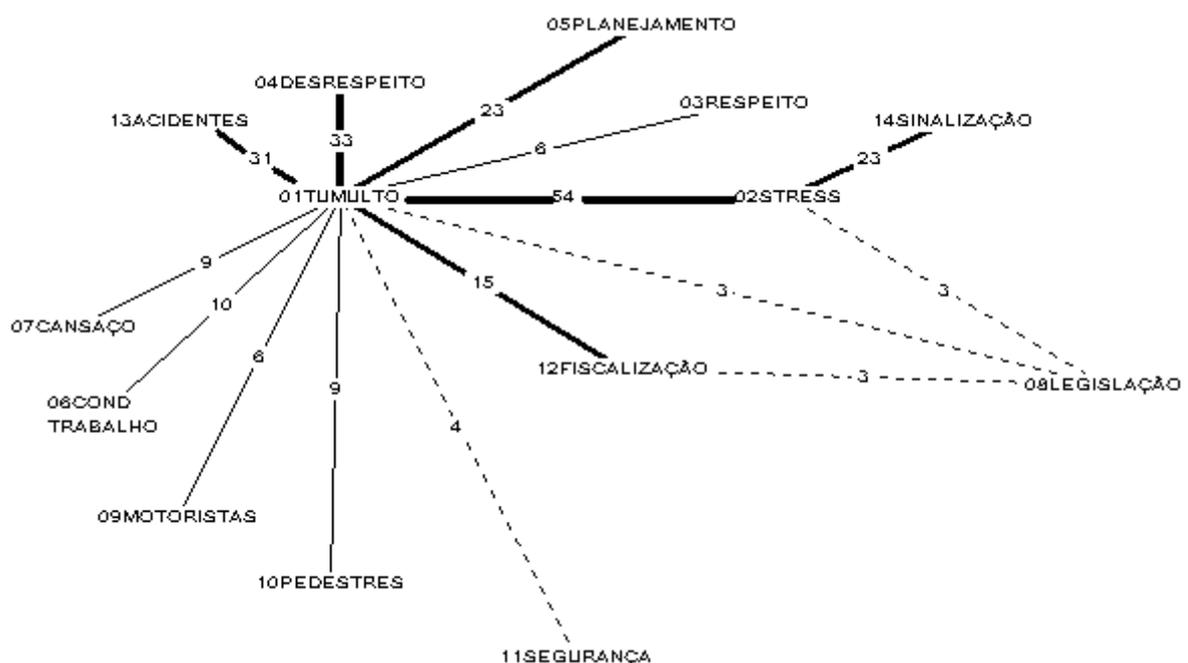
As duas lógicas são complementares.

A árvore máxima corresponde ao primeiro objetivo: apontar um conjunto mínimo de relações que, de um certo ponto de vista, são as mais importantes. Intuitivamente, esta estrutura não se impõe necessariamente como a mais natural. É por isto que vamos defini-la e argumentar sua escolha como um ‘resumo’”. (Degenne, 1985, p.12).

Uma árvore máxima é, portanto, um gráfico conexo e sem ciclos, no qual todos elementos são ligados entre si e que existe um único caminho para se ir de um elemento a outro. Ela constitui um dos gráficos possíveis de se obter a partir de uma matriz de similitude, na qual se está o mais próximo possível de uma estrutura, de

um “esqueleto” da representação social. O que não quer dizer que os elementos centrais estejam no centro visível do gráfico. A centralidade é um atributo qualitativo que pode ou não estar representado na árvore máxima; embora, na maior parte dos casos, o grau de conexidade (intensidade e quantidade de conexões) corresponda a um forte indicador da centralidade de alguns elementos.

Os resultados referentes à representação social do “trânsito” estão apresentados na Figura 4, representação gráfica também chamada de “árvore máxima” – mais sintética, e na Figura 5, gráfico de similitude (limiar 16%).

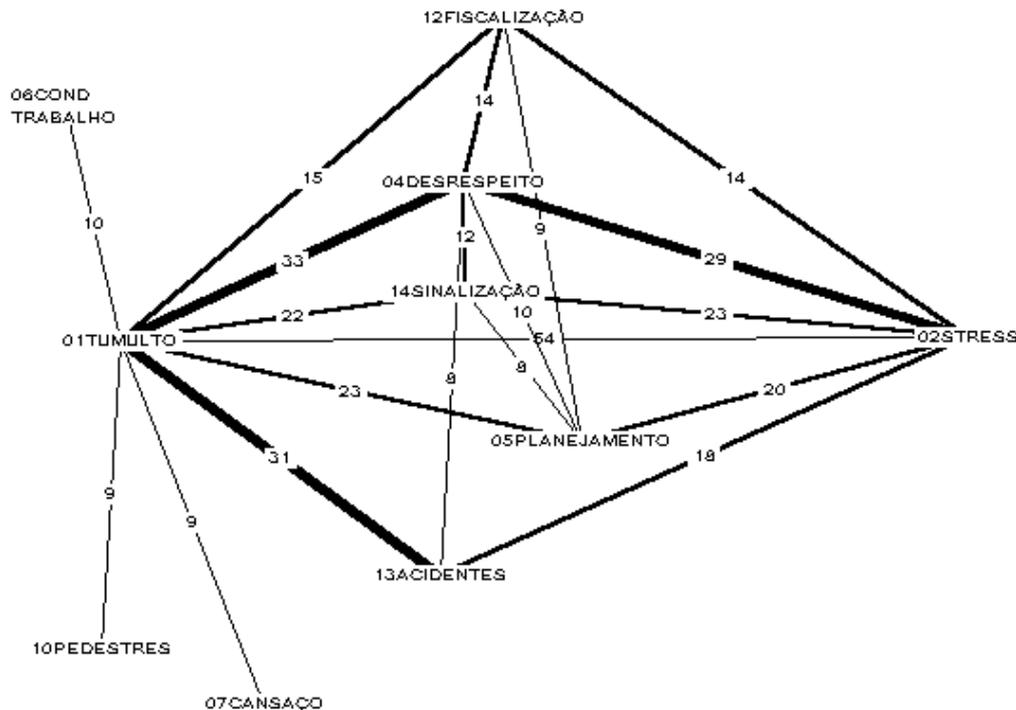


**Figura 4 – Árvore Máxima da Representação Social do “Trânsito” em Motoristas de Ônibus de Goiânia e Região Metropolitana**

Ao analisar esse gráfico, percebe-se que o elemento de maior conexidade é o elemento **tumulto** indicando ser esse o elemento provavelmente mais central dessa representação. Sua ligação mais forte é com **stress**, que significa que grande número dos sujeitos associa o tumulto no trânsito ao **stress**.

Para permitir uma análise complementar, optou-se pela produção de um segundo gráfico, tendo por base a mesma matriz de similitude, mas com limiar de

16%. Essa operação nos permite reproduzir esse outro gráfico (Figura 5), contendo todas as ligações que se enquadram no limiar.



**Figura 5 - Gráfico de Similitude (limiar 16%) da Representação Social do “Trânsito” em Motoristas de Ônibus de Goiânia e Região Metropolitana**

A análise do gráfico de similitude da representação de “trânsito” reforça as constatações anteriores, indicando uma representação negativa do contexto e, como lugar possivelmente central na estrutura dessa representação os elementos **tumulto e stress**.

Em torno desses elementos encontramos em segundo plano, no que chamaríamos de periferia próxima, os elementos: *desrespeito*, *sinalização* e *fiscalização*. E em terceiro plano: *planejamento* e *acidentes*. O que expressa idéias como:

- O tumulto, com engarrafamentos, transtornos em se locomover confusão e desorganização é uma das causas do grande número de acidentes na cidade;

- O desrespeito dos motoristas às leis, aos pedestres, à sinalização e a outros motoristas contribui para o tumulto no trânsito e para o aumento do número de acidentes;
- O planejamento deficitário das vias da cidade, com pontos de parada de ônibus mal distribuídos ou inadequados e ruas mal conservadas ou estreitas demais para o fluxo de veículos e ônibus também contribui para o tumulto;
- A sinalização, se inadequada ou mal conservada leva ao tumulto e seus transtornos;
- A fiscalização é considerada ineficaz, o que reforça a impunidade nos casos de desrespeito as leis.
- Para esses sujeitos, o que mais caracteriza a situação de tumulto e *stress*, são fatores inerentes à organização e estruturação do sistema de trânsito, por exemplo, planejamento (ou seja, a falta de); fiscalização (inadequada); sinalização (precária).

Pode-se notar também, que o elemento *stress* mantêm ligações mais intensas com os mesmos elementos: *desrespeito, sinalização, planejamento, fiscalização e acidentes*, o que os interliga e denota idéias como:

- O trânsito é estressante, causa desgaste e cansaço emocional em seus participantes;
- O desrespeito às leis e a fiscalização ineficiente são fatores que tumultuam e levam ao stress;
- A sinalização inadequada e o tempo despendido aguardando sinaleiros (considerado longo por esses sujeitos), também é fator que causa *stress*.
- A falta de planejamento das vias e trajetos também tem grande influência no tumulto.

Em síntese podemos supor que a representação do trânsito, elaborada por esses sujeitos, tem muito provavelmente ao menos um elemento central, organizado em torno do significado de confusão, tumulto, desorganização, caos. A esse elemento aparece muito freqüentemente associado o elemento *stress*, que também é provavelmente central. Embora possa ser o *stress*, um elemento de primeira periferia, ativado intensamente pela conjuntura do sistema de trânsito da cidade.

