

UNIVERSIDADE CATÓLICA DE GOIÁS
PRÓ-REITORIA DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO *STRICTO SENSU* EM PSICOLOGIA
MESTRADO EM PSICOLOGIA

ACIDENTES MOTOCICLETA-CARRO: UM
ESTUDO DAS REPRESENTAÇÕES SOCIAIS NO
TRÂNSITO EM GOIÂNIA

CÍNTIA CAMPOS FERREIRA

Goiânia
Março de 2006

UNIVERSIDADE CATÓLICA DE GOIÁS
PRÓ-REITORIA DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO *STRICTO SENSU* EM PSICOLOGIA
MESTRADO EM PSICOLOGIA

ACIDENTES MOTOCICLETA-CARRO: UM
ESTUDO DAS REPRESENTAÇÕES SOCIAIS NO
TRÂNSITO EM GOIÂNIA

CÍNTIA CAMPOS FERREIRA

Dissertação apresentada ao Departamento
de Psicologia da Universidade Católica de
Goiás como requisito parcial para obtenção
do título de Mestre em Psicologia.
Orientador: Prof. Dr. Pedro Humberto Faria
Campos

Goiânia
Março de 2006

“O que vale na vida não é o ponto de partida e sim a caminhada. Caminhando e semeando, no fim terás o que colher”.

Cora Coralina.

Dedico este trabalho a minha família, que me ama e sempre me incentiva na realização de meus sonhos.

Agradecimentos

Agradeço, em primeiro lugar a Deus, pelo dom da vida e força nos momentos mais difíceis.

Ao meu pai, Vicente de Paulo Ferreira, pelo exemplo de coragem e determinação. Nunca deixou de ser carinhoso e amável, sempre disposto a ajudar-me em todas as dificuldades.

À minha mãe, Matildes Maria Ferreira, modelo de garra e fé. Obrigada pelo incentivo, apoio e amor durante todo este processo.

Ao meu irmão, Rogério Campos Ferreira, obrigada pela imensa colaboração no decorrer dessa luta, com seus conhecimentos na área de informática, prestou-me muito auxílio e ajudou-me em momentos cruciais desse mestrado.

À querida Ana Maria dos Santos Resende, que deu-me força e apoio em todos os momentos.

Ao querido Wiley, por todo apoio e carinho.

Aos colegas do mestrado, em especial o Humberto, que ajudou-me e sempre esteve disposto a dar sugestões, e todos os demais, meus sinceros agradecimentos.

Às minhas queridas amigas, Cláudia, Valéria, Viviane, Mara Rúbia, Josenilda, Simone e Giselle pela força incondicional, muito obrigada.

Agradeço aos colegas de trabalho do Instituto Aphoniano de Ensino Superior, Lúcio, Paulo, Carlos, Cláudia, Bárbara, Marilza e Hellen.

A todos os funcionários do Departamento de Estatística do Detran que possibilitaram o livre acesso aos dados necessários para o desenvolvimento da pesquisa.

Ao Professor Dr. Pedro Humberto Faria Campos, meu querido orientador, meus sinceros agradecimentos por acreditar no meu trabalho, por sua presteza e por ter

sido um amigo durante todos os momentos difíceis dessa caminhada. Sempre disposto a ajudar-me, nunca deixou de me ouvir nas mais diversas situações.

Aos professores, Dr. Délio Moreira de Araújo e Ms. Rosival Barbosa Lagares, meu muito obrigada pelas valiosas sugestões quando do exame de qualificação de minha dissertação.

À professora Ms. Suely Vieira Lopes, que me ajudou com seus conhecimentos na área de estatística, sempre com presteza e paciência.

Ao Pacheco, funcionário do mestrado em Psicologia, exemplo de educação e competência. Muito obrigada por toda ajuda em todas as etapas deste processo.

Ao Professor Dr. João Cláudio Todorov, que se dispôs a participar da banca examinadora.

Ao querido Professor Dr. Reinier Johannes Antonius Rozestraten, que sempre mostrou-se atencioso, amável e se dispôs a participar da banca examinadora.

A todas as pessoas que dividiram comigo esse período do mestrado, meu muito obrigada!

Resumo

Este trabalho objetivou compreender os acidentes de trânsito envolvendo motocicletas e carros, a partir de um modelo psicossocial de estudo do trânsito. Assim, buscou-se conhecer o sistema representacional que orienta e justifica as práticas de condução de motociclistas e motoristas. Para tal, na operacionalização das representações a serem estudadas, optou-se por considerar a representação social do contexto trânsito, da tarefa dirigir, dos outros motoristas, das causas dos acidentes de trânsito, dos responsáveis pelos acidentes de trânsito e as justificativas comportamentais acerca dos acidentes de trânsito. Para conhecer as representações desses grupos, realizou-se uma pesquisa orientada metodologicamente pela teoria das Representações Sociais. Desenvolveu-se inicialmente um primeiro estudo que constou de uma pesquisa documental, em que foram coletados dados acerca de duzentos acidentes de trânsito, em boletins de ocorrência e acidentes de trânsito realizados pela Polícia Militar e encaminhados ao Detran de Goiás. Com base nesse primeiro estudo, desenvolveu-se o segundo, composto de dois grupos, o grupo dos motociclistas e o grupo dos motoristas. No primeiro grupo, foi aplicado um questionário em cem motociclistas e, no segundo grupo, foi aplicado um questionário em cem motoristas da cidade de Goiânia, com o objetivo de conhecer as representações sociais dos respectivos grupos. Tomados em conjunto, os resultados indicaram que ambos os grupos, apresentaram uma representação negativa do contexto trânsito, porém no grupo dos motociclistas, o elemento principal foi perigo e no grupo dos motoristas foi o elemento caos. A representação da tarefa dirigir no grupo dos motociclistas foi uma representação negativa, ou seja, estes reconheceram maior perigo em dirigir motocicleta. Em contrapartida, no grupo dos motoristas apareceu uma representação idealizada da tarefa dirigir. A representação dos outros motoristas foi uma representação negativa nos respectivos grupos. No que se refere às causas dos acidentes de trânsito, tanto no grupo dos motociclistas, quanto no grupo dos motoristas as principais causas foram a desatenção, a imprudência e o desrespeito às leis de trânsito. Na representação dos responsáveis pelos acidentes de trânsito e nas justificativas, percebeu-se que não houveram diferenças significativas entre os dois grupos acerca das atribuições dos responsáveis e nem das justificativas, porém é importante ressaltar que face a um cenário ambíguo, tanto motociclistas, quanto motoristas atribuíram maior culpa aos motociclistas, o que é contrário aos resultados apresentados no estudo um.

Palavras-chaves: acidentes de trânsito, motociclistas, motoristas, representações sociais.

Abstract

This work intends to understand traffic accidents involving motorbikes and cars, from a psychosocial model study of traffic. Thus, we have tried to know the representative system which orients and justifies the practices of driving in motorbykers and car drivers. Therefore, in the process of these representations to be studied we have opted to consider the social representation of the traffic context of the chore of driving, of other drivers, of the causes of the traffic accidents, of the culprits for traffic accidents, and to the behavioral excuses about traffic accidents. To know the representation of these groups, we have performed a methodological research based on the Social Representation Theory. Initially, a first study has been carried out, which consisted on a data research, in which data from about two hundred traffic accidents in Goiânia, reported by the Military Police and filed in Detran of Goiás, have been collected. Based on this first study, the second has been carried out, which is composed by two groups, the group of the motorbykers, and the group of the car drivers. To the first group a questionnaire has been employed on one hundred motorbykers and, to the second group, we have employed a questionnaire to one hundred car drivers in the city of Goiânia, targeting to find out the social representation of the group in question. Taken as a whole, the results have indicated that both groups have presented a negative representation of the traffic context, although, in the group of the motorbykers the main element has been the danger, and in the group of car drivers, it has been the element chaos. The representation of the task of driving, in the group of motorbykers has been a negative representation; in other words, these have acknowledged a greater danger in driving a motorcycle. On the other hand, in the group of car drives, has arisen an idealized representation of the task of driving. The representation of the other the car drivers has been a negative representation in the respective groups, both in the motorbykers group and the car driver one, and the main causes have been the inattentiveness, carelessness, and disobedience of the traffic law. In the representation of the responsables for traffic accidents and in the given excuses there have not been significative differences as the culprits in both groups; both the car driver group and the motorbykers one assigned more blame to the motorbykers, which contradicts the results presented in study one.

Keywords: traffic accidents, motorbykers, car drivers, social representation.

Sumário

Resumo	vii
Abstract	viii
Lista de Tabelas	xi
Lista de Figuras	xiii
Introdução	01
CAPÍTULO I – Trânsito e Psicologia do Trânsito	05
1.1.O Trânsito	05
1.2.Psicologia do Trânsito.....	16
1.3.Acidentes de Trânsito.....	21
1.4.Causas dos Acidentes de Trânsito.....	32
1.4.1 Rápida motorização.....	35
1.4.2 Excesso de velocidade.....	37
1.4.3 Motoristas e motociclistas jovens	39
1.4.4 Álcool.....	41
1.4.5 Target Risk.....	43
CAPÍTULO II – A Perspectiva Psicossocial e a Teoria das Representações Sociais	48
2.1 A Perspectiva Psicossocial.....	48
2.2 A Teoria das Representações Sociais.....	59
2.2.1 Representações sociais.....	59
2.2.2 A abordagem estrutural das representações sociais	65
2.2.3 Relação entre práticas sociais e representações	68
CAPÍTULO III – O Estudo Empírico: Representações Sociais de Motociclistas e Motoristas	73
3.1 Método	73
3.1.1. Estudo 1 – Estudo dos Acidentes de Trânsito envolvendo motocicletas e carros na Cidade de Goiânia, no ano de 2004.....	74
3.1.2. Amostra.....	74
3.1.3. Procedimento.....	74
3.1.4. Resultados	75
3.2. Discussão dos Resultados	88
3.3. Estudo 2 – Estudo da Representação Social de Trânsito como prática social complexa em Motociclistas e Motoristas na Cidade de Goiânia	93
3.3.1. Amostra.....	93
3.3.2 Procedimento.....	96
3.3.3 Resultados	101
3.3.3.1 Representação social do contexto trânsito em motociclistas	101
3.3.3.2 Representação social do contexto trânsito em motoristas.....	105
3.3.3.3 Representação social da tarefa dirigir em motociclistas	107
3.3.3.4 Representação social da tarefa dirigir em motoristas.....	108
3.3.3.5 Representação social dos “outros motoristas” em motociclistas	109
3.3.3.6 Representação social dos “outros motoristas” em motoristas.....	111
3.3.3.7 Representação social das causas dos Acidentes de Trânsito em motociclistas.....	112
3.3.3.8 Representação social das causas dos Acidentes de Trânsito em motoristas	113
3.3.3.9 Representação social dos responsáveis pelos Acidentes de Trânsito e justificativas comportamentais no grupo dos motociclistas e motoristas	114