Podemos também supor que a representação se funda na organização do trânsito, o que poderíamos chamar de sua forma de estruturação, uma vez que alguns elementos que aparecem em destaque na primeira periferia (segundo e terceiro planos nos gráficos) remetem ao problema da organização/gestão/estruturação e planejamento/má-fiscalização/sinalização insuficientes. A associação entre os elementos supostamente centrais (tumulto e *stress*) e estes elementos específicos, nos permite levantar a suposição de que no caso destes sujeitos, a desorganização não seja representada na crise conjuntural do sistema, mas no modo organizativo de base do sistema de transporte.

### **3.1.2. A Representação de Si (Self) e do Outro como Motoristas**

Com base nos resultados de Campos e Lagares (2001), elaboramos um segundo instrumento, constituído de cinco questões, cada uma delas composta de uma escala de cinco pontos (Anexo, item 3, letras A - E). Um pólo é caracterizado por um comportamento percebido como tipicamente característico do “bom” motorista, e o outro pelo comportamento oposto, tipicamente do “mau” motorista. Inseridas na representação de si e do outro, as questões visavam avaliar a auto-adequação e hétero-adequação do sujeito ao bom funcionamento do trânsito; o auto-risco e hétero-risco (a freqüência em criar situações de risco) e a percepção global da organização do trânsito.

Em duas questões do tipo “diferencial semântico”, perguntamos aos sujeitos “*Na sua opinião, o seu modo de dirigir*”, seguida das escalas; em outras duas questões perguntamos: “*Na sua opinião, o modo de dirigir da maioria dos motoristas em Goiânia*”, seguida das escalas e, na última questão perguntamos: “*Considerando o trânsito de Goiânia globalmente, na sua opinião*”. E em seguida era solicitado que os sujeitos se posicionassem nas escalas, de acordo com a seguinte instrução:

***Nas questões seguintes, são apresentados alguns itens, em uma escala variando de 1 a 5. Caso você concorde plenamente com uma das afirmações, circule o número que aparece logo abaixo da afirmação 1 ou 5. Caso concorde parcialmente com uma das afirmações, marque o número que melhor expresse sua opinião, ou seja, 2 para a afirmação do lado esquerdo, ou 4 para a***

**afirmação do lado direito. Se não tiver opinião formada, ou discordar de ambas as afirmações, assinale o número 3.**

Por exemplo:

A) Na sua opinião, **o seu modo de dirigir:**

É o mais adequado  
ao bom funcionamento  
do trânsito

É inadequado ao  
bom funcionamento  
do trânsito

1 \_\_\_\_\_ 2 \_\_\_\_\_ 3 \_\_\_\_\_ 4 \_\_\_\_\_ 5

Os resultados são apresentados na Tabela 4, a seguir:

**Tabela 4 – Médias das Escalas de Auto e Hetero-percepção Enquanto Motoristas e Organização do Trânsito de Motoristas de Ônibus de Goiânia e Região Metropolitana.**

Fatores	Média	Desvio padrão
Auto-adequação	1,39	0,54
Hétero-adequação	2,92	1,26
Auto-risco	1,87	0,88
Hétero-risco	3,23	1,22
Organização Trânsito	3,81	1,37
N=103		

Os dados tratados indicam uma tendência global dos sujeitos a considerarem o seu modo de dirigir mais adequado ao bom funcionamento do trânsito (1,39) que o da maioria - os outros (2,92), que apresentariam um modo de dirigir mais ou menos adequado, próximo do neutro, ou os sujeitos não teriam opinião formada. Os motoristas de ônibus consideraram também que freqüentemente quem mais cria situações de risco no trânsito é o outro motorista (3,23), enquanto eles próprios quase não criam esse tipo de situação (1,39). Para eles, o trânsito em Goiânia é globalmente “bagunçado”, o que na prática dificulta muito o dirigir de modo correto.

O teste estatístico teste *t de student* demonstra diferenças significativas entre os pares (Tabela 5), o que reforça a tendência já demonstrada por Codol (1976), na qual as pessoas se auto-avaliam mais positivamente do que avaliam as outras de um mesmo grupo.

**Tabela 5 – Médias dos fatores auto e hétero-adequação e auto e hétero-risco, desvio-padrão(entre parênteses) e teste estatístico em motoristas de ônibus de Goiânia e Região Metropolitana**

Auto-adequação	Hétero-adequação	Teste estatístico	
		T	p<
<b>1,39 (0,54)</b>	<b>2,92 (1,26)</b>	<b>-12,00</b>	<b>0,001</b>
Auto-risco	Hétero-risco	<b>-9,71</b>	<b>0,001</b>
<b>1,87 (0,88)</b>	<b>3,23 (1,22)</b>		

Nota: A medida de auto e hétero-adequação varia de 1 (mais adequado) a 5 (mais inadequado). A medida de auto e hétero-risco varia de 1 (mais adequado ou raramente cria situações de risco) a 5 (mais inadequado ou frequentemente cria situações de risco).

Embora os resultados corroborem com a hipótese geral que o “eu-motorista” seja representado mais positivamente que os outros motoristas (delimitados em termos de “a maioria”), é de salientar que tanto na avaliação de **adequação** do modo de dirigir, quanto na avaliação da **produção de risco**, os outros motoristas estão situados (em média) ainda próximo ao ponto médio da escala, indicando uma opinião não formada acerca desses itens, ou ao menos, uma não-polarização. Esses resultados corroboram com os resultados da representação social do trânsito no sentido em que indica (ao menos em tendência), que não são os outros motoristas o fator determinante de desorganização do trânsito.

### **3.1.3. Fatores que Influenciam o Ato de Dirigir**

Para avaliar a percepção da influência de alguns fatores no ato de dirigir inadequadamente, foi criado um instrumento (Anexo, item 4) que consistia em uma questão na qual foram apresentados quinze fatores - baseados no estudo de Campos e Lagares (2001), que se dividiam em: questões referentes aos próprios motoristas, ao sistema viário e ao sistema jurídico/legislativo. Abaixo era solicitado que os sujeitos indicassem “as 5 frases que na sua opinião, melhor caracterizam os

**fatores que mais contribuem** para que alguns motoristas dirijam de modo *inadequado*". Após, era dada a instrução para indicar os 5 "**fatores que menos contribuem** para que alguns motoristas dirijam de modo *inadequado*". Os dados tratados são apresentados na Tabela 6. As frases que constituíram o instrumento foram as seguintes:

- 01 falta de habilidade dos motoristas
- 02 falta de treinamento no uso do carro
- 03 falta de orientação/treinamento sobre leis de trânsito
- 04 falta de informação sobre trânsito e suas leis
- 05 descontrole emocional
- 06 *stress*, devido o trabalho
- 07 *stress* devido as dificuldades de circulação nas grandes cidades
- 08 falta de respeito com os outros seres humanos (pedestres e motoristas)
- 09 pressa habitual para chegar nos lugares
- 10 ruas mal-sinalizadas
- 11 falta de fiscalização
- 12 falta de punição
- 13 possibilidade de "escapar" das multas através de estratégias variadas
- 14 carros muito velhos em circulação
- 15 avaliação incorreta dos riscos de acidentes (imprudência)

**Tabela 6 – Fatores que Influenciam o Ato de Dirigir Inadequadamente de acordo com Motoristas de Ônibus de Goiânia e Região Metropolitana. Resultados brutos e percentuais.**

Fatores	Menos contri buem	Fatores neutros	Mais contri buem	% menos	% neutros	% mais
falta habilidade mot.	10	44	49	9,71	42,72	47,57
falta treinamento carro	11	47	45	10,68	45,63	43,69
falta orientação leis	19	59	25	18,45	57,28	24,27
falta inform. trânsito	19	41	43	18,45	39,80	41,75
descontrole emocional	12	43	48	11,65	41,75	46,60
stress / trabalho	9	14	80	8,74	13,59	77,68
stress /circulação	13	48	42	12,62	46,60	40,78
falta respeito c/ outros	31	30	42	30,10	29,13	40,78
pressa	37	29	37	35,92	28,15	35,92
ruas mal-sinalizadas	61	24	18	59,22	23,30	17,47
falta fiscalização	64	24	15	62,13	23,30	14,56
falta punição	55	25	23	53,40	24,27	22,33
possib.escapar multas	66	26	11	64,08	25,24	10,68
carros velhos circulaç.	72	20	11	69,90	19,48	10,70
imprudência	33	44	26	32,04	42,72	25,24
N= 103						

Segundo os dados colhidos, dentre os fatores citados, os que mais influenciam o ato de dirigir inadequadamente são: o *stress no trabalho* (77,68%), seguido da *falta de habilidade do motorista*, (47,57), do *descontrole emocional* (46,60%) e da *falta de treinamento no carro* (43,69%).

Esses fatores são característicos ou são comportamentos referentes aos próprios motoristas. Estes resultados devem ser analisados com grande prudência, pois embora a questão contenha itens relacionados diretamente com os motoristas (falta de habilidade, falta de treinamento, descontrole emocional, *stress* no trabalho, *stress* devido circulação, falta de respeito e imprudência) somente o item *stress* no trabalho, alcança o critério (70%) empregado em questões de caracterização na abordagem estrutural das Representações Sociais. E também porque embora o *stress* esteja relacionado com o motorista, no caso específico desse grupo de sujeitos, não se pode distinguir claramente o *stress* causado por problemas de circulação do *stress* causado pelo trabalho, visto que são motoristas profissionais, para os quais a circulação pode ser inserida em suas “condições de trabalho”.

Do ponto de vista conjuntural, pode-se supor que um dos fatores que contribuem para o *stress* no trabalho seria a preocupação do motorista de ônibus em desempenhar também o papel que era do cobrador, o que o sobrecarrega. Outro ponto que consideram de grande influência, seria a falta de preparo dos motoristas em dirigir, o que chama atenção novamente para a questão de que o “outro” é sempre mau motorista.

No outro pólo, os fatores citados como sendo os que menos influenciam o dirigir inadequadamente são: *carros velhos em circulação, a possibilidade de se escapar das multas, e a falta de fiscalização*. Para eles, a incapacidade dos órgãos responsáveis em fiscalizar e aplicar multas não tem muita influência no modo como as pessoas dirigem.

### **3.2. Estudo 2 – Estudo do Sistema Representacional em Motoristas do Transporte Coletivo Alternativo (Microônibus)**

Também para esse grupo foi utilizado o mesmo instrumento de pesquisa descrito anteriormente (Anexo). Foram aplicados 118 questionários em motoristas de microônibus, em dias alternados durante os meses de agosto e setembro de 2003. Os sujeitos foram aleatoriamente abordados em sua maioria nos pontos finais das linhas, e também nas regiões dos terminais – já que esses não entram nos mesmos para embarque ou desembarque de passageiros.

Todos os motoristas afirmaram possuir Carteira Nacional de Habilitação – CNH, categoria “D” ou “E”. A maioria (69,4%) possuía CNH há mais de 10 anos, 27,1% possuía CNH entre 06 e 10 anos e 3,3% a possuíam até 05 anos. A maioria dos sujeitos (96,6%) respondeu passar mais de 05 horas no volante por dia, contra 3,38% que dirige por menor tempo diariamente.

As Tabelas 7 e 8 trazem respectivamente o perfil referente à idade e escolaridade dos sujeitos entrevistados. O maior número de sujeitos está na faixa dos 36 a 45 anos. Não foi entrevistado nenhum sujeito com menos de 25 anos e, apenas 13,5% tinham entre 26 e 35 anos.

Quanto à escolaridade, a maioria tem ensino fundamental completo (32,2%) seguido de ensino médio completo (31,3%). E um número também expressivo tem apenas o ensino fundamental incompleto (22,9%). Talvez isso ocorra por não serem submetidos à processo seletivo com limite mínimo de escolaridade.

**Tabela 7 - Idade dos Motoristas de Microônibus de Goiânia e Região Metropolitana**

Idade	Resultado Bruto	%
Entre 18 e 25 anos	00	0%
Entre 26 e 35 anos	16	13,5%
Entre 36 e 45 anos	44	37,2%
Entre 46 e 55 anos	38	32,2%
Acima de 55 anos	20	16,9%
Total	118	100%

**Tabela 8 - Escolaridade dos Motoristas de Microônibus de Goiânia e R.M.G.**

Escolaridade	Resultado Bruto	%
Ensino fundamental incompleto	27	22,9%
Ensino fundamental completo	38	32,2%
Ensino médio incompleto	37	31,3%
Ensino médio completo	16	13,5%
Total	118	100%

### **3.2.1. A representação do Contexto – o Trânsito**

Para realizar o estudo da representação social do “trânsito” com os motoristas de microônibus, foi utilizado o mesmo instrumento aplicado aos outros sujeitos, a questão do tipo “questão de evocações”:

*Quais são as palavras ou expressões que vêm à sua cabeça quando você escuta a palavra **TRÂNSITO**? (mínimo de 04 respostas)*

As respostas foram analisadas e distribuídas quanto a sua frequência e ordem média de evocação, e posteriormente agrupadas em categorias. Os resultados são apresentados na Tabela 9, do tipo “tabela de quatro casas” - já descrita anteriormente.

**Tabela 9 – Resultados da Questão de Evocação: Representação Social de “Trânsito”, Elaborada por motoristas de Microônibus de Goiânia e Região Metropolitana.**

Rang médio 2,9

Frequência mínima 6

Frequência intermediária 18

Ordem média de evocação		
<b>F R E Q U Ê N C I A</b>	56 tumulto (2,7)	
	56 stress (2,5)	
	32 cansaço(2,6)	
	26 desrespeito (2,6)	
	21 falta-educação (2,8)	
	19 excesso-veículos (2,3)	
	18 cansaço-mental (2,2)	
	09 trabalho (1,9)	13 engarrafamento (3,1)
	09 falta-harmonia (2,8)	11 imprudência (3,7)
	07 atenção (1,7)	10 falta-salário (3,2)
	07 responsabilidade (1,7)	09 desorganização(3,7)
	07 ônibus-velho (2,7)	08 sinaleiros (3,3)
	06 falta-sinalização(2,5)	06 impunidade (3,0)
	06 pedestres(2,8)	06 ruas-inadequadas (3,0)
	06 impunidade (3,0)	
	06 ruas-inadequadas (3,0)	
	06 desvalorização (3,3)	

Os resultados aqui obtidos indicam que a representação do “trânsito”, para os motoristas de microônibus, está muito provavelmente organizada em torno de dois elementos principais: **tumulto e stress**. Destacando-se também como elementos possivelmente centrais *cansaço, desrespeito, falta de educação, excesso de veículos e cansaço mental*. Nesse momento ainda não agrupamos os elementos que possuem o mesmo núcleo de sentido, portanto percebemos que cansaço e cansaço mental podem fazer parte do mesmo núcleo de significação de *stress*. Do mesmo modo *desrespeito, falta de educação e excesso de veículos* podem ser associados à

temática tumulto, o que reforça ainda mais esses dois elementos. Na primeira periferia destacam-se elementos como *trabalho* e *falta-harmonia*.

Podemos supor que se trata de uma representação negativa do contexto, ligada conforme os relatos colhidos na aplicação dos questionários à questões de interação social e organização do trabalho. Podemos inferir que esses elementos centrais aparecem para os motoristas de microônibus porque as críticas e “maus-tratos” que sofrem da população e autoridades fazem parte do seu cotidiano, e são nítidas para eles. Também grande parte dos sujeitos é o proprietário do veículo que dirige, as normas do sistema não são bem esclarecidas, a concorrência é acirrada, e não há segurança ou estabilidade nesse trabalho, portanto para esses sujeitos, as suas preocupações são “maiores” e, tudo isso leva a *stress* e tumulto.

Nesse sentido, pode-se supor que a problemática *stress* é empregada de forma consensual no grupo, porém não se pode distinguir claramente quais são as causas ou fatores associados. A noção de *stress* no trabalho, ou de *stress* devido às condições de trabalho (organização do modo de trabalho), não se encontra nesse caso isenta de efeitos conjunturais do sistema de trânsito. Do mesmo modo, não se pode afirmar nessa etapa da análise, que o desrespeito seja uma característica dos usuários e geral do sistema de trânsito, ou que seja percebido como desrespeito à sua condição de trabalhador.

Como foi visto anteriormente, no estudo com motoristas de ônibus, no tratamento específico da chamada “questão de evocações”, opera-se uma categorização com o objetivo de agrupar as palavras e expressões que se referem ao mesmo “núcleo de sentido” ou significado.

As respostas dos motoristas de microônibus foram agrupadas nas seguintes categorias:

**1 - Tumulto:** foram consideradas as respostas referentes a “caos”, congestionamento, engarrafamento, excesso de veículos e/ou pedestres nas vias, transtorno em se locomover, confusão, complicação, desordem, bagunça, agitação, guerra;

**2 - Stress:** respostas referentes a desgaste emocional, cansaço mental, esgotamento, doenças mentais causadas pelo trabalho;

**3 - Respeito:** utilizada no sentido de expor a necessidade de se respeitar a lei, os sinais, o cidadão, os outros motoristas, principalmente os próprios colegas de microônibus;

**4 - Desrespeito:** referindo-se a ocorrência de desrespeito dos motoristas à lei, aos pedestres e à sinalização. Mas principalmente à falta de educação, concorrência desleal e falta de harmonia com os outros motoristas do mesmo sistema;

**5 - Planejamento das Vias:** referente à desorganização no planejamento e estrutura das ruas e acessos, má conservação das vias, mal planejamento dos pontos de parada;

**6 - Condições de Trabalho:** falta de melhores condições estruturais para trabalhar, omissão das autoridades, dificuldade em cumprir horários, jornadas muito longas. Maus tratos sofridos diariamente, pressão pela sobrevivência, concorrência exagerada, atrasos no pagamento. Única oportunidade de se ter um trabalho ao mesmo tempo insegurança;

**7 - Cansaço:** referente ao desgaste e cansaço físico provocado pela rotina de trabalho. Estafa, desconforto físico e dores, dificuldades em tirar folga;

**8 - Fiscalização:** relacionada ao excesso de fiscalização com punições injustas, desproporcionais;

**9 - Características dos Motoristas:** despreparo, falta de habilidade, motoristas nervosos, agitados, imprudentes, irresponsáveis, falta de harmonia entre os colegas de categoria;

**10 - Autoridades:** referindo-se a incompetência, descaso, omissão e/ou despreparo das autoridades em organizar o sistema. Falta de preocupação com as necessidades deles como trabalhadores;

**11 - Desvalorização:** abrangendo respostas como: profissão desvalorizada, mal vista, depreciada, humilhação por parte da família e usuários;

**12 - Sinalização:** relacionada à precariedade, má conservação e inadequação da sinalização, principalmente dos sinaleiros e faixas;