3.4 Comparação dos resultados dos dois grupos pesquisados	119
3.4.1 Comparação dos resultados da representação social do contexto trânsito em motociclistas e motoristas	119
3.4.2 Análise de Cluster em motociclistas e motoristas.....	120
3.4.3 Comparação dos resultados da representação social da tarefa dirigir em motociclistas e motoristas	123
3.4.4 Comparação dos resultados da representação social dos “outros motoristas” em motociclistas e motoristas.....	124
3.4.5 Comparação dos resultados da representação social das causas dos acidentes de trânsito em motociclistas e motoristas.....	126
3.5 Discussão dos resultados.....	128
Referências Bibliográficas	134
Anexo A – Modelo de questionário utilizado no estudo da representação social dos motoristas	141
Anexo B – Análise de Cluster – Motociclistas	147
Anexo C – Análise de Cluster – Motoristas	152

Lista de Tabelas

Tabela 1. Custos unitários de acidentes urbanos de trânsito no Brasil, 2003	31
Tabela 2. Custos totais estimados de acidentes nas áreas urbanas brasileiras	31
Tabela 3. Sexo dos motociclistas	76
Tabela 4. Sexo dos motoristas.....	76
Tabela 5. Faixa etária dos motociclistas organizados de acordo com a frequência.....	77
Tabela 6. Faixa etária dos motoristas organizados de acordo com a frequência.....	78
Tabela 7. Natureza dos acidentes de trânsito envolvendo motociclistas e motoristas	80
Tabela 8. Número de vítimas dos acidentes de trânsito	81
Tabela 9. Os Horários de ocorrência dos acidentes de trânsito envolvendo motociclistas e motoristas na cidade de Goiânia no ano de 2004.....	82
Tabela 10. Causas dos acidentes de trânsito entre motociclistas e motoristas.....	84
Tabela 11. Descrição da responsabilidade pelos acidentes de trânsito envolvendo motociclistas e motoristas na cidade de Goiânia no ano de 2004.....	85
Tabela 12. Descrição das causas em que os motociclistas foram os responsáveis pelos acidentes de trânsito envolvendo motociclistas e motoristas na cidade de Goiânia no ano de 2004.....	86
Tabela 13. Descrição das causas em que os motoristas foram os responsáveis pelos Acidentes de trânsito envolvendo motociclistas e motoristas na cidade de Goiânia no ano de 2004	87
Tabela 14. Sexo dos motociclistas	94
Tabela 15. Faixa etária dos motociclistas	94
Tabela 16. Sexo dos motoristas.....	95
Tabela 17. Faixa etária dos motoristas.....	95
Tabela 18. Resultado da questão de evocação: representação social de trânsito, elaborada por motociclistas da cidade de Goiânia	104
Tabela 19. Resultado da questão de evocação: representação social de trânsito, elaborada por motoristas da cidade de Goiânia.....	106

Tabela 20. Resultado da questão de evocação: representação social de dirigir motocicleta, elaborada por motociclistas da cidade de Goiânia	107
Tabela 21. Resultado da questão de evocação: representação social de dirigir, elaborada por motoristas da cidade de Goiânia.....	109
Tabela 22. Resultados das escalas de percepção dos “outros motoristas” em motociclistas.....	110
Tabela 23. Resultados das escalas de percepção dos “outros motoristas” em motoristas	111
Tabela 24. Principais causas dos AT no grupo dos motociclistas	112
Tabela 25. Principais causas dos AT no grupo dos motoristas.....	113
Tabela 26. Responsáveis pelos AT segundo motociclistas e motoristas no cenário um.....	114
Tabela 27. Justificativas apresentadas pelos motociclistas e motoristas no cenário um.....	115
Tabela 28. Responsáveis pelos AT segundo motociclistas e motoristas no cenário dois	116
Tabela 29. Justificativas apresentadas pelos motociclistas e motoristas no cenário dois	117
Tabela 30. Responsáveis pelos AT segundo motociclistas e motoristas no cenário três	117
Tabela 31. Justificativas apresentadas pelos motociclistas e motoristas no cenário três	119
Tabela 32. Análise de Cluster em motociclistas	121
Tabela 33. Análise de Cluster em motoristas.....	122
Tabela 34. Médias e teste estatístico da percepção dos “outros motoristas” em motociclistas e motoristas	125
Tabela 35. Principais Causas dos AT segundo motociclistas e motoristas.....	127

Lista de Figuras

Figura 1. Questão de evocação com a expressão trânsito	96
Figura 2. Questão de evocação com a expressão dirigir	97
Figura 3. Questão da representação social dos “outros motoristas”	98
Figura 4. Questão de evocação com a expressão causas dos acidentes de trânsito	99
Figura 5. Cenário um para estudo das representações dos responsáveis pelos acidentes de trânsito e suas justificativas	100
Figura 6. Síntese dos elementos relevantes encontradas em cada umas das populações para a palavra indutora trânsito.....	120
Figura 7. Síntese dos elementos relevantes encontradas em cada umas das populações para a palavra indutora dirigir	124

Introdução

O trânsito é um fenômeno complexo imbricado por múltiplos fatores. No Brasil, as questões de trânsito têm sido tradicionalmente abordadas pelo ponto de vista da engenharia, da fiscalização e poucos são os estudos que visam compreender as práticas e as representações sociais dos motoristas.

Na presente pesquisa, tratamos o trânsito como uma prática social complexa, o que possibilitou levantar e analisar o sistema cognitivo engendrado por essa prática. Buscamos compreender os acidentes de trânsito que envolveram motocicletas e carros na cidade de Goiânia no ano de 2004, como também conhecer a representação social de trânsito nos grupos dos motociclistas e motoristas a partir de uma perspectiva psicossocial.

Segundo Vasconcellos (2005) os acidentes com motociclistas, que até por volta da década de 1980 eram praticamente inexistentes estão aumentando rapidamente em todo País. Na cidade de Goiânia observamos esta tendência, desta forma chamou-nos atenção o fato de que acidentes com motociclistas tem aumentado progressivamente a cada ano que passa. Os dados colhidos no Departamento Estadual de Trânsito (Detran) de Goiás revelam esta realidade.

A partir desta constatação comprovamos a relevância dessa pesquisa, no intuito de conhecer as causas dos acidentes de trânsito. Desta forma no estudo um foi realizado um levantamento documental e no estudo dois foram aplicados questionários em um grupo de motociclistas e motoristas com o objetivo de conhecer a representação social de trânsito destes.

No primeiro capítulo, apresentamos um breve relato sobre o trânsito no mundo e no Brasil. A invenção do automóvel no final do século XIX e o crescimento

da população brasileira têm gerado conseqüências no fenômeno do trânsito, que tem-se tornado uma questão de saúde pública no Brasil.

Em seguida, no mesmo capítulo, apresentamos a psicologia do trânsito como uma área da psicologia aplicada que nasceu do estudo do acidente e que tem avançado na construção de conhecimentos, com o objetivo de compreender e contribuir para o entendimento deste fenômeno.

Ainda no primeiro capítulo é abordada a questão dos acidentes de trânsito, em que são descritos um histórico sobre os acidentes de trânsito no Brasil e no mundo e de suas principais causas, tais como rápida motorização, excesso de velocidade, motoristas e motociclistas jovens e outras.

No segundo capítulo, apresentamos estudos do trânsito em uma perspectiva psicossocial e a grande teoria das representações sociais, com uma retrospectiva dessa teoria, uma apresentação da abordagem estrutural das representações sociais e a apresentação de estudos das relações entre práticas e representações sociais.

No presente estudo, utilizaremos a abordagem estrutural das representações sociais, proposta por Abric (1998), em sua teoria do núcleo central das representações sociais, visando identificar o conteúdo da representação, estudar as relações entre os elementos, sua importância e sua hierarquia e, finalmente, identificar o núcleo central da representação.

No terceiro capítulo, apresentamos os resultados empíricos realizados. O estudo um constou de um levantamento documental acerca de duzentos acidentes de trânsito entre motociclistas e motoristas na cidade de Goiânia, no ano de 2004.

De forma global, percebemos com relação ao perfil dos envolvidos nos acidentes de trânsito entre motociclistas e motoristas que estes eram predominantemente do sexo masculino e jovens. O acidente com maior ocorrência

foi a colisão. Também constatamos que em 70,0% dos acidentes houveram vítimas. Em se tratando dos responsáveis pelos acidentes, os motoristas apresentaram maior índice de responsabilidade, com um percentual de 49,5%, e os motociclistas apresentaram 39,0%. A principal causa dos acidentes em que os motoristas foram os responsáveis foi o desrespeito ao sinal pare ou dê a preferência; já no grupo dos motociclistas a principal causa foi não manter a distância de segurança.

O estudo dois foi realizado com dois grupos, o grupo dos motociclistas e o grupo dos motoristas. Foram aplicados questionários em cem motociclistas e em cem motoristas da cidade de Goiânia, no ano de 2005. O intuito era conhecer a representação social que motociclistas e motoristas têm sobre o trânsito, a representação da tarefa dirigir, a representação dos “outros motoristas”, a representação das causas dos acidentes de trânsito, a representação dos responsáveis pelos acidentes de trânsito e as justificativas comportamentais acerca dos acidentes.

Sucintamente, os dados colhidos revelaram que para ambos os grupos a representação de trânsito está organizada, sobretudo em torno de uma representação negativa, mas, no grupo dos motociclistas apareceu como elemento principal o “perigo” e no grupo dos motoristas o elemento principal foi o elemento “caos”.

A análise acerca da representação da tarefa dirigir para os dois grupos pesquisados resultou que para o grupo dos motociclistas prevaleceu uma representação negativa da tarefa dirigir, ao passo que, para o grupo dos motoristas prevaleceu uma representação idealizada.

No que se refere a representação dos “outros motoristas”, notamos que nos dois grupos, apareceu uma representação negativa dos “outros motoristas”. Com relação às causas dos acidentes de trânsito para os motociclistas e para os motoristas, as principais causas foram, em primeiro lugar, a desatenção para os motociclistas e a

imprudência para os motoristas, em segundo lugar, a imprudência para os motociclistas e a desatenção para os motoristas e, em terceiro lugar, o desrespeito às leis de trânsito nos dois grupos.