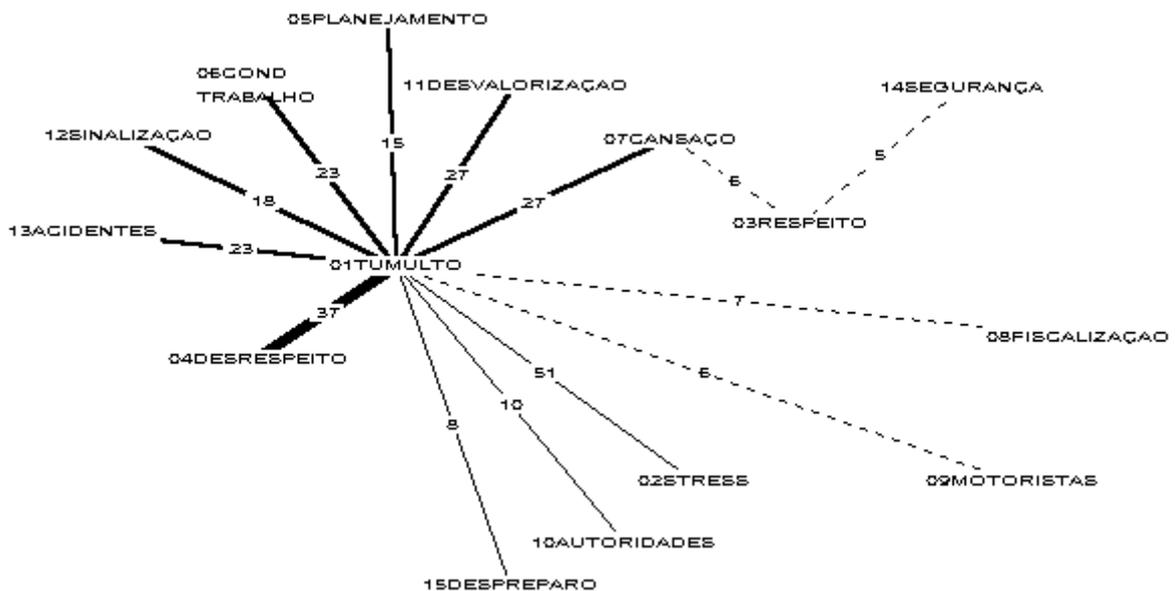
**13 - Acidentes:** referindo-se ao excesso de acidentes, causados muitas vezes pela falta de atenção, imprudência, pressa ou rapidez;

**14 - Segurança:** referindo-se à necessidade de atenção no trânsito, evitar desenvolver alta velocidade, seguir as normas de segurança e se preocupar com o outro;

**15 - Despreparo:** despreparo dos responsáveis para treinar e preparar os motoristas para esse tipo de trabalho, assim como preparar a população para o seu uso.

Realizada a categorização, os dados foram submetidos a uma análise do tipo “análise de similitude”, expressa em gráfico. Lembrando, que no gráfico de similitude, observa-se o grau de conexão dos elementos (a quantidade de ligações em torno de um elemento), assim como a intensidade dessas ligações (que são expressas graficamente por linhas mais intensas que as demais).

Os resultados referentes à representação social do “trânsito” para os motoristas de microônibus estão apresentados na Figura 6, representação gráfica do tipo “árvore máxima” e na Figura 7, gráfico de similitude (limiar 18%).



**Figura 6 – Árvore Máxima da Representação Social do “Trânsito” em Motoristas de Microônibus de Goiânia e região metropolitana**

Ao analisar a árvore máxima percebemos a possível centralidade do elemento **tumulto**, ligado mais intensamente a elementos como: *stress*, *desrespeito*, *cansaço* e *desvalorização*.



Figura 7 - Gráfico de Similitude (limiar 18%) da Representação Social do "Trânsito" em Motoristas de Microônibus de Goiânia e Região Metropolitana.

Os gráficos da representação do "trânsito" em motoristas de microônibus reforçam constatações anteriores, que indicam uma visão global do trânsito como dotada de um núcleo de significado em torno da idéia de **tumulto**.

Tumulto aparece aqui mais intensamente ligado a questões como *desrespeito*, que para esses sujeitos, não só "significa" desrespeito às normas/leis de trânsito, mas parece uma tendência a se referir ao desrespeito entre os próprios motoristas de microônibus; ao que se refere a *condições de trabalho*, baseadas principalmente na insegurança do funcionamento desse sistema de transporte coletivo (alternativo); assim como no sentimento de *desvalorização* perante a sociedade e no *cansaço* frente ao excesso de atividades (ex. dirigir, manter o veículo, pagar motoristas e cobradores, pressionar as autoridades pela manutenção do sistema). Esses fatores levam construção de uma representação de trânsito como tumultuado e estressante.

Esses dois elementos: *condições de trabalho e desvalorização* nos permitem levantar a suposição que o significado aqui atribuído ao *stress*, se encontra mais associado às condições de trabalho (planejamento deficitário ou inexistente, más condições de trabalho e desvalorização) do que à organização do trânsito em geral ou do sistema de transporte coletivo em particular.

Acreditamos que o elemento *stress* aparece tão intensamente devido às constantes crises desse tipo de transporte coletivo. De acordo com Selye (1985) o *stress* seria uma resposta ou reação a um fato novo, e o estressor seria um evento ou estímulo que o desencadearia. As inconstâncias desse sistema de transporte provocariam então reações de *stress* nos motoristas, que passariam a dirigir, por exemplo, mais agressivamente, ou sofreriam algumas alterações orgânicas podendo inclusive causar acidentes.

### **3.2.2. A Representação de Si (Self) e do Outro como Motoristas**

Em seqüência analisamos o segundo instrumento, já explicitado anteriormente, que visava avaliar a auto-adequação e hétero-adequação do sujeito ao bom funcionamento do trânsito; o auto-risco e hétero-risco (a freqüência em criar situações de risco) e a percepção global da organização do trânsito (Anexo, item 3, lestras A - E). Os dados colhidos foram tratados e apresentados nas tabelas a seguir.

**Tabela 10 – Médias das Escalas de Auto e Hetero-percepção enquanto Motoristas e Organização do Trânsito segundo Motoristas de Microônibus de Goiânia e Região Metropolitana.**

<b>Fatores</b>	<b>Média</b>	<b>Desvio padrão</b>
Auto-adequação	1,98	0,74
Hétero-adequação	3,22	1,00
Auto-risco	2,48	1,18
Hétero-risco	4,03	0,94
Organização Trânsito	2,85	1,40
N=118		

**Tabela 11 – Médias dos fatores auto e hétero-adequação e auto e hétero-risco, desvio-padrão (entre parênteses) e teste estatístico em motoristas de microônibus de Goiânia e Região Metropolitana**

Auto-adequação	Hétero-adequação	Teste estatístico	
		<i>T</i>	<i>p</i> <
<b>1,98 (0,74)</b>	<b>3,22 (1,00)</b>	<b>-11,9</b>	<b>0,001</b>
Auto-risco	Hétero-risco	<b>-13,84</b>	<b>0,001</b>
<b>2,48 (1,18)</b>	<b>4,03 (0,94)</b>		

Nota: A medida de auto e hétero-adequação varia de 1 (mais adequado) a 5 (mais inadequado). A medida de auto e hétero-risco varia de 1 (mais adequado ou raramente cria situações de risco) a 5 (mais inadequado ou frequentemente cria situações de risco).

Esses resultados (Tabela 10) nos permitem supor que esses sujeitos tendem a se avaliar mais positivamente quanto à sua adequação do dirigir (1,98), mesmo reconhecendo que seus comportamentos não são tão adequados ao bom funcionamento do trânsito, e no que se refere à adequação dos outros, não tem uma visão muito definida, ou consideram que os outros dirigem “mais ou menos” adequadamente. (3,22).

Avaliam também, que seu comportamento pode potencialmente criar situações de risco, ou não têm opinião formada a respeito (2,48), mas, para eles o comportamento dos outros motoristas causa muito risco ao bom funcionamento do trânsito (4,03). A organização do trânsito em Goiânia estaria próxima do ponto neutro (2,85), significando que ou não tem opinião formada sobre, ou que o trânsito seria mais ou menos bagunçado em seu aspecto global.

A Tabela 11, que utiliza o *teste t de Student* indica que existe diferença significativa na comparação entre os pares, o que nos permite dizer que os sujeitos se avaliam diferentemente dos outros. Colocando-se mais no pólo considerado *bom-motorista* e classificando os outros como *maus-motoristas*.

### **3.2.3 - Fatores que influenciam o ato de dirigir**

Para avaliar a percepção da influência de alguns fatores no ato de dirigir inadequadamente, foi utilizado o terceiro instrumento (Anexo, item 4), que consistia

em uma questão na qual se apresentava quinze fatores - baseados no estudo de Campos e Lagares (2001), que se dividiam em: questões referentes aos próprios motoristas, ao sistema viário e ao sistema jurídico/legislativo. Os sujeitos deveriam marcar os fatores que consideravam mais influenciar o dirigir, e os que menos influenciariam segundo sua opinião.