A análise acerca da representação dos responsáveis pelos acidentes de trânsito nos respectivos grupos não revelou diferenças significativas. Dessa forma, no cenário um, os dois grupos atribuíram à responsabilidade pelo acidente aos motoristas e a justificativa que apareceu, em primeiro lugar, foi o desrespeito ao sinal pare. No cenário dois, atribuíram a responsabilidade pelo acidente aos motociclistas e a justificativa que apareceu, em primeiro lugar, foi não manter a distância de segurança. No cenário três, apesar de ter sido um cenário ambíguo, os motociclistas foram considerados em ambos os grupos, os maiores responsáveis pelo acidente e a justificativa que apareceu, em primeiro lugar, foi a desatenção.

CAPÍTULO I

Trânsito e Psicologia do Trânsito

1.1 - O Trânsito

O trânsito é um fenômeno complexo que requer cada vez mais estudos e pesquisas com o objetivo de compreendê-lo. A invenção do automóvel no final do século XIX e o crescimento da população brasileira têm apresentado como consequência inevitável o aumento do número de acidentes de trânsito. A psicologia do trânsito como uma área da psicologia aplicada nasceu do estudo do acidente, mas tem avançado na construção de conhecimentos com o objetivo de compreender e contribuir para o entendimento deste fenômeno.

Trânsito, de acordo com o “Dicionário Houaiss” (2003), significa circulação de veículos e pedestres; tráfego, aceitação ou acesso fácil, transição.

É evidente que o conceito de trânsito relaciona-se à circulação tanto de pessoas quanto de veículos. O trânsito é, dessa forma, o lugar social, público, onde todas as pessoas se encontram, entretanto, em condições diversas, seja participando ativamente, como pedestres, motoristas, ciclistas, motociclistas, ou passivamente, como passageiros do transporte público ou do transporte alternativo.

Vasconcellos (1998) define trânsito como o conjunto de todos os deslocamentos diários feitos pelas calçadas e vias da cidade e que aparecem na rua na forma de movimentação geral de pedestres e veículos. Este não é apenas um problema técnico, mas, sobretudo uma questão social e política diretamente ligada às características da nossa sociedade. Para entendê-lo não basta discutir sobre os problemas do dia-a-dia, como congestionamentos e acidentes, é preciso também analisá-lo a partir das pessoas que dele participam, seus interesses e suas necessidades corriqueiras.

De acordo com o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), instituído pela lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, artigo 1º, parágrafo 1º, considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga e descarga.

Rozestraten (1988, p. 4) “propõe como definição de trânsito o conjunto de deslocamentos de pessoas e veículos nas vias públicas, dentro de um sistema convencional de normas, que tem por fim assegurar a integridade de seus participantes”.

As várias definições de trânsito apresentadas levam à idéia de movimento, passagem, ou seja, de algo que está em circulação. A necessidade de locomover-se já afetava as cidades do Império Romano, portanto, o trânsito não é um fenômeno da atualidade. Na realidade, as primeiras restrições ao trânsito parecem ter sido determinadas por Júlio César, que proibiu o tráfego de veículos com rodas no centro de Roma durante certas horas do dia. Já havia em Roma desta época ruas de mão única e estacionamento privativo para carroças (Vasconcellos, 1998).

No século XIX, surgiu um invento que revolucionou para sempre a história do trânsito: o automóvel. Com a introdução dessa máquina, dos veículos rápidos e com o aumento da circulação nas cidades começaram a surgir os primeiros problemas modernos no trânsito e, conseqüentemente, fez-se necessário elaborar uma legislação.

Neste século, no entanto, é que o trânsito vai se constituindo um problema urbano. À medida que as cidades vão crescendo surgem concomitantemente conflitos e problemas relacionados ao trânsito. Dessa forma, o trânsito como hoje se configura é uma construção da era moderna.

Para abordar o tema trânsito é fundamental refletirmos sobre a vida urbana, pois a vida social se desenvolve para a maior parte da população brasileira em ambientes urbanos. Nos últimos anos, tem ocorrido o fenômeno do êxodo rural, caracterizado pela procura de milhares de brasileiros que vão para as cidades em busca de sobrevivência.

De acordo com os dados fornecidos pelo Ministério das Cidades, no documento da Política Nacional de Mobilidade Sustentável, o Brasil urbano atual é representado por cerca de 82% da população. A concentração urbana fica melhor explicitada, entretanto, quando se constata que apenas 455 municípios, pouco mais de 8% dos 5 mil e 561 que compõem a nação brasileira, contêm mais de 55% do total de habitantes do país.

Percebemos que o trânsito é um grande problema urbano. Ele está no coração das atividades do mundo contemporâneo, pois deslocar-se é uma condição vital para a sobrevivência.

O sistema de trânsito ocupa um papel de destaque no aspecto social e econômico mundial, na medida em que envolve, no dia-a-dia, cidadãos e cidadãs de todo o mundo no exercício do 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 vivem.

A mobilidade do cidadão no espaço social é o ponto principal quando se aborda a questão do trânsito, pois a liberdade de ir e vir, de atingir o destino que se deseja com segurança, de satisfazer as necessidades de trabalho, saúde, lazer e educação, é um direito de todo cidadão brasileiro.

De acordo com o CTB, lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, artigo 1º, parágrafo 2º: “O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos

órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar medidas destinadas a assegurar esse direito”.

Estes direitos são princípios fundamentais para compreendermos de forma mais ampla, o significado do que é trânsito, pois relacionar trânsito apenas à questão da fluidez e dos condutores de veículos automotores é enxergar apenas uma parte da realidade.

É fundamental ampliar a visão sobre o que significa trânsito. Assim, torna-se necessário refletir sobre a mobilidade, a qualidade de vida e a cidadania de todos os indivíduos, pois o trânsito envolve um processo histórico-social. Ao buscar compreendê-lo, é importante analisar, especialmente, tanto as relações estabelecidas entre as pessoas e o espaço como também as relações das pessoas entre si.

O exercício da cidadania implica conflitos, pois, de um lado, temos o indivíduo e, de outro, as regras universais, um sistema válido de leis para todos em todo e qualquer espaço social. Dessa forma, o trânsito é um espaço público por excelência, um ambiente compartilhado, todavia, a apropriação individual dá-se de maneiras diferentes.

Segundo Vasconcellos (2005), a circulação ocorre em um espaço físico de conflitos que precisa ser distribuído entre seus usuários. O planejamento da circulação organiza a divisão do espaço e a mediação dos conflitos por meio de comunicação física e simbólica, de sinais que se supõe serem respeitados pelas pessoas. No entanto, a engenharia de tráfego tradicional trabalha apenas com as características físicas do conflito: de dois corpos tentando ocupar o mesmo espaço ao mesmo tempo.

De acordo com esse autor, é necessário expandir a visão sobre o problema e pensar sobre o conteúdo político dos conflitos e em quais condições as pessoas negociam o espaço. O trânsito é composto de pessoas com suas características sociais e políticas, com interesses e necessidades diferentes.

Dessa forma, nas sociedades com grandes diferenças sociais e econômicas entre classes e grupos sociais, como é o caso da realidade brasileira, a apropriação do espaço viário não se dá de forma igualitária, pois o acesso e a mobilidade das pessoas com maiores recursos financeiros e de transporte são garantidos. Em contrapartida, os usuários mais frágeis do sistema não têm acesso ao transporte individual: pobres, crianças, idosos e portadores de necessidades especiais. Estes nem sempre têm gozado de seus direitos no que diz respeito a usufruir de um trânsito seguro.

Segundo Pavarino Filho (2004), a sociedade brasileira traz marcas de relações autoritárias, profundas desigualdades e injustiças sociais. A produção do espaço de circulação e as interações nele existentes não teriam como deixar de reproduzir a natureza deste universo relacional. Com efeito, o ambiente de circulação materializa os abismos sociais que caracterizam o país.

O planejamento da circulação não é uma atividade neutra, mas marcada por questões políticas. O arranjo físico de muitas cidades contemporâneas nos países em desenvolvimento evidencia uma reorganização do espaço para o desempenho prioritário do papel do motorista. Isso foi feito por meio da adaptação das cidades à circulação conveniente dos automóveis em detrimento do meio de transporte público (Vasconcellos, 2005).

Após a Segunda Guerra Mundial, o automóvel particular converteu-se em fenômeno de massa em todo o mundo. Ter um carro passou a significar *status*, poder e prestígio, o que também ocorreu no Brasil. A indústria automobilística instalou-se

no país na década de 1950, no governo de Juscelino Kubitscheck. Desde então o número de veículos tem crescido rapidamente.

No Brasil o modelo de desenvolvimento alicerçado na indústria automobilística representou um marco decisivo nas políticas de transportes e trânsito, ou seja, privilegiaram-se os veículos automotores.

As cidades foram construídas para os automóveis e não para os pedestres. Os engenheiros de tráfego, em sua grande parte, buscam soluções para o trânsito pela ótica dos veículos, visam melhorar a sua fluidez, mas se esquecem de que os seres humanos deveriam ser os privilegiados.

As adaptações do meio urbano para atender a eficiência dos carros foram feitas com a apropriação de espaços antes usados para outros fins, pelos mais diversos meios e modos de transporte. A rua, de fato social e metáfora genuína do que é público, passa a ser mera via de passagem de veículos (Pavarino Filho, 2004).

Para evidenciar esse fenômeno, Vasconcellos (2005) revela que o número de veículos tem crescido nas últimas décadas: de 430.000, em 1950, para 3,1 milhões, em 1970, e 36 milhões, em 2003, de acordo com dados apresentados pelo Ministério dos Transportes, Denatran (Departamento Nacional de Trânsito) e IBGE.

Segundo esse mesmo autor, o número de carros por habitante tem crescido de forma contínua no Brasil. O aumento acelerado da frota brasileira revela que o trânsito tem-se tornado a cada ano que passa um fenômeno complexo e imbricado por múltiplos fatores.

De acordo com Lagares (2001), a cidade de Goiânia, que antes era considerada uma metrópole de menor porte, isolada dos centros industriais do país, ostenta, desde 1994, o título de capital com o maior índice de veículos por habitante, equiparando-se a capitais dos países mais ricos do mundo. Um fator que deve ser

considerado quando se analisa essa informação é que enquanto as grandes cidades do primeiro mundo contam com sistemas públicos de transportes eficazes, que incluem metrô e trens urbanos, restringindo o uso de automóveis, a realidade goiana é bem diversa, tornando o tráfego muito mais intenso e problemático.

A adaptação das cidades para o uso intensivo do automóvel tem acarretado problemas tais como a degradação da natureza, o uso indiscriminado das vias, o remanejamento do tráfego para melhorar as condições de fluidez e, conseqüentemente, uma pior qualidade de vida para os cidadãos.

Segundo Scaringella (2001), é importante defender o primado da segurança em detrimento da fluidez a partir da importância que deve ser dada à preservação da vida. As cidades deveriam permitir o encontro entre as pessoas, o desenvolvimento de relações humanas saudáveis e um espaço de convivência social com equidade.

O modelo de desenvolvimento adotado no Brasil com a prioridade ao transporte individual não tem favorecido os usuários mais frágeis do sistema. Dessa forma, são visíveis as desigualdades presentes na sociedade que se materializam na questão do acesso e da mobilidade humana.

Outra questão importante ao se tratar o trânsito como um espaço público é refletir sobre as relações sociais que nele ocorrem diariamente. As leis do trânsito visam garantir a segurança nesse ambiente, todavia, o comportamento dos usuários nem sempre é pautado por obediência e respeito a elas, mas, pelo contrário, em jornais, rádio e televisão veiculam diariamente situações de desrespeito, de falta de solidariedade e de elevado número de brigas e acidentes que ocorrem no trânsito.

Presa (2004), ao relatar sua experiência no trânsito da cidade de Manaus na condição de motorista, tem vivido uma situação paradoxal, ou seja, quando ele tem um comportamento de “dar uma chance” a outros veículos que precisam entrar na via

mais movimentada e não há semáforo para a vez deles, os outros motoristas que estão atrás dele ficam irritados e xingam, gritam, esbravejam e querem tirar satisfações. Ele é quase linchado em público por estar sendo gentil, educado e solidário. O autor considera essa inversão de valores um dos graves sintomas que se tem vivido no trânsito.

Dados publicados recentemente pela imprensa local mostram a ira no trânsito de alguns motoristas da cidade de Goiânia (Quando o carro..., 2005). Segundo esses dados, a selvageria ao volante tem sido assustadora. Em Goiânia, foram quatro os casos de pessoas que usaram carros como armas após discussão. Tal situação é preocupante e revela a falta de respeito ao próximo e à vida.

É notória a forma autoritária com que o condutor de veículo motorizado se permite ao ocupar o espaço público do trânsito, cerceando muitas vezes o direito do outro, em especial dos pedestres, que geralmente estão em uma situação de desvantagem.

Pavarino Filho (2004), ao comentar sobre a questão dos pedestres no trânsito, classifica a condição desses como cidadãos menores no trânsito, pois são vistos e se vêem como um estorvo à fluidez do tráfego e não como cidadãos com direitos. Assim sentem-se também desobrigados a cumprir regras de um sistema feito para carros.

As normas sociais no trânsito, quando não são cumpridas pelos usuários, geram um efeito negativo no sistema. A falta de consciência dos deveres no trânsito e a obediência às leis provocam prejuízos a toda coletividade, o que implica em riscos à segurança e na piora da qualidade de vida das pessoas nas cidades.

No trânsito, os cidadãos têm a liberdade de assumir comportamentos adequados, de forma a cumprirem as normas sociais e respeitarem o direito do próximo, todavia, nem sempre isso é o que acontece no cotidiano.

Parece que “ser esperto” é sinônimo de tirar vantagem, chegar na frente, ser o primeiro. Não existe uma conscientização dos próprios usuários do trânsito em reconhecerem as regras de trânsito como uma forma de prevenção, portanto, é necessário o investimento dos órgãos públicos no processo de educação do trânsito, por intermédio de campanhas educativas bem elaboradas para que as normas sejam internalizadas pelas pessoas.

Nesse sentido, para compreendermos um pouco mais sobre o comportamento dos usuários do trânsito e as normas, é relevante a dissertação “Percepção de motoristas sobre excesso de velocidade no trânsito de Curitiba”, cuja autora, Iara Picchioni Thielen (2002), aborda a questão do excesso de velocidade no trânsito, valendo-se das percepções de motoristas que foram multados mais de nove vezes e de motoristas sem multas.

Com base na análise do CTB, em especial nos arts. 61 e 218, a autora traça um paralelo buscando desvendar a percepção sobre o excesso de velocidade nos dois grupos: motoristas infratores e não infratores. Segundo a autora, embora a percepção dos motoristas de ambos os grupos não inclua a definição de excesso de velocidade contida nas normas, ao tornar pessoal a definição de excesso de velocidade, é possível identificar que o grupo de motoristas não infratores tende a indicar motivos de aceitação dos limites e da fiscalização imposta, adotando o comportamento de não exceder a velocidade determinada, ficando mais atento aos limites de velocidade.

Os motoristas dos dois grupos têm definições próprias e semelhantes de excesso de velocidade, cujos parâmetros estão acima dos limites legais estabelecidos.

As definições pessoais predominam no discurso dos motoristas, ou seja, os próprios motoristas estabelecem seus limites de velocidade. O critério do qual emanam as regulamentações é definido pelo próprio motorista, significando que a velocidade no trânsito se converte num fenômeno individual. O trânsito, um fenômeno público por excelência, converte-se, ou perverte-se num fenômeno individual, pessoal e privado.

Esses parâmetros individuais são sustentados pela percepção de que o controle da atividade de dirigir está centralizado na perícia do motorista e não numa legislação que organiza a convivência harmônica dos integrantes do trânsito.

Para os motoristas infratores causas externas justificam suas infrações. Eles não têm a legislação como parâmetro para orientar suas concepções sobre excesso de velocidade. Isso demonstra que o nível social, que deveria, em tese, fornecer os indicadores para ações individuais, não tem sido eficaz. O excesso de velocidade se mostrou um fenômeno individual, revelando uma distorção do sentido público do trânsito. O individualismo prepondera sobre as questões coletivas em ambos os grupos.

As afirmações apresentadas pela autora estão na contramão dos “achados” numa perspectiva psicossocial. Dito de outra forma, enxergar o trânsito por uma ótica individual significa reduzir esse fenômeno a uma questão de opções individuais. Podemos perceber na verdade que existem normas sociais que fundamentam o comportamento do indivíduo, ou seja, que orientam as ações dos indivíduos.

Os indivíduos tendem a justificar os seus comportamentos por uma norma que é social. De acordo com o estudo de Codol (1976, citado por Lagares, 2001), há uma norma social que orienta e justifica o comportamento dos indivíduos, o chamado efeito PIP (*primus inter pares*), segundo o qual, de uma forma geral, todos nós

apresentamos uma tendência a nos julgar melhores que a média dos outros indivíduos. Para Codol, o PIP trata-se da manifestação de uma tendência humana muito fundamental, motivada por sermos ao mesmo tempo iguais e diferentes das outras pessoas.

Valendo-se dessa norma social os indivíduos comportam-se e justificam suas ações e práticas no trânsito, ou seja, “eu posso não ser um motorista perfeito”, mas “os outros são piores que eu”.

O estudo de Lagares (2001) corroborou com os achados de Codol, pois revelou resultados interessantes no que diz respeito à percepção que os motoristas têm de si mesmos e dos “outros motoristas”. Os resultados apontaram de forma geral que na grande parte dos sujeitos há uma autopercepção positiva como motorista e uma representação negativa em relação aos outros motoristas.

Outra norma social que foi possível vislumbrar com esse estudo refere-se à representação negativa do sistema de tráfego como um todo. O trânsito é visto como um caos, dessa forma os indivíduos não se sentem responsáveis para que esta situação seja diferente, pois, se está desorganizado e é uma bagunça (uma realidade já estabelecida), eles nada poderão fazer.

Os leigos usuários do sistema de trânsito percebem que existem vários erros na organização deste, que os gestores nem sempre aplicam medidas eficazes de funcionamento do sistema. Assim, fica claro que as normas que têm uma aparência de serem individuais são na realidade sociais e compartilhadas pelo grupo social em um dado momento histórico e cultural.

A representação social acerca das normas sociais dos indivíduos reflete que os usuários não percebem que as normas, o código de trânsito brasileiro, foram criadas para promoverem qualidade de vida no trânsito, mas, pelo contrário, falta

uma consciência social de que as normas existem para garantir a segurança dos cidadãos.

Com fundamento nessas constatações, percebemos que falta na representação social dos usuários o mais importante, ou seja, compreender o fato de que os comportamentos no trânsito devem garantir a segurança de si e dos outros, ou seja, cada usuário tem o dever de dirigir defensivamente. Todavia, pelo contrário, o que parece ocorrer na prática do dia-a-dia é que a preocupação da maioria dos usuários parece referir-se à fluidez, ao deslocamento a qualquer custo, chegar mais rápido, ter vantagens e não segurança.

Um grave problema da educação do trânsito no Brasil e em específico da cidade de Goiânia é o fato de que o indivíduo parece não perceber que a vida (sua e dos demais usuários) é mais importante que o deslocamento. Os pedestres, os motociclistas e os outros motoristas são vistos como um estorvo à fluidez do trânsito.

1.2 - Psicologia do Trânsito

Trânsito é tido como comportamento, portanto, a psicologia como a ciência que estuda o comportamento humano poderá trazer contribuições fundamentais para propostas eficazes com relação a esse fenômeno. Recentemente, em dezembro de 2000, o Conselho Federal de Psicologia incluiu a Psicologia do Trânsito entre as especialidades profissionais no âmbito da Psicologia. Contudo, o que vem a ser Psicologia do Trânsito?

A Psicologia do Trânsito no Brasil não é uma área da Psicologia que tem sido objeto de estudo de grande parte dos psicólogos brasileiros, pois alguns obstáculos interferiram no seu desenvolvimento, tais como: a participação no trânsito é vista como uma atividade intermediária, como algo entre duas atividades e

não como um objeto em si, participar do trânsito não produz nada de concreto, não produz algo de valor em si e outros (Rozestraten, 1988).

Apesar de tais dificuldades apontadas por Rozestraten (1988), a Psicologia do Trânsito tem-se desenvolvido, mesmo que a passos lentos, no Brasil. Alguns pesquisadores de universidades brasileiras estão realizando pesquisas no meio acadêmico, como também parcerias com Detrans e órgãos municipais. A caminhada é longa, mas felizmente o psicólogo tem contribuído para a compreensão do comportamento humano no trânsito.

O psicólogo do trânsito preocupa-se com a questão da segurança, visto que a locomoção, a mobilidade de forma segura, é um direito humano fundamental do indivíduo. Portanto, é primordial estudar e compreender os múltiplos fatores geradores dos acidentes de trânsito.

Segundo Rozestraten (2003), a Psicologia do Trânsito tem por seu objeto de estudo o comportamento dos cidadãos que participam do trânsito, busca compreender esse comportamento por meio da observação e experimentação, do inter-relacionamento com outras ciências que estudam o trânsito e ajudar, valendo-se de métodos científicos e didáticos, na formação de comportamentos mais seguros e condizentes com o exercício de uma perfeita cidadania.

Dessa forma, a Psicologia do Trânsito ocupa-se com os aspectos comportamentais do problema, dito de outra forma tem como objeto de investigação questões tais como: a forma como os usuários do trânsito se comportam diante de situações de risco, como ocorre o cumprimento das leis de trânsito, a percepção das normas sociais e entre outros problemas.