Os dados foram tratados e são apresentados a seguir:

**Tabela 12 – Fatores que Influenciam o Ato de Dirigir Inadequadamente de acordo com Motoristas de Microônibus de Goiânia e Região Metropolitana. Resultados brutos e percentuais.**

Fatores	Menos contri buem	Fatores neutros	Mais contri buem	% Menos	% Neutros	% Mais	Sujeitos
falta habilidade mot.	22	43	51	18,96	37,07	43,96	116
falta treinamento carro	20	64	33	17,09	54,70	28,20	117
falta orientação leis	15	79	23	12,82	67,52	19,66	117
falta informação trânsito	21	63	33	17,94	53,85	28,20	117
descontrole emocional	20	36	61	17,09	30,77	52,14	117
stress / trabalho	10	15	90	8,69	13,04	78,26	115
stress /circulação	16	36	64	13,79	31,03	55,17	116
falta respeito c/ outros	24	44	49	20,51	37,61	41,88	117
Pressa	18	20	78	15,52	17,24	67,24	116
ruas mal-sinalizadas	56	27	34	47,86	23,08	29,06	117
falta fiscalização	88	10	17	76,52	8,69	14,78	115
falta punição	83	16	18	70,94	13,67	15,38	117
possib.escapar multas	67	30	20	57,26	25,64	17,09	117
carros velhos circulaç.	84	23	8	73,04	20,00	6,96	115
imprudência	37	68	10	31,62	58,12	8,58	117

Segundo os dados colhidos, dentre os fatores citados, os que mais influenciam o ato de dirigir inadequadamente para os motoristas de microônibus são: o *stress no trabalho* (78,26%), seguido de *pressa* (67,24%) e o *stress devido a dificuldades de circulação nas grandes cidades* (55,17%). O que nos permite supor a idéia de que o *stress* não está associado só à organização do sistema de trânsito, ele estaria associado às condições de inserção destes sujeitos no sistema de transporte coletivo, ou seja, as suas condições de trabalho.

Para esse grupo de sujeitos, os fatores que **mais** influenciam o dirigir inadequadamente são referentes ao comportamento ou a características dos motoristas, mas são fatores exteriores à capacidade de gestão do próprio indivíduo.

Provavelmente, as suas práticas contribuem para a construção do sistema representacional que eles tem.

O *stress, devido ao trabalho* aparece com tanto destaque, possivelmente em decorrência das inúmeras crises e incertezas pelas quais esses trabalhadores passam. A *pressa habitual para chegar aos lugares* também pode estar relacionada às suas práticas, e em particular quanto mais rápido ele dirige, mais passageiros ele pode recolher e mais dinheiro pode ganhar. Um outro fator também importante foi o *stress, devido às dificuldades de circulação nas grandes cidades*, aspecto principalmente referente à organização e planejamento das vias de tráfego.

Dois fatores relativos ao sistema judiciário/legislativo apareceram entre os que **menos** influenciam o dirigir inadequadamente: *falta de fiscalização e falta de punição*. O que pode implicar que, para a maioria desses sujeitos não é porque a fiscalização e punição são insuficientes ou impróprias que os motoristas dirigem inadequadamente. Outro fator altamente relacionado aos que menos influenciam o dirigir inadequado é a presença de *carros muito velhos ainda em circulação*.

## 4. RESULTADOS E DISCUSSÃO

### 4.1. Algumas Comparações

Ao analisarmos a representação social do contexto “trânsito” percebemos que muito provavelmente o elemento central nos dois grupos é o “**tumulto**”. O que confirma a nossa Hipótese 1, de que em seu conjunto, os motoristas de transporte coletivo representam o trânsito como caótico, desorganizado. Apresentamos na Tabela 13, um quadro referente às palavras mais encontradas em resposta à questão de evocação para a palavra “trânsito”.

**Tabela 13 – Quadro Sintético Comparativo dos Elementos mais Relevantes Encontrados em Cada Grupo de Sujeitos para a Palavra “Trânsito”**

	<b>Motoristas ônibus</b>	<b>Motoristas Microônibus</b>
<b>Hipóteses de Centralidade</b>	Tumulto Stress Ruas-estreitas Desrespeito	Tumulto Stress Desrespeito Falta –educação
<b>Primeira Periferia</b>	Imprudência Multas Engarrafamento Desrespeito-lei	Engarrafamento Imprudência Falta-salário Falta-harmonia Atenção

Em ambos grupos o elemento mais próximo do provável núcleo foi **stress**, entretanto parecem existir diferenças importantes na significação desse elemento.

Para os motoristas de ônibus, *tumulto* e *stress* estão mais relacionados a fatores da própria organização do trânsito, tipo: *planejamento das vias*, *fiscalização*,  *sinalização* e *desrespeito*. Para os motoristas de microônibus, *tumulto* e *stress* estariam mais ligados a fatores inerentes ao próprio trabalho: *condições de trabalho*, *desvalorização*, *desrespeito* e *cansaço*.

Preocupou-nos durante a realização desta pesquisa o elevado número de referências ao fator *stress*. Há inúmeros trabalhos realizados no Brasil sobre esse

objeto de estudo, mas se faz urgente estudar o *stress* relacionado às condições de trabalho dos motoristas de transporte coletivo da RMG. Segundo Chiavenato (1999):

Existem duas fontes principais de estresse no trabalho: ambiental e pessoal. Primeiro, uma variedade de fatores externos e ambientais podem conduzir ao estresse no trabalho. Incluem a programação do trabalho, maior ou menor tranquilidade no trabalho, segurança no trabalho, fluxo no trabalho e o número e a natureza dos clientes internos ou externos a serem atendidos. (...) Na mesma situação, cada pessoa reage de diferentes maneiras aos fatores ambientais que provocam o estresse. (CHIAVENATO, 1999, p.378)

De acordo com Selye (1952) a resposta do stress deve ser estudada nos seus aspectos físicos e psicológicos. Emocionalmente, o stress pode produzir desde apatia, depressão, desânimo e sensação de desalento, hipersensibilidade emotiva, até raiva, ira, irritabilidade e ansiedade, além de potencialmente desencadear surtos psicóticos. Além desses sintomas, o stress pode contribuir para a etiologia de várias doenças mais graves e afetar profundamente a qualidade de vida individual e de populações específicas. O que no caso específico do transporte coletivo pode afetar toda a comunidade envolvida.

No caso dos motoristas de ônibus, as conclusões divergiram. Por ser maior, o ônibus sofre mais com o planejamento deficitário e estrutura das vias e sinalização. Durante a aplicação dos questionários, tivemos alguns relatos que explicitavam bem isso, alguns motoristas afirmaram que um de seus maiores problemas é conseguir parar no espaço destinado aos pontos de embarque e desembarque de passageiros, consideram também que têm dificuldade em trafegar por ruas muito estreitas e impróprias para carros e ônibus, o que para eles é uma das causas do tumulto e *stress* no trânsito.

As crises do sistema de transporte coletivo parecem influenciar muito a construção da representação dos motoristas, mas com incidência mais acentuada sobre os motoristas de microônibus. Eles passaram por muitas situações de insegurança e inconstância, precisando sempre se adaptar a novas situações, e isso acarretaria além de *stress* já citado, sentimentos de *“pertecerem a uma profissão ruim, mal vista socialmente”*. O cansaço também é percebido nesse sentido, pois, além de dirigir, eles têm que cuidar da manutenção de seus veículos, contratar motoristas e cobradores e ainda reivindicar a manutenção e adequação do sistema.

Na tabela a seguir são expostas as médias e desvios padrões, segundo o tipo de veículo dirigido pelos sujeitos. A avaliação varia de 1 (mais adequado) a 5 (mais inadequado) e 1 (mais bagunçado) a 5 (menos bagunçado).

**Tabela 14. Médias e Desvios Padrões nas cinco variáveis avaliativas de acordo com o tipo de veículo conduzido**

	<b>Motoristas ônibus</b>	<b>Motoristas microônibus</b>
Auto adequação	1,388 <sub>a</sub> (0,065)	1,983 <sub>a</sub> (0,061)
Hétero-adequação	2,922 <sub>b</sub> (0,112)	3,231 <sub>b</sub> (0,105)
Auto-risco	1,874 <sub>a</sub> (0,104)	2,487 <sub>a</sub> (0,098)
Hétero-risco	3,233 <sub>a</sub> (1,107)	4,034 <sub>a</sub> (0,100)
Organização global	3,816 <sub>a</sub> (0,137)	2,846 <sub>a</sub> (0,128)

Nota: As médias que compartilham o subscrito **a** compartilham estatisticamente  $p > 0,001$  e as com subscrito **b**  $p > 0,05$ , na MANOVA. Desvios padrões entre parênteses. A medida de auto e hétero-adequação varia de 1 (mais adequado) a 5 (mais inadequado). A medida de auto e hétero-risco varia de 1 (mais adequado ou raramente cria situações de risco) a 5 (mais inadequado ou freqüentemente cria situações de risco). A medida de organização global varia de 1 (menos bagunçado) a 5 (mais bagunçado).

$$F_{(\text{auto-adequação})} (1,218) = 44,702; p < 0,001$$

$$F_{(\text{hétero-adequação})} (1,218) = 4,055; p < 0,05$$

$$F_{(\text{auto-risco})} (1,218) = 18,521; p < 0,001$$

$$F_{(\text{hétero-riso})} (1,218) = 29,910; p < 0,001$$

$$F_{(\text{org.global})} (1,218) = 26,671; p < 0,001$$

$$A: 0,776; F(4,215) = 15474; N^2 \text{ parcial} = 0,224$$

A análise dos efeitos invariados nos mostra que a interação é significativa, e que a magnitude do efeito é pequena (22%), contudo significativa. Ou seja, concluímos que o tipo de veículo utilizado reflete na percepção do motorista.

Ao analisar comparativamente as escalas de auto e hétero-adequação e auto e hétero-risco ao bom funcionamento do trânsito (Tabela 14), podemos afirmar que ambos os grupos de sujeitos se percebem (*self*) como dirigindo muito adequadamente ao bom funcionamento do trânsito, entretanto os motoristas de microônibus são mais rigorosos com a sua auto-avaliação. Quanto à percepção do outro como motorista, ambos os grupos demonstram não ter opinião definida, ou os

considera mais ou menos adequados (mais visível no caso dos motoristas de microônibus).