De acordo com Hoffman e Cruz (2003), 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; e a quarta etapa é marcada pela aprovação do CTB 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.

No decorrer dessas etapas, muitos fatos marcantes ocorreram e colaboraram para a construção da Psicologia do Trânsito. A seguir, de acordo com Pereira (2000) e Hoffman e Cruz (2003), serão citados alguns desses fatos:

- No ano de 1953, foi aprovada pelo Contran uma resolução que tornou obrigatório, em todo País, o exame psicotécnico para todos os motoristas aspirantes à profissão de motorista;
- No ano de 1962, a Psicologia foi reconhecida como profissão;
- Em 1966, foi aprovado o Novo Código de Trânsito Brasileiro, substituindo o de 1941;
- No ano de 1985, foi realizado o I Congresso Nacional de Psicologia de Trânsito na Universidade Federal de Uberlândia/MG;
- Em 1987, ocorreu a criação do Prêmio Volvo de Segurança no Trânsito e o I Congresso Internacional de Segurança no Trânsito em Uberlândia, Minas Gerais;
- Em 1988, foi publicado o primeiro livro de Psicologia do Trânsito, *Conceitos e processos básicos*, pelo Dr. Reinier J.A. Rozestraten;

- No ano de 1989 ocorreu o V Congresso Brasileiro de Psicologia do Trânsito e I Congresso de Educação e Fiscalização, realizados em Goiânia;
- No ano de 1992, é criada a Associação Nacional de Psicologia do Trânsito (Anpsitran);
- Em 1993, anteprojeto de lei propondo o Novo Código de Trânsito Brasileiro;
- No ano de 1997, aprovação do CTB, que entraria em vigor a partir de janeiro de 1998.

No desenvolvimento histórico da Psicologia do Trânsito, tiveram vários precursores, entretanto, grande parte dos autores limitaram o papel dela à natureza instrumental da avaliação da personalidade e das habilidades do condutor e, em menor grau, aos acidentes de trânsito. O processo de psicogênese do comportamento do condutor no trânsito e sua relação com os fatores cognitivos e ambientais praticamente não foram considerados nos seus trabalhos.

Rozestraten (2000) ressalta que o problema do trânsito é mundial. A diferença está na seriedade com que os temas referentes a ele são trabalhados e estudados nos diversos países. Ao relatar sua experiência no XXXVII Congresso de Psicologia de Trânsito em Braunschweig, Alemanha, esse autor aponta novos caminhos para a Psicologia do Trânsito Brasileira.

Um trabalho interessante que vem sendo realizado na Alemanha é a Terapia de Trânsito, que não é apenas um curso para infratores, mas uma seqüência de horas terapêuticas para os motoristas que experimentam dificuldades em evitar as infrações, especialmente em relação ao uso de álcool e drogas. A terapia de abordagem comportamental não é interrompida até que se constate improbabilidade de recaída em modelos antigos e inadequados do comportamento.

Rozestraten (2000) afirma que esse tipo de trabalho é uma demonstração de que o psicólogo de trânsito não precisa viver apenas da aplicação e interpretação de testes, uma vez que há técnicas mais humanas, funcionais e efetivas para utilizar o conhecimento psicológico.

Hoffman (2000), corroborando com as idéias de Rozestraten, concorda que o Exame Psicológico foi a primeira atividade desenvolvida pelo psicólogo no campo de Segurança Viária, todavia, a autora aponta outros âmbitos de intervenção do psicólogo do trânsito ainda pouco conhecidos, que precisam ser mais explorados. Apresentaremos a seguir alguns desses âmbitos:

- Educação viária para crianças e adolescentes - refere-se aos programas de educação viária que devem ser desenvolvidos nos centros de ensino fundamental e médio.
- Formação de futuros condutores - o psicólogo poderá contribuir na definição dos objetivos a serem alcançados na formação, na análise da atividade de dirigir e no treinamento de instrutores e examinadores de trânsito.
- Capacitação de condutores profissionais - desse âmbito faz parte a formação de grupos profissionais do volante: motoristas de táxi, caminhão, transporte coletivo de passageiros, escolares, cargas perigosas e outros.
- Condutores envolvidos em acidentes de trânsito - o psicólogo poderá desenvolver amplas pesquisas em matéria de segurança viária, convênios com órgãos públicos e organizações privadas que possibilitarão intervenções e mudanças na realidade atual.
- Condutores infratores - estudo, pesquisa e reavaliação de infratores do CTB deverão merecer maior interesse e preocupação por parte dos

psicólogos, com o intuito de conhecer os fatores motivadores da infração às normas, a fim de poderem elaborar e desenvolver programas estratégicos preventivos em matéria de segurança viária.

- Tratamento e reabilitação de acidentados e apoio às famílias - o psicólogo poderá desenvolver ampla diversidade de ações no que diz respeito ao tratamento e à reabilitação de condutores lesionados em centros especiais de reabilitação.
- Atendimento a pessoas com fobias para conduzir veículos - tal trabalho poderá ser realizado junto aos Serviços de Psicologia do Trânsito dos órgãos de trânsito ou em consultórios e clínicas particulares.

A Psicologia do Trânsito no Brasil ainda é uma área a ser explorada e que carece de mais estudos e construção de conhecimentos, contudo, trata-se de uma área dentro da Psicologia que poderá contribuir de forma mais efetiva para promover maior humanização no trânsito.

O presente trabalho trata a questão do trânsito como uma prática social complexa, buscando uma compreensão numa perspectiva psicossocial. Dessa forma, pretendemos conhecer o sistema representacional que orienta e justifica as práticas de motociclistas e motoristas da cidade de Goiânia.

1.3 - Acidentes de Trânsito

Acidente, de acordo com o “Dicionário Aurélio” (1999, p. 33) tem a seguinte definição: “acontecimento casual, fortuito, imprevisto [...] acontecimento infeliz, casual ou não, e de que resulta ferimento, dano, estrago, prejuízo, avaria e ruína”.

A noção de acaso implícita nessa definição relaciona acidente a algo que é imprevisto, que escapa ao controle, que depende do destino e que é inevitável.

Entretanto, conforme cita Dotta (2000), as estatísticas referem que apenas 10% dos acidentes podem ser atribuídos à fatalidade e os restantes 90% devem ser atribuídos a erros humanos.

Os Acidentes de Trânsito (AT) não são acontecimentos fortuitos, imprevistos e dependentes da sorte, mas, pelo contrário, eles seguem parâmetros característicos de distribuição, isto é, o acidente é sempre uma consequência.

Rozestraten (1988, p. 8) também afirma que “o homem é a maior fonte de acidentes”, opinião que é consenso entre estudiosos e especialistas da área.

Os AT são o sintoma mais grave do problema trânsito, que ocorre tanto nos países desenvolvidos quanto nos países em desenvolvimento. A diferença reside nas características dos AT em cada país ou região do mundo.

De acordo com o Buletin of the Word Health Organization (2005, citado por Mock *et al.*, 2005), os traumatismos do trânsito (RTI) têm-se tornado a maior causa de problema de saúde globalmente. Embora o RTI seja freqüentemente considerado um problema dos países com alta renda, 90% das mortes causadas por RTI ocorrem em países com baixa ou média renda. Além disso, as taxas de mortalidade causada por RTI estão crescendo rapidamente nos países de baixa e média renda. Durante 1975 a 1998, a mortalidade atribuída por RTI aumentou 79% na Índia, 237% na Colômbia, 243% na China e 384% na Bostwana. Durante o mesmo período, a mortalidade atribuída por RTI declinou substancialmente nos países de alta renda.

No estudo “Impactos Sociais e Econômicos dos Acidentes de Trânsito nas Aglomerações Urbanas Brasileiras” (Ipea/Denatran/ANTP), publicado em 2003, é citado que os acidentes são, no mundo, a principal causa de morte entre pessoas de 16 e 24 anos.

De acordo com a Organização Mundial de Saúde (OMS, 2004), mundialmente, o número de pessoas que morrem vítimas de acidente de trânsito é estimado em 1,2 milhões, com mais de 50 milhões de pessoas feridas. Esta tragédia regularmente atrai menos atenção que outras, que são menos frequentes, porém tipos de tragédias muito raras.

Os acidentes de trânsito representam uma grave questão de saúde pública, cuja relevância reside no mínimo em três enfoques: a alta morbi-mortalidade conseqüente dos acidentes, sua predominância em populações jovens e/ou economicamente ativas e o elevado custo do sistema de saúde e da previdência (Scalassara, Souza & Soares, 1993).

A dimensão do problema é a de um grande desastre. Segundo Braga (1995), já foram feitas inúmeras comparações entre o número de mortes no trânsito no Brasil e o de vítimas em outras circunstâncias trágicas como, por exemplo, os Estados Unidos perderam 55 mil soldados na guerra do Vietnã; a proporção no caso do trânsito brasileiro equivale à queda de 2,5 aviões Boeing 747 por semana ou ao naufrágio de 20 barcos Bateau Mouche por semana. Em média, a cada 10 minutos morre uma pessoa no trânsito no Brasil.

Na cidade de Goiânia, de acordo com dados publicados pelo “Jornal Diário da Manhã” (Trânsito..., 2005), no Hospital de Urgências de Goiânia (HUGO), é registrado uma média de uma morte causada por acidente de trânsito por dia. De janeiro a agosto de 2005, morreram 231 pessoas vítimas de acidentes de trânsito, entre esses, 102 envolveram motociclistas.

Observamos que os AT têm sido aceitos como algo corriqueiro, normal, que faz parte do convívio social. Nos dias atuais, torna-se parte do cotidiano presenciar cenas de acidentes e assistir em noticiários aos dados sobre a violência no trânsito.

Tem ocorrido o fenômeno da naturalização da barbárie, ou seja, os indivíduos em nossa sociedade revelam uma tendência em considerar naturais fatos extremamente graves, como os AT.

A situação tende a piorar, pois, caso não se aumentem os esforços e as novas iniciativas, o número total de mortes e de feridos por AT no mundo todo tem como previsão subir em 65% entre 2000 e 2020. Nos países de baixa e média renda, a expectativa é aumentar em 80%. A maioria das mortes é atualmente com “os usuários vulneráveis da estrada”, os pedestres, ciclistas e motociclistas (OMS, 2004).

De acordo com dados apresentados no VI Congresso Brasileiro de Psicologia do Trânsito em 2004, nos países em desenvolvimento, os usuários vulneráveis representam a maior quantidade de mortos no trânsito. Essa é a maior diferença com respeito aos países desenvolvidos, onde o grande vilão são os acidentes que envolvem os motoristas, ou seja, as colisões.

No Brasil, conforme aponta Pavarino Filho (2004), os pedestres estão super-representados nas estatísticas de acidentes fatais. Segundo esse autor, os pedestres são vistos pelos motoristas como um estorvo à fluidez do trânsito, como cidadãos de segunda classe.

Vasconcellos (2005) também revela que, nos países em desenvolvimento, como é o Brasil, a maior parte das vítimas são pedestres e ciclistas. Conforme demonstra, de 50% a 65% das vítimas fatais são pedestres em comparação com 25% dos países desenvolvidos. O índice de atropelamentos é alto, cerca de 50% do total. Os acidentes com motociclistas, que eram praticamente inexistentes nas cidades até por volta da década de 1980, estão aumentando rapidamente em todo País. A participação das fatalidades com motociclistas representam cerca de 15% do total de AT.

A OMS também aponta que os idosos e as crianças, que são os mais frágeis no sistema têm sido vítimas de muitos acidentes. Os idosos por serem mais lentos e menos alertas e as crianças por serem mais vulneráveis.

No que se refere ao atropelamento de crianças, é relevante a dissertação “Comportamento Perigoso de Meninos no Trânsito em Belém do Pará”, cujo autor, João Bosco de Assis Rocha (1998), estudou vinte vítimas não fatais de atropelamento, de meninos entre 5 e 10 anos de idade na cidade de Belém, com o objetivo de conhecer as causas dos AT. Rocha acentua em seu trabalho a necessidade de estudos sobre acidentes com crianças no Brasil, visto que há uma escassez dessas pesquisas.

De acordo com os principais resultados colhidos pelo autor, os atropelamentos se relacionam com as condições socioeconômicas das vítimas, ou seja, com as condições subumanas de vida, nos lares empobrecidos, cujas crianças vão para a rua, o que tem acarretado acidentes de trânsito. Outro achado relevante pelo estudo foi o fato de que o perfil psicológico dos atropelados não difere do perfil dos não atropelados, dito de outro modo, o menino pobre não difere significativamente, em termos de perfil, dos outros meninos em geral. Os atropelados não revelaram dificuldades cognitivas tais que os tornassem mais vulneráveis aos acidentes.

Com esse estudo é possível compreendermos que essas crianças estavam mais vulneráveis em função das condições socioeconômicas impostas a elas, culminando numa maior exposição aos perigos do trânsito, e não por causa da incapacidade delas. Tais resultados corroboram com os achados de que os “usuários vulneráveis das estradas”, neste caso especificamente os pobres e as crianças (variáveis muitas vezes relacionadas), têm sido vítimas freqüentes de AT no Brasil.

Trindade Junior (2005) ressalta, em seu artigo “Acidentes de Trânsito e Exclusão Social”, que no Brasil, foi verificado importante vínculo entre os índices de acidentes e de exclusão social. As capitais que apresentaram as piores situações de exclusão são as que possuem as maiores taxas de fatalidade.

As características dos acidentes no Brasil chamam a atenção, pois os mais frágeis do sistema são as maiores vítimas. Os ciclistas também representam um grupo de risco nas estradas, visto que falta uma estrutura viária e de sinalização adequada em nosso país, e isso torna a bicicleta um meio de transporte perigoso e sem segurança.

No que se refere aos motociclistas, é curioso ressaltar que até o final da década de 1980, conforme aponta Vasconcellos (2005), a motocicleta era considerada de cunho esportivo e era limitada a um grupo pequeno de pessoas da elite ou da classe média. Entretanto, a partir de então, as vendas internas passaram a crescer exponencialmente de 123 mil unidades, em 1990, para quase 1 milhão, em 2004.

O baixo custo da motocicleta, tanto na aquisição quanto na manutenção, as facilidades de estacionamento, a rapidez e a facilidade de circulação têm levado à sua grande procura. No entanto, isso tem incidido num grande aumento do índice de acidentes que envolvem motociclistas.

De acordo com Vasconcellos (2005), a grande desvantagem da motocicleta reside na insegurança. Uma vez que o veículo é o mais perigoso e letal de todos, o risco de acidentes graves ou fatais é cinco vezes superior ao de quem usa, por exemplo, o automóvel.

Na cidade de Goiânia, conforme dados do “Jornal o Popular” (Goiânia..., 2005), o aumento da frota de motocicletas é o maior do País em números absolutos, e

perde apenas para a cidade de São Paulo, que foi de 36,64% em cinco anos, quase três vezes o aumento da frota de automóveis. A proporção em Goiânia é de uma motocicleta para cada 8,78 habitantes, quase quatro vezes mais que a quantidade de motos por pessoa em São Paulo, onde a proporção é de uma motocicleta para cada 28,52 habitantes.

De acordo com dados colhidos no Detran, o índice de AT envolvendo motociclistas tem aumentado a cada ano. A título de ilustração, no ano de 2003, ocorreram, na cidade de Goiânia, um total de 25.510 acidentes de trânsito, deste total, 5.142 envolveram motocicletas. No ano de 2004, ocorreram no 25.762 AT e entre esses, 5.601 envolveram motocicletas. Em 2005, até o mês de agosto (a estatística que consta até o presente momento) já foram registrados 17.289 AT e, entre esses, 4.297 envolveram motocicletas. Os números comprovam que o índice de AT envolvendo motocicletas tem crescido gradativamente.

Fundamentando-nos nessas constatações, o presente estudo tem como intuito compreender as causas dos acidentes de trânsito que envolveram motociclistas e motoristas na cidade de Goiânia, bem como “colher” as representações sociais de motociclistas e motoristas com relação ao trânsito, à tarefa de dirigir, às causas dos acidentes de trânsito, à representação dos “outros motoristas” e às justificativas comportamentais desses usuários acerca dos AT.

Outro dado que comprova a relevância deste estudo foi a entrevista realizada com bombeiros de Goiânia, que assistem vítimas de acidentes. Conforme relataram, da quantidade de pessoas socorridas diariamente na cidade, mais de 50% dos casos envolvem motociclistas, em especial, acidentes que ocorrem freqüentemente entre motociclistas e motoristas de carro.

Os AT no Brasil representam um importante problema de saúde pública e constituem um subitem nas causas externas. Estudos como os de Mello Jorge, Latorre e Rosário (1994) e Leitão (1997) apontam que, no Brasil e em outros países, eles já representam a primeira causa de morte nesse subitem.

Um outro aspecto da questão trânsito que é preciso frisar, conforme aponta a OMS (2004), refere-se às estatísticas do número anual de AT, pois há limitações na coleta dos dados, análise e interpretação desses.

Segundo o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea, 2003), há divergências entre as estatísticas de acidentes utilizadas pelos órgãos envolvidos com tais números, os órgãos locais de trânsito, a Polícia Militar e os órgãos locais de saúde que evidenciam a precariedade do registro, da coleta e do tratamento dos dados de AT nas áreas urbanas. A inexatidão das informações é tanto quantitativa quanto qualitativa. É comum ocorrer preenchimento incompleto ou incorreto dos boletins de ocorrência dos AT.

Para Vasconcellos (2005), a qualidade dos dados no Brasil é baixa, particularmente no que diz respeito ao número de acidentes sem vítimas e ao número de vítimas. A maior parte dos técnicos brasileiros estima que o número real de mortes está entre 30 e 35 mil por ano.

Santos (2000) afirma que do conjunto de informações obtidas o dado mais alarmante em relação às estatísticas de trânsito é o sub-registro. Estima-se que há um sub-registro do total de mortes no trânsito em torno de 30%, ou seja, há um número considerável de mortos que não são contabilizados. Isso ocorre porque somente são registrados aqueles que morrem no local do acidente. Dessa forma, lesões sofridas no acidente, que podem em última instância levar à morte dias depois do acontecido, não são consideradas como causas potenciais de óbito pelas estatísticas oficiais.

Presa (2002) também observa que as estatísticas brasileiras dos AT são imprecisas, confusas e contraditórias.

É possível perceber que o que é apresentado nas estatísticas oficiais está aquém do número efetivo de pessoas que morrem no trânsito brasileiro. Tal situação comprova que a realidade dos AT é mais grave do que aparenta ser, pois não se sabe exatamente quantas pessoas morrem anualmente em decorrência de AT no Brasil.

Segundo Trindade Junior (2005), a eterna ausência da confiabilidade dos dados sobre o trânsito, além de contribuir para encobrir a gravidade da situação, impossibilita que técnicos e pesquisadores possam avançar na busca do entendimento de suas causas e seus efeitos.

Outro aspecto que merece ser destacado refere-se ao número de vítimas que ficam feridas em função dos AT. Em outras palavras, além das mortes no trânsito, existe uma enorme quantitativo de indivíduos que sobrevivem aos acidentes, mas que ficam debilitados ou sofrem seqüelas pelo resto de suas vidas.

Conforme relata Santos (2000), uma questão que preocupa os médicos é o índice de Anos Potenciais de Vida Perdidos (APVP). Em AT, a taxa corresponde a quantas pessoas irão deixar efetivamente de participar das atividades econômicas, do mercado de trabalho, porque sofreram lesões graves. Não se dispõe de informações seguras no Brasil para se afirmar que parcela das vítimas de AT tornam-se portadoras de graves incapacidades físicas. Também não é possível mensurarem os transtornos psicológicos e sociais ocasionados pelos AT.

Presa (2002) informa que, entre as seqüelas psicológicas provocadas pelos acidentes de trânsito, existe o *Posttraumatic Stress Disorder* (PTSD), uma síndrome que ocorre nas pessoas que vivenciaram acidentes de trânsito. Essa síndrome,

conforme relata esse autor, tem sido estudada especialmente nos Estados Unidos da América do Norte e nos países europeus.

Além das vítimas diretas, que são os lesionados, existem também as pessoas diretamente relacionadas a estes, que são a família, os amigos, parentes, vizinhos e empregados que também sofrem os impactos causados pelos AT e são afetados em menor ou maior grau. Todos os envolvidos podem experimentar transtornos de saúde física, psicológica ou social.

Além das perdas humanas e das conseqüências diretas e indiretas dos AT, os gastos públicos já seriam um excelente motivo para que os órgãos públicos buscassem soluções para reduzirem as taxas de mortalidade no trânsito. Os prejuízos materiais com gastos por causa de AT anualmente são enormes.

Segundo relata Vasconcellos (2005), os AT causam um enorme custo às sociedades em termos econômicos. As perdas materiais, o tempo das pessoas, os custos hospitalares, as perdas de produção para a sociedade e os custos do governo para atender os feridos, reorganizar o trânsito e repor a sinalização danificada são muito elevados. As estimativas internacionais desses custos estão na ordem de 2 a 3% do PIB da cada país.

Esse mesmo autor revela que no Brasil, o estudo mais completo referente aos custos dos AT foi o realizado, em 2002, pelo Ipea, pelo Governo Federal e pela Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), com apoio do Denatran Ministério da Saúde, do Ministério dos Transportes e do Ministério da Justiça. Os custos médios obtidos nos estudos estão apresentados nas Tabelas 1 e 2.