No referente ao auto e hétero-risco, ambos os grupos parecem representar que o outro enquanto motorista cria muito mais situações de risco que eles próprios, sendo que nos motoristas de microônibus a diferença entre a auto e a hétero percepção de risco é maior. Essas constatações corroboram as nossas Hipóteses 2 e 3 que afirmam respectivamente que, de modo geral os motoristas elaboram uma representação positiva do *self* como motoristas e uma representação negativa da maioria.

Em particular os motoristas de ônibus parecem apontar uma percepção mais neutra do papel dos outros motoristas na determinação da qualidade do trânsito como sistema.

Podemos supor que o tamanho do veículo pode ter influência no modo como os motoristas de microônibus percebem a interação com os outros motoristas, visto que o microônibus tem um modo de circulação mais semelhante ao chamado “veículo de passeio”. E, enquanto os motoristas de ônibus consideram globalmente o trânsito em Goiânia como desorganizado, os motoristas de microônibus o consideram como relativamente desorganizado, ou não têm opinião a respeito.

Para ambos os grupos, os fatores que mais influenciam o dirigir inadequado referem-se a características ou comportamento inerentes aos próprios motoristas. O fator mais citado foi o *stress devido o trabalho*. Contudo, podemos perceber que esse fator *stress* possui significados diferentes para ambos os grupos – o que inferimos acontecer em decorrência de suas práticas serem diferentes. Para os motoristas de ônibus estaria mais ligado às condições da organização viária, enquanto para os motoristas de microônibus estaria mais ligado às condições de trabalho.

O fato de motoristas de ônibus e de microônibus escolherem o tema “*stress*”, como noção ou expressão capaz de dar significado ao trânsito, merece uma interrogação mais acurada. Evidentemente nossa pesquisa não se constitui em um estudo do *stress*, nem direta, nem indiretamente. Pode-se dizer que os sujeitos do nosso estudo *significam* parte importante de sua experiência e de suas vivências no

trânsito utilizando a noção de *stress*, ou seja, um elemento central da representação social do trânsito, associado à prática social do “dirigir”, é nomeado em termos de *stress*.

Um certo embaraço teórico se apresenta a partir da necessidade de se interrogar este elemento central: de que falam os motoristas de ônibus e de microônibus ao se referirem ao *stress*? O embaraço é duplo, inicialmente provém do fato de que o conceito de *stress* não foi introduzido na construção teórica que funda o problema da pesquisa; do mesmo modo, o percurso metodológico não havia apontado, até este ponto, para a necessidade de um instrumento específico de coleta do *stress*. Quer fosse um instrumento fisiológico, voltado para indicadores do funcionamento biológico, quer fosse um instrumento cognitivo, voltado para indicadores discursivos.

O próprio conceito de *stress* se mostra polêmico. O fenômeno pode ser definido tanto como situação, como estímulo *estressante*. Esta perspectiva situa o *stress* não como conjunto de reações, mas como meio, como condição externa que submete, ataca, se impõe ao sujeito. Uma outra possibilidade de definição trata o *stress* como *resposta* de um organismo, resposta de alerta a uma situação na qual o organismo é invadido por estímulos, por demandas ou exigências às quais ele não consegue responder com seus recursos habituais.

Na primeira perspectiva, o *stress* é uma variável do meio físico ou social, definida como uma estimulação de forte intensidade, sendo esta mesma estimulação o critério que permite distinguir um estímulo *estressante* de outro que não o é: a intensidade determina a dimensão nociva. Esta abordagem do *stress* não é capaz de explicar porque certos indivíduos desenvolvem um quadro de *stress* sob forte estimulação e outros não, ou ainda porque certos indivíduos apresentam o quadro, mesmo diante de uma situação julgada externamente como não tão intensa. Do lado oposto, aparece o *stress* definido como conjunto de respostas comportamentais características, ou uma “síndrome geral de adaptação” (Selye, 1956; 1975). O inconveniente desta abordagem é que ela não leva em conta que um mesmo quadro é desencadeado por situações bastante distintas e desconsidera o

fato que o sujeito pode realizar esforços complementares para reagir face a uma situação, inibindo por sua “contra-ação” os sinais comportamentais.

Embora o estudo da representação social do trânsito em motoristas de ônibus e microônibus não nos permita afirmar, nem negar, a existência de uma situação estressante, ele coloca em evidência um quadro onde dificuldades de realizar a “tarefa” dirigir, são avaliadas como produtoras potenciais ou atuais, de *stress*. Estamos diante de um quadro no qual os sujeitos percebem uma situação que é julgada ameaçadora. O pano de fundo de expressão deste chamado “*stress*” é o outro elemento central, o caos, a bagunça, o tumulto. Assim podemos levantar a hipótese explicativa segunda a qual elementos de ordem organizativa e estrutural do trânsito impedem o sujeito de realizar com eficácia sua tarefa de dirigir um *veículo de grande porte*. Aqui se pode apontar uma diferença com os estudos anteriores (Campos e Lagares, 2000, 2002); nos quais a figura dos “outros motoristas” era percebida como constituída de “maus-motoristas”, que por sua vez, seriam o principal fator gerador de tumulto no trânsito.

## 5. CONCLUSÕES

O transporte coletivo ocupa um papel fundamental na matriz do transporte brasileiro e constitui fator relevante na abordagem integrada das questões de trânsito. Estudá-lo sob o prisma da Teoria das Representações Sociais pode contribuir para a busca de conhecimento desse tão complexo tema. Podemos partir da subjetividade/experiência de um grupo específico – nesse caso, os motoristas de transporte coletivo de Goiânia e região metropolitana e caminhar em direção a uma construção científica sobre o tema.

Como forma de pensamento social, as representações sociais estão sempre situadas no contexto social em que ocorrem, e o presente trabalho intencionou localizar o momento histórico-social no qual seu objeto de estudo encontrava-se.

A sensação de insegurança relacionada à continuidade e características do sistema de transporte alternativo (microônibus) foi reiteradamente citada nos relatos dos motoristas desse modal.

A precarização das relações de trabalho manifesta na desregulamentação e perda de direitos trabalhistas e sociais, na legalização dos trabalhos temporários e na informalização do trabalho, entre outros fatores, trouxe consequências ainda pouco conhecidas sobre a saúde do trabalhador. Diversos foram os relatos nesse sentido, como por exemplo: “...eu sei que sou dono da minha perua, mas não sinto dono do negócio, gostaria de ser motorista da empresa X, tem mais segurança!” (motorista de microônibus, 36 anos).

Ao estudarmos essa questão, embasados pela Teoria das Representações Sociais, levamos em consideração que o conhecimento prático de determinado grupo, não é uma cópia de uma realidade objetiva preexistente, mas sim uma construção que se dá nas interfaces objetivo-subjetivo e coletivo-individual.

Várias questões surgiram durante a elaboração desse que poderão ser pesquisadas futuramente. Por exemplo: aprofundar nessa percepção de *stress* relacionado ao trabalho; a prática dos órgãos gestores de trânsito; a percepção da

qualificação dos motoristas de ônibus; da educação para o trânsito; da consciência de classe dos motoristas, entre outras.

Por fim, gostaríamos de lembrar que o intuito inicial desse trabalho era de analisar os dados de observação comportamental juntamente com os dados representacionais. Nesse sentido permanece em aberto a questão fundamental de saber em que medida o sistema cognitivo e a crise conjuntural afetam o modo concreto de dirigir.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ABRIC, J. C. L'artisan et l'artisanat: analyse de contenu de la structure d'une représentation sociale. **Bulletin de Psychologie**, 37 (366), 1984.
- \_\_\_\_\_ Pratiques sociales et représentations. Paris: PUF, 1994
- \_\_\_\_\_ A abordagem estrutural das Representações Sociais. In **Estudos Interdisciplinares em Representações Sociais**. 2ª Ed. Goiânia: AB, 2000.
- \_\_\_\_\_ A Abordagem Estrutural das Representações Sociais: Desenvolvimentos Recentes. In CAMPOS, P. H. F., LOUREIRO, M. C. S. (orgs). **Representações Sociais e Práticas Educativas**. Goiânia: Ed. da UCG, 1998, 2003.
- \_\_\_\_\_ O Estudo Experimental das Representações Sociais. In JODELET, D. (org) **As Representações Sociais**. Rio de Janeiro: Ed. UERJ, 2001.
- \_\_\_\_\_ a. **Prácticas Sociales y Representaciones**. Coyoacán: Ediciones Coioacán, 2001a.
- ALLPORT, F.H. **Social Psychology**. Boston: Houghton-Mifflin, 1924.
- \_\_\_\_\_. apud FARR, Robert. A Teoria e sua História. In **Textos em Representações Sociais**. 6ª.Ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2000.
- ALMEIDA, Ângela M. de Oliveira e CUNHA, Gleicimar Gonçalves. **Social representations of human development**. *Psicol. Reflex. Crit.*, 2003, vol 16. p.147-155.
- ALMEIDA, K.C.M., MONTALVÃO, T.C; ROZESTRATEN, R. **Representação da Vida pessoal e Profissional de Condutores de Ônibus**. Anais da XXVIII Reunião Anual de Psicologia, USP, Ribeirão Preto, São Paulo.
- ALVES-MAZZOTTI, Alda J., GEWANDSZNAJDER, Fernando. **O Método nas Ciências Naturais e Sociais: pesquisa quantitativa e qualitativa**. 2 ed. São Paulo: Pioneira, 1999.
- ANTUNES, Ricardo. **Os sentidos do Trabalho. Ensaio sobre a afirmação e a negação do trabalho**. São Paulo: Boitempo, 1999.
- ARGYLE, M. A Interação Social: Relações Interpessoais e Comportamento Social. RJ: Zahar, 1976.

ASSOCIAÇÃO DE PSICÓLOGOS DO TRÂNSITO. **Trânsito seguro**. Disponível em: <http://www.psicotran.cjb.net>. Acesso em: 12 out. 2002.

BANCO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL – BNDES. **O Transporte Público na Região Metropolitana de Goiânia**. Disponível em: [http://www.bndes.gov.br/conhecimento/seminário/cidade\\_6.pdf](http://www.bndes.gov.br/conhecimento/seminário/cidade_6.pdf). Acesso em 10 nov. 2003.

BARJONET, P. Transport Psychology an Transport in Europe. A General Overview. In: ROTHENGATTER, T. & VAYA, E. C. (Eds). **Traffic and Transport Psychology: Theory and Application**. New York: Pergamon, 1997.

\_\_\_\_\_. Sociologie de la circulation de lá securité routierè: queslques hypotheses pour um domaine de recherche. In **Revie de L'INRETS**. N. 22, juin, 1989.

\_\_\_\_\_. O risco e as representações. Elementos para uma abordagem psicossociológica. **Recherche- Transports- Sécurité**. Arcueil, N 1, 1984.

BERGER, P.; LUCKMANN, T. **A Construção Social da Realidade**. Petrópolis, RJ: Vozes, 1985.

BERMAM, M. **Tudo o que é Sólido Desmancha no Ar**. A Aventura da Modernidade. São Paulo: Companhia das Letras, 1986.

BORGES, C. Usuário quer microônibus, mas condena motoristas. **Jornal O Popular**, Goiânia, 18 ago. 2002. p. 3.

BRASIL. Código Nacional de Trânsito. Lei n 9503 de 1997.

BRASIL. Decreto-lei n 2.994 de 1941. Institui o primeiro Código Nacional de Trânsito.

BRASIL. Decreto-lei n 8324 de 1910. Aprova o serviço subvencionado de transportes de passageiros ou mercadorias.

CÂMARA DELIBERATIVA DE TRANSPORTES COLETIVOS DA RMG. Deliberação n. 016/2002 . Dispõe sobre critério para cadastramento de motoristas e cobradores do transporte de baixa capacidade – Micro-sit.

CÂMARA DELIBERATIVA DE TRANSPORTES COLETIVOS DA RMG. Deliberação n. 017/2002. Dispõe sobre a fixação de normas e o estabelecimento de penalidades relacionadas ao sistema de baixa capacidade, Micro-Sit.

CAMPOS, P. H. F. A Abordagem Estrutural e o Estudo das Relações entre Práticas e Representações Sociais. In: CAMPOS, P. H. F.; LOUREIRO, M. C. S. (orgs) **Representações Sociais e Práticas Educativas**. Goiânia: Ed da UCG, 2003.

\_\_\_\_\_. As Representações Sociais de Menino de Rua: Proximidades do Objeto e diferenças Estruturais. In: MOREIRA, A. S. P. e OLIVEIRA, D. C. (orgs).

**Estudos Interdisciplinares em Representações Sociais.** 2ª. Ed. Goiânia: AB, 2000.

\_\_\_\_\_ e LAGARES, R. A Representação Social do Trânsito como Prática Social Complexa. In **Estudos: Revista da Universidade Católica de Goiás.** V.28, n.4 (2001) Goiânia: Ed. da UCG, 2001.

\_\_\_\_\_ e LOUREIRO, M. C. S. (orgs). **Representações Sociais e Práticas Educativas.** Goiânia: Ed. da UCG, 2003.

CARR, W. **The ABC's of Driving.** Hawai: Integrad International Systems, In, 1998.

CHIAVENATO. I. **Gestão de Pessoas. O Novo Papel dos Recursos Humanos nas Organizações.** Rio de Janeiro: Campus, 1999.

CODO, Wanderley e SAMPAIO, José J. C.(orgs). **Sofrimento Psíquico nas Organizações. Saúde Mental e Trabalho.** Petrópolis, RJ: Vozes, 1995.

CODOL, J. P. **On the so called “ superior conformity of the self behavior: twenty experimental investigations.”** European Journal of Social Psychology, 5 p.457-501, 1976.

\_\_\_\_\_. Representation de la tachê et comportements dans une situation sociale. **Psychologie Française**, 13, p.241-264,1969 a.

\_\_\_\_\_a. Et FLAMENT, C. Notes sur une tachê à usage multiples. **Travail Humain**, 32, p. 169-176, 1969

CUCHE, D. **A Noção de Cultura nas Ciências Sociais.** Bauru, SP: Ed. Universidade do Sagrado Coração, 1999.

DENATRAN. Departamento Nacional de Trânsito. Boletim de Acidentes de Trânsito. Brasília, 2002.

DE ROSA, A. S. The social representations of mental illness in children and adults. In DOISE, W, MOSCOVICI, S. (Eds) **Currente issues in social psychology.** Cambridge Universit Press, 1987.

DURKHEIM, E. **As Regras do Método Sociológico.** 8ª Ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1977.

\_\_\_\_\_. Las Formas Elementares de la Vida Religiosa. Buenos Aires: Schapire, 1968.

EVANS, G.; JOHANSSON, G. Urban bus driving: na international arena for the study of occupational health psychology. **Journal of occupational health psychology**, 3, 99-108, 1998.

EVANS, G; CARRERE, S. Traffic congestion, perceived control, and psychophysiological stress among urban drivers. **Journal of applied psychology**. Vol.76, 5, 658-663.

FARR, R. A teoria e sua História. In **Textos em Representações Sociais**. 6ª Ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2000.

FERNANDES, J. **Técnicas de Estudo e Pesquisa**. Goiânia: Kelps, 2003.

FLAMENT, C. L'analyse de similitude: Une technique pour les recherches sur les représentations sociales. Em W. Doise & A. Palmonari (Orgs.), **L'étude des représentations sociales** (pp. 139-156). Neuchâtel, Paris: Delachaux et Niestle, 1986.

FROMKIM, H. L. Feelings of Interpersonal indistinctiveness: An Unpleasant Affective State. **Journal of Experimental Research in Personality**, n.06 p.178-185,1976.

FICHELET, M.; FICHELET, R.; MAY,N. Contribution à une psychosociologie des comportements urbains: pour une approche ecologique de utilization des moyens de transport. In: **Companhia de Engenharia de Tráfego**. São Paulo, 1970.

GADRET, H. **Trânsito – Superfunção Humana**. RJ.: Fundação Getúlio Vargas, 1969.

GODOI, A. e LEOBAS, C. Passageiro paga pato. De novo. **Jornal O Popular**, Goiânia, 20 mar. 2003. p.3.

GOVERNO DO ESTADO DE GOIÁS. Lei Complementar n. 27 de 1999. Cria a região Metropolitana de Goiânia e dá outras providências.

GOVERNO DO ESTADO DE GOIÁS. Lei Complementar n. 30 de 2000. Modifica a lei complementar n.27 de 1999.

GOVERNO DO ESTADO DE GOIÁS. Lei Complementar n. 27 de 1999.34 de 2001. Modifica a lei complementar n.27 de 1999, alterada pela lei complementar n. 30 de 2000, nas partes que especifica e dá outras providências.

GRIZE, J.B, VERGÉS, P., SILEM, A. **Salariés face aux nouvelles technologies**. Ed du CNRS. Paris, 1987.

GUARESCHI, P. **Novas Contribuições para a Teorização e Pesquisa em Representações Sociais**. Coletâneas da ANPEPP, vol.1 n 010, 1996.

\_\_\_\_\_ e JOVCHELOVITCH, S. (orgs). **Textos em Representações Sociais**. 6ª Ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2000.

GÜNTHER, H. Ambiente, Psicologia e Trânsito: Reflexões sobre uma Integração Necessária In: HOFFMANN, M. H., CRUZ, R. M., ALCHIERI, J. C. (orgs). **Comportamento Humano no Trânsito**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003.

HARVEY, D. *Condição Pós- Moderna: Uma Pesquisa sobre as Origens da Mudança Cultural*. São Paulo, SP: Loyola, 2001.

HOFFMANN, M. H. e CRUZ, R. M. Síntese Histórica da Psicologia no Brasil. In: HOFFMANN, M. H., CRUZ, R. M., ALCHIERI, J. C. (orgs). **Comportamento Humano no Trânsito**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003.

IANNI, O. A sociologia numa época de globalismo. In: FERREIRA, Leila da C. (org). **A sociologia no horizonte do século XX**. São Paulo: Boitempo, 2002.

JODELET, D. Representações Sociais: Um domínio em Expansão. In JODELET, D. (org). **As Representações Sociais**. Rio de Janeiro: Ed. UERJ, 2001.

\_\_\_\_\_ (org). **As Representações Sociais**. Rio de Janeiro: Ed. UERJ, 2001.

JOVCHELOVITCH, S. Representações Sociais e Esfera Pública: a Construção Simbólica dos Espaços Públicos no Brasil. Petrópolis, RJ: Vozes, 2000.

KLEIN, D.; WALLER, J.A **Modificação do Comportamento do Motorista versus Modificação do Ambiente do Motorista**. São Paulo, CET, 1971.

KOMPIER, M. e LEVI, L. **O Stress no Trabalho: Causas, Efeitos e Prevenção**. Guia para Pequenas e Médias Empresas. Fundação Européia para Melhoria das Condições de Vida e de Trabalho. Luxemburgo, 1995.

LAGARES, R. **A Representação Social do Trânsito como Prática social Complexa**. 2001. Dissertação (Mestrado em Psicologia Social) – Universidade Católica de Goiás, Goiânia.