Tabela 1. Custos unitários de acidentes urbanos de trânsito no Brasil em 2003.

Tipo	Custo (R\$)
Com mortos	144.478
Com feridos	17.460
Com vítimas	35.163
Sem vítimas	3.262
Média geral	8.783

Fonte: Ipea – ANTP (2003).

Tabela 2. Custos totais estimados de acidentes nas áreas urbanas brasileiras.

Veículos	Custos (milhões R\$/ano)	Parcela (%)
Automóveis	2.859	55,5
Motocicletas	982	19,1
Ônibus urbanos	660	12,8
Caminhões	580	11,3
Utilitários leves	69	1,3
Total	5.150	100,0

Fonte: Ipea – ANTP (2003).

Observamos, na Tabela 1, que o custo total estimado pelos acidentes de trânsito nas cidades brasileiras é de R\$ 5,1 bilhões por ano (uma estimativa total para o país precisaria incluir também os acidentes rodoviários). Pode-se constatar também na Tabela 2 que os automóveis são responsáveis por 55,5% dos custos. As motocicletas, dada sua periculosidade, já correspondem com uma grande parcela dos custos, ou seja, 19,1%.

Os acidentes de trânsito representam para o país um grave fenômeno que tem gerado prejuízos imensuráveis. É mister que mudanças ocorram para que o índice de acidentes de trânsito alcance níveis aceitáveis no Brasil.

1.4 – Causas dos Acidentes de Trânsito

Os acidentes de trânsito não ocorrem “por acaso”, mas são decorrentes de deficiências das vias, dos veículos e, sobretudo, de falhas humanas, aspectos bem documentados por Marín e Queiroz (2000).

A compreensão do fenômeno trânsito é complexa, pois este requer um estudo interdisciplinar, em que cada disciplina contribuirá com o conhecimento produzido, aliando-se às outras para a construção de novos conhecimentos.

Rozestraten (2000) afirma que o problema do trânsito é interdisciplinar e que está ligado há diversas ciências e profissões. Esse autor considera que os diversos aspectos do trânsito (jurídico, ergonômico, psicológico, social, médico, pedagógico, estatístico, administrativo e de engenharia) devem ser estudados por profissionais especializados para buscarem a compreensão deste fenômeno tão incrustado na história do País.

Compreender a questão do trânsito exige um esforço conjunto de vários profissionais que poderão contribuir fornecendo conhecimentos e apontando caminhos e alternativas que superem essa questão.

Rozestraten (1988) considera que o sistema trânsito funciona por intermédio de três fatores: a via, o veículo e o homem. O homem, segundo o autor, é sem dúvida o mais importante e o principal responsável pelos acidentes de trânsito.

Dotta (2000, p. 13) afirma que “as pessoas dirigem como vivem, dirigir é, sobretudo uma questão de educação, bom senso, cortesia e sensibilidade: devo tratar os outros no trânsito [...] da mesma maneira como gostaria de ser tratado”.

Vasconcellos (2005) considera que raramente os acidentes de trânsito tenham uma causa única, mas acredita que na realidade eles ocorram em decorrência de duas ou três causas concomitantes.

O que fica claro com essas definições é que compreender as causas reais dos AT não é tarefa simples, visto que são muitos e complexos fatores que podem interferir para a ocorrência deles, todavia, o presente trabalho visa contribuir como uma possibilidade de conhecimento acerca de AT que envolveram motociclistas e motoristas na cidade de Goiânia, no ano de 2004.

É relevante ressaltarmos que os acidentes de trânsito, bem como as variáveis que associam-se a eles, representam um problema social. Há necessidade da ampliação de estudos e pesquisas nesta área para o desenvolvimento de medidas de combate ao alto índice de AT e de alternativas que possam humanizar o trânsito e salvar vidas.

Na tentativa de compreendermos as causas dos AT, serão retomados alguns estudos já realizados, com o intuito de desvendar suas causas. Nessa perspectiva, vale a pena resgatarmos os dados colhidos em pesquisas realizadas, uma na Inglaterra, entre 1970 e 1974, e a outra nos Estados Unidos, de 1972 a 1997, com o objetivo de demonstrarmos o percentual de participação dos fatores humanos nos acidentes. Tomados em conjunto, os resultados evidenciaram que o fator humano contribuiu, direta ou indiretamente, só ou em combinação com outros fatores, em 83% dos acidentes (Rozestraten, 1988).

Em estudos realizados no Brasil e analisados por Rozestraten (1988) e Dotta (2000), destacam-se dois elementos considerados como direção inadequada e relativos à capacidade de dirigir: as falhas na atenção e percepção do trânsito e a má formação generalizada dos condutores. Este último é considerado como resultado de um processo e uma cultura de habilitação baseados em exames hoje já admitidos como insuficientes e precários.

Dotta (1998) afirma que, no Brasil, a Carteira Nacional de Habilitação (CNH) é um dos documentos mais frios. Considera que o processo de habilitação brasileira pouco acrescenta ao motorista sobre conhecimentos acerca das normas de circulação e sobre as atitudes comportamentais necessárias para dirigir, ou seja, legalmente, o motorista recebe um pedaço de papel, todavia, com o agravante de que, após recebido o documento, o motorista começa a se acidentar mais, pois já não é tão cauteloso em virtude de não assumir os riscos que antes tinha, decorrentes do fato de dirigir sem a habilitação.

Não obstante o homem seja o principal causador dos acidentes, ou seja, os estudos o apontam para como o responsável principal dos usuários do trânsito, a verdade é que poucos indivíduos são capazes de se perceberem como contribuintes para a problemática do trânsito. Quase nunca o usuário se considera responsável, seja por imprudência, má-educação ou, muito menos, por imaginar-se tecnicamente inapto como condutor.

Dotta (2000) relata que há uma tendência geral e cômoda em atribuir os acidentes a toda sorte de fatores externos, menos à própria incompetência, ao descuido, à desatenção ou pressa.

Ao não se considerar co-responsável pela situação geral, o indivíduo não se auto-avalia como parte responsável dos rumos do trânsito.

Os fatores materiais (incluindo os ambientais), segundo Rocha (1998), merecem atenção no que se refere aos AT. Tais fatores causadores de acidentes, na ótica do autor, podem estar situados nos veículos ou no ambiente.

Enumera como fatores geradores de acidentes os seguintes: pneus gastos, luzes, faróis e faroletes defeituosos ou desalinhados, sistema elétrico deficiente, suspensão inadequada, rolamentos desgastados, ausência ou deficiência de espelhos

retrovisores, sistema de freios deficientes, obstrução de visibilidade dianteira, lateral e traseira e qualquer tipo de desgaste ou desregulagem que possa prejudicar o desempenho adequado do veículo.

As vias, ou seja, o espaço por onde circulam os usuários, também podem contribuir para a ocorrência dos AT, conforme afirma o mesmo autor, pois, no Brasil há inúmeros casos de buracos, lombadas, deficiências no pavimento, falta de sinalização, falta de acostamento nas rodovias entre outros.

Compreender as causas dos acidentes de trânsito constitui um desafio, visto que vários fatores interferem para a ocorrência deles. Todavia, só será possível reduzir o número de acidentes com o desenvolvimento de pesquisas para desvendar “as possíveis causas”.

O Brasil representa um grande universo, portanto, é necessário estudos pontuais e locais. O presente estudo visa contribuir com essas investigações, para compreender uma parcela da realidade do trânsito na cidade de Goiânia.

Um importante relatório foi elaborado pela OMS (2004) acerca das questões do trânsito em nível mundial, em que apresenta um panorama referente aos fundamentos do trânsito, ao impacto global, aos fatores de risco e às intervenções.

O relatório revelou dados importantes sobre as causas dos acidentes de trânsito que serão apresentados a seguir como os principais fatores de risco de acidentes.

1.4.1 – Rápida Motorização

Conforme o relatório, um dos principais fatores que contribuem para o aumento global dos acidentes de trânsito é o crescimento do número de veículos a motor.

Desde 1949, quando Smeed demonstrou a primeira relação entre acidentes fatais e motorização, vários estudos têm mostrado a correlação entre o crescimento de veículos a motor e o número de acidentes de trânsito e feridos.

Assim como o crescimento do número de veículos a motor e a infra-estrutura das estradas têm trazido benefícios sociais, também têm conduzido a sociedade a custos significativos por causa dos acidentes de trânsito e com os feridos. Isso explica porque o número de estudos estão ressaltando a necessidade de atenção e a cuidadosa consideração e planejamento do transporte e da mobilidade em vista do crescimento da motorização em diferentes partes do mundo.

Em tempos do crescimento da economia, o volume do trânsito aumenta com os acidentes e feridos, em decorrência, há reduções de pedestres e ciclistas. Reduções de acidentes relacionados ao álcool têm também sido observadas e coincide com períodos de recessão econômica.

A taxa de motorização aumenta conforme a renda. Em países ricos tem aumentado de forma dramática o número de carros, mas em países pobres o crescimento tem sido particularmente de motocicletas e microônibus.

No Brasil, os estudos também certificam isso. O aumento acentuado da frota automobilística nas últimas décadas tem tornado o trânsito cada vez mais saturado, provocando congestionamentos e conseqüentemente elevado o número de acidentes de trânsito (Presa, 2002).

Segundo Marín e Queiroz (2000), após a Segunda Guerra Mundial, o automóvel particular converteu-se em fenômeno de massa e símbolo de *status* social. O aumento da frota de veículos tem sido mundial, mas, no geral, o sistema viário e o planejamento urbano não têm acompanhado esse crescimento.

Ademais, os autores revelam que, no caso do Brasil, o trânsito é considerado um dos piores e mais perigosos do mundo. Os índices de AT são altíssimos, com um para cada lote de 410 veículos em circulação. Na Suécia, a relação é de um AT para 21.400 veículos em trânsito, conforme dados do Denatran (1997).

De acordo com Oliveira e Sousa (2003), o Brasil, nas últimas décadas, foi aos poucos se colocando entre os campeões mundiais de acidentes de trânsito, como reflexo do número de veículos em circulação, da desorganização do trânsito, da deficiência geral da fiscalização, das condições dos veículos, do comportamento dos usuários e da impunidade dos infratores.

1.4.2 – Excesso de Velocidade

Segundo o relatório da OMS (2004), a velocidade dos veículos a motor é o âmago do problema nas estradas. Velocidade influencia tanto no risco de acidente quanto nas conseqüências dele.

O excesso de velocidade é definido como a velocidade do veículo acima do limite. Velocidade inapropriada significa que a viagem do veículo está em uma velocidade inadequada para a estrada e as condições de trânsito.