\_\_\_\_\_ **Novo pacto social para o trânsito**. Disponível em: <http://www2.opopular.com.br/especiais/retro2001/cidades/2.html>. Acesso em: 20 de setembro de 2002

LANE, S. T. M. Usos e Abusos do Conceito de Representações Sociais. In **O conhecimento no Cotidiano**. 2<sup>a</sup>. reimpr. São Paulo: Brasiliense, 1995.

\_\_\_\_\_ e CODO, W. (orgs). **Psicologia Social: O Homem em Movimento**. São Paulo: Brasiliense, 2001.

LIPP, Marilda (org.). **Stress no Brasil. Saúde, ocupações e grupos de risco**. 2<sup>a</sup>. Ed. Campinas, SP: Papyrus, 2001.

MACHADO, A. P. Um Olhar da Psicologia Social sobre o Trânsito. In HOFFMANN, M. H., CRUZ, R. M., ALCHIERI, J. C. (orgs). **Comportamento Humano no Trânsito**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003.

MINAYO, M. C. S. O Conceito de Representações Sociais dentro da Sociologia Clássica. In **Textos em Representações Sociais**. 6ª Ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2000.

MOLINER, P. Les méthodes de réperag et d'identification du noyau des representations sociales. Neuchâtel: Delachaux et Niestlé, 1994.

MOREIRA, A. S. P. e OLIVEIRA, D. C. (orgs). **Estudos Interdisciplinares em Representações Sociais**. 2ª. Ed. Goiânia: AB, 2000.

MOSCOVICI, S. **La psychanalyse, son image, som public**. Paris: PUF, 1961.

Degenne, A. (1985). Présentation de l'analyse de similitude. **Information et Science Humaine**, 15(67), 7-26.

Degenne, A., & Vergès, P. (1973). Introduction à l'analyse de similitude. **Revue Française de Sociologie**, 14(4), 471-521.

\_\_\_\_\_ **A Representação Social da Psicanálise**. Rio de Janeiro: Zahar, 1978.

\_\_\_\_\_ Das Representações Coletivas às Representações Sociais. In JODELET, D. (org) **As Representações Sociais**. Rio de Janeiro: Ed. UERJ, 2001.

\_\_\_\_\_ apud PEREIRA de SÁ, C. Representações Sociais: O Conceito e o Estado Atual da Teoria In SPINK, M. J. **O Conhecimento no Cotidiano**. 2ª reimpr. São Paulo: Brasiliense, 1995.

\_\_\_\_\_ **Representações Sociais: Investigações em Psicologia Social**. Traduzido do inglês por Guareschi, P. Petrópolis, RJ: Vozes, 2003.

MUGNY, G. CARUGATI, F. L'intelligence au pluriel: les représentations sociales de l'intelligence et de son développement. Cousset, Del Val, 1985.

OLIVATO, A. Percepção e Avaliação da Conduta de Motoristas e pedestres no Trânsito: Um Estudo sobre Espaço Público e Civilidade na Metrópole Paulista. 2002. Dissertação (Mestrado em Sociologia) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo.

OLIVEIRA, D. C. e MOREIRA, A. S. P. **Estudos Interdisciplinares de Representação Social**. Goiânia: AB, 2000.

OWEN, W. **O Caos Motorizado**. Rio de Janeiro: Bloch, 1971.

POCHMANN, Márcio (org.). **Reestruturação Produtiva. Perspectivas de desenvolvimento local com inclusão social**. Petrópolis, RJ: Vozes, 2004.

PEREIRA, M. S.F. **As representações sociais das ações dos condutores sobre a prática no volante do automóvel.** Dissertação de Mestrado em Psicologia Social. Pontifícia Universidade Católica de São Paulo: São Paulo, 1997.

PEREIRA DE SÁ, C. **Núcleo Central das Representações Sociais.** 2ª. Ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 1996, 2002.

\_\_\_\_\_. Representações Sociais: o Conceito e o Estado Atual da Teoria. In SPINK, M. J. (org). **O Conhecimento no Cotidiano.** 2ª. reimpr. São Paulo: Brasiliense, 1995.

PINHEIRO, A. **Anotações à Legislação Nacional de Trânsito: regulamento e leis complementares.** 2. ed. rev. e ampl. São Paulo, Saraiva, 1973 - V. 1.

ROZESTRATEN, R. Ambiente Trânsito e Psicologia In: HOFFMANN, M. H., CRUZ, R. M., ALCHIERI, J. C. (orgs). **Comportamento Humano no Trânsito.** São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003.

\_\_\_\_\_. **A Psicologia do Trânsito: Conceitos e Processos Básicos.** São Paulo: EPU/EDUSP, 1998.

SECRETARIA DE SEGURANÇA PÚBLICA DO ESTADO DE SÃO PAULO. **Estatísticas.** Disponível em: <http://www.ssp.sp.gov.br/estatísticas>. Acesso em 14 de dezembro de 2002.

SELYE, H. **A Tensão da Vida.** 2ª. Ed. Tradução de Frederico Branco. SP: Ibrasa, 1965.

\_\_\_\_\_. **The history of the adaptation syndrome.** Montreal: Acta, 1952.

SILVA, A V. **Comportamentos de Motoristas de Ônibus: Itinerário Urbano, Estressores Ocupacionais e Estratégias de Enfrentamento.** 1999. Dissertação (Mestrado em Psicologia Social e do Trabalho). Instituto de Psicologia. Universidade de Brasília. Brasília, DF.

SPINK, M. J. (org). **O conhecimento no Cotidiano.** 2ª. reimpr. São Paulo: Brasiliense, 1995.

\_\_\_\_\_(a) O estudo Empírico das Representações Sociais. In **O Conhecimento no Cotidiano.** 2ª. reimpr. São Paulo: Brasiliense, 1995.

VALA, J. Representações sociais para uma psicologia social do pensamento social. In VALA, J.e MONTEIRO, M. B.B. ( Eds) **Psicologia Social.** RJ: Fundação Calouste Gulbenkian, 1993.

VERGÈS, P. **L'évocation de l'argent: une méthode pour la definition du noyau central de la représentation.** Bulletin de Psychologie, 45, 1982.

\_\_\_\_\_. **Une possible méthodologie pour l'approch dès représentations économiques.** Communication- Information, 6, 1984.

\_\_\_\_\_ **Ensemble de program mes permettant l'analyse dês evocations: Manuel Version 2.00.** Aix-en-Provence: Laboratoire Mediterranéen de Sociologie, 2000.

VASCONCELOS, Eduardo. **O que é trânsito.** SP: Brasiliense, 1985.

WAGNER W. Descrição, explicação e método na pesquisa das representações sociais. In GUARESCHI, P e JOVCHELOVITCH, S. (Org.). **Textos em Representações Sociais.** RJ: Vozes,1997.



2. Dentre as respostas que você deu, selecione as duas mais importantes:

a) \_\_\_\_\_

b) \_\_\_\_\_

3. Nas questões seguintes, são apresentados alguns itens, em uma escala variando de 1 a 5. Caso você concorde plenamente com uma das afirmações, circule o número que aparece logo abaixo da afirmação 1 ou 5. Caso concorde parcialmente com uma das afirmações, marque o número que melhor expresse sua opinião, ou seja, 2 para a afirmação do lado esquerdo, ou 4 para a afirmação do lado direito. Se não tiver opinião formada, ou discordar de ambas as afirmações, assinale o número 3.

A) Na sua opinião, **o seu modo de dirigir:**

É o mais adequado ao bom funcionamento do trânsito	É inadequado ao bom funcionamento do trânsito
1 _____ 2 _____ 3 _____ 4 _____ 5	

B) Na sua opinião, o modo de dirigir da **maioria dos outros motoristas**, em Goiânia:

É o mais adequado ao bom funcionamento do trânsito	É inadequado ao bom funcionamento do trânsito
1 _____ 2 _____ 3 _____ 4 _____ 5	

C) Na sua opinião, **o seu modo de dirigir:**

Raramente cria situações de risco no trânsito	Freqüentemente cria situações de risco no trânsito
1 _____ 2 _____ 3 _____ 4 _____ 5	

D) Na sua opinião, o modo de dirigir da **maioria dos outros motoristas** em Goiânia:

Raramente cria situações de risco no trânsito	Freqüentemente cria situações de risco no trânsito
1 _____ 2 _____ 3 _____ 4 _____ 5	

E) Considerando trânsito em Goiânia, globalmente, na sua opinião

É bagunçado e na prática, dificulta muito dirigir de modo correto					Facilita a boa condução e permite que se dirija adequadamente
1	2	3	4	5	

4. As frases abaixo correspondem a fatores que influenciam o ato de dirigir. Por favor, leia com atenção:

- 01 falta de habilidade dos motoristas
- 02 falta de treinamento no uso do carro
- 03 falta de orientação/treinamento sobre leis de trânsito
- 04 falta de informação sobre trânsito e suas leis
- 05 descontrole emocional
- 06 stress, devido o trabalho
- 07 stress devido as dificuldades de circulação nas grandes cidades
- 08 falta de respeito com os outros seres humanos (pedestres e motoristas)
- 09 pressa habitual para chegar nos lugares
- 11 ruas mal-sinalizadas
- 12 falta de fiscalização
- 13 falta de punição
- 14 possibilidade de “escapar” das multas através de estratégias variadas
- 15 carros muito velhos em circulação
- 16 avaliação incorreta dos riscos de acidentes (imprudência)

a) Indique abaixo as **5 frases** que, na sua opinião, melhor caracterizam os fatores que **mais contribuem** para que alguns motoristas dirijam de modo inadequado.

b) Indique abaixo as **5 frases** que, na sua opinião, melhor caracterizam os fatores que **menos contribuem** para que alguns motoristas dirijam de modo inadequado.