A velocidade que os motoristas escolhem para viajar é influenciada por vários fatores, tais como carros modernos com alta taxa de aceleração e facilidade para alta velocidade em pequenas distâncias e o projeto físico das estradas, que pode encorajar ou desencorajar o motorista à velocidade. O risco de acidente aumenta com o aumento da velocidade, especialmente nos cruzamentos das estradas, pois, ao ultrapassarem, os usuários das estradas subestimam a velocidade e superestimam a distância, ao se aproximarem dos veículos.

Há uma grande evidência da relação significativa entre a velocidade e o risco de acidente. O excesso de velocidade contribui com cerca de 30% dos acidentes fatais nos países de alta renda. Na China, em 1999, a velocidade foi relatada como a principal causa de acidentes de trânsito nas estradas. Erros, tais como perda de controle do veículo, velocidade, erros de cálculo e ultrapassagem inadequada, contribuíram com 44% dos acidentes de trânsito relatados em Kenya. A velocidade também foi identificada como o principal fator em 50% dos acidentes de trânsito em Ghana entre 1998 e 2000.

No Brasil, vários estudos também têm sido desenvolvidos nessa perspectiva. De acordo com Marín e Queiroz (2000), a velocidade que o carro permite atingir oferece ao condutor a oportunidade de experimentar sentimentos de grandeza e fantasia de onipotência. Além disso, a música no carro favorece a sensação de isolamento, aumentando assim a sensação de independência.

Uma pesquisa desenvolvida por Leon e Vizzoto (2003), “Comportamentos no trânsito: um estudo epidemiológico com estudantes universitários”, revelou que a velocidade máxima destaca-se em 9,9% dos condutores que atingem velocidade de 160km/h ou mais. Utilizando a pergunta sobre “sensações referidas ao dirigir em alta velocidade”, os autores observaram que a frequência de AT foi 12,3% para os que referem “não dirigir em alta velocidade”. Os que valorizavam dirigir em alta velocidade atribuíram a este comportamento significados como liberdade, independência e adrenalina.

Thielen (2002) relata, nos resultados de sua pesquisa, que, embora conheçam a lei (os sujeitos conhecem o limite de velocidade), os indivíduos deliberadamente a infringem, conscientes de que não oferecem perigo aos demais nem a si próprios, uma vez que sua velocidade é segura; para eles, os outros é que representam perigo.

A questão da velocidade apresenta várias facetas, ou seja, a velocidade está associada a questões culturais de *status* e poder. Há também por parte da mídia incentivo à velocidade. Muitas propagandas associam a velocidade ao prazer e à liberdade. Por outro lado, as indústrias automobilísticas têm desenvolvido carros cada vez mais possantes e superpoderosos, o que induz à velocidade acima do estabelecido pelas leis de trânsito.

Parece existir um paradoxo entre o que é correto (obedecer às leis de trânsito) e o que é veiculado pela mídia e pelas indústrias de veículos. Os usuários do trânsito, de acordo com resultados de pesquisas, não revelam consciência da importância da obediência às normas de segurança, pelo contrário prevalece, uma visão negativa das leis pela grande maioria dos usuários.

O problema da velocidade requer esforços contínuos dos órgãos públicos e campanhas exaustivas para promoverem a consciência dos motoristas para que se comportem de forma condizente às leis de trânsito.

1.4.3 – Motoristas e Motociclistas Jovens

Segundo apresenta o relatório da OMS (2004), no mundo inteiro, o acidente de trânsito tem sido causa de morte de motoristas e motociclistas jovens. Jovens motoristas e a falta de experiência destes têm contribuído para o alto risco de acidentes. Motoristas jovens têm maior risco de acidente de trânsito do que motoristas mais velhos. Ser jovem e do sexo masculino também são fatores preditivos para envolvimento em acidente de trânsito. Está bem definido que, em países industrializados, os homens, especialmente os jovens, em seus primeiros anos como motoristas, têm elevado as taxas de envolvimento em acidentes mais que as mulheres.

Em um estudo dos feridos na Austrália, no Japão, na Malásia e em Singapura, o maior risco foi encontrado também em motociclistas com a licença provisória, seguido por seus primeiros anos de motorista.

Estudos em desenvolvimento indicam que os riscos de acidente são particularmente altos durante os 12 primeiros meses após a licença ter sido emitida. Os fatores que estão por trás do elevado risco incluem:

- Padrão de comportamento e características dos veículos;
- Características psicológicas tais como empolgação e autoconfiança;
- Menos tolerância ao álcool comparado com pessoas mais velhas;
- Excesso ou inadequada velocidade é o erro mais comum de motoristas e motociclistas jovens.

Nas últimas décadas no Brasil tem ocorrido um aumento crescente no número de acidentes envolvendo motocicletas, veículo que vem ganhando, cada vez mais, a aceitação e a aprovação da população, por ser ágil, econômico e de custo reduzido (Oliveira & Sousa, 2003).

O estudo realizado por Scalassara *et al.* (2003) com vítimas de acidentes de trânsito ocorridos em Maringá, no Paraná, revelou que dos 65 óbitos houve predominância de vítimas do sexo masculino na faixa etária de 20 a 49 anos e que se encontravam na condição de pedestre (29%), usuário de motocicleta (34%) e ciclista (18%).

Koizumi (1992) ressalta que a proporção de feridos nos acidentes de moto é maior do que naqueles ocorridos nos demais acidentes de trânsito de veículo a motor. A vulnerabilidade do usuário de motocicleta é evidente. Para ele não há proteções similares às daquelas dos ocupantes de veículos de quatro rodas.

Koizumi (1992), visando realizar uma análise dos traumatismos nas vítimas de acidentes de motocicleta internadas num hospital governamental do Município de São Paulo, verificou a predominância de vítimas do sexo masculino e de população jovem. Nesse caso, o percentual de indivíduos com idade inferior a 35 anos foi de 89%.

Dentre as vítimas causou estranheza o fato de terem sido encontradas cinco crianças e outras vinte vítimas com idade entre 16 e 17 anos. Além da inexperiência que seria comum a todos os motociclistas iniciantes, o fator ilegalidade deveria ser também considerado no caso brasileiro.

De forma resumida, essas foram algumas das principais causas responsáveis pelos acidentes de trânsito apontados pelo Relatório da OMS (2004). No presente trabalho, verificamos a relação dessas causas com os dados colhidos na cidade de Goiânia.

1.4.4 – Álcool

De acordo com Pinsky (1999, citado por Santos, 2000), costuma-se considerar, internacionalmente, que entre um quarto e metade dos acidentes com vítimas fatais estão associados ao uso de álcool por algum dos envolvidos na ocorrência.

O uso do álcool em nossa sociedade é incentivado por padrões culturais, pois beber faz parte do cotidiano de grande parte dos indivíduos. Praticamente em quase todas as comemorações sociais há bebida alcoólica. Por ser uma droga lícita, é amplamente comercializada e permeia as relações sociais.

Dessa forma é difícil controlar o consumo do álcool. Um dos pontos polêmicos refere-se à quantidade de bebida alcoólica que um indivíduo pode

consumir, apesar dos esforços de padronização nesse sentido. Antes do novo Código, a concentração de álcool no sangue era de 0,8 g/l. Porém, ficou convencionado no novo Código, que 0,6 g/l de álcool por litro de sangue é o suficiente para que um motorista não esteja habilitado a dirigir, pois seus reflexos estariam alterados. No entanto, essa quantidade varia de acordo com a massa corporal de cada indivíduo, o que torna a questão mais complexa e subjetiva (Santos, 2000).

Após a implantação do novo Código, dirigir alcoolizado deixou de ser apenas contravenção e passou a ser considerado crime, todavia, quase sempre, a fiscalização é pouca, considerando-se a gravidade do problema.

Segundo Presa (2002), o uso do álcool por parte dos motoristas é um dos fatores mais freqüentes nos acidentes de trânsito. Como o uso de álcool é disseminado na sociedade moderna existe uma correlação alta entre álcool e acidente de trânsito.

Um estudo de Hoffmann, Carbonelli e Montoro (1996) demonstra que 24% dos acidentes de trânsito diurnos são provocados pelo uso de álcool por parte dos motoristas. No que se refere aos acidentes noturnos, 76% estão relacionados com o uso de álcool por parte dos motoristas. Este índice é preocupante, ou seja, de cada quatro acidentes de trânsito que ocorrem durante a noite no Brasil, em três há uso de álcool por parte das pessoas envolvidas.

O álcool afeta a dimensão psíquica do indivíduo, pois o motorista que dirige alcoolizado geralmente subestima os efeitos deste sobre sua capacidade de rendimento. Há uma maior tendência em aumentar o nível de tolerância ao risco, o que leva o condutor muitas vezes a tomar decisões mais perigosas do que faria normalmente.

1.4.5 - Target Risk

O holandês-canadense Gerald Wilde, da Queens University de Kingston, que se preocupou com a questão dos riscos, escreveu seu “Target Risk”, que foi neste ano de 2005 traduzido para o português por Reinier Rozestraten com o nome “O Limite Aceitável de Risco”. Neste livro, Wilde explica sua Teoria Homeostática de Risco.

Wilde (2005) propõe em sua teoria que os acidentes estão relacionados com o nível de risco que as pessoas estão dispostas a aceitar. Risco pretendido significa risco aceito, tolerado, desejado, preferido. Segundo esse autor, as pessoas arriscam mais quando percebem que os benefícios esperados são altos e os custos esperados da transgressão são percebidos como relativamente baixos.

O nível de risco percebido será relativamente baixo se a pessoa está confiante de possuir as habilidades necessárias para enfrentar as situações, e alto, quando duvida de tais habilidades. Quando as pessoas observam a existência de mais riscos, elas tendem a ficar mais apreensivas e dirigir com mais atenção.

Dotta (2000) concorda com a teoria de Wilde (2005) e afirma que aumentar o nível de risco percebido especialmente entre os jovens que tendem a se arriscar mais e diminuir o nível dos riscos aceitos pelos condutores são, sem dúvida, os meios mais eficazes para melhorar a segurança no trânsito.

As pessoas continuamente checam o nível de risco contra os benefícios. Se o nível de risco subjetivo experimentado for mais baixo do que é aceitável, as pessoas aumentam a exposição ao risco. O nível aceito de risco representa a *causa causans*, a causa das causas, a causa-raiz, causa básica da taxa de acidentes *per capita* da população.

Segundo Wilde (2005, p. 24), a chave para a compreensão de sua teoria é a seguinte noção: “Pessoas mudam seus comportamentos em resposta à implementação

de medidas de saúde e segurança, mas a qualidade e a quantidade de risco da maneira em que se comportam não mudarão, a menos que essas medidas sejam capazes de motivar as pessoas a mudar a quantidade de risco em que querem incorrer”.

Wilde (2005) propõe que, quando os benefícios esperados de comportamento arriscados são altos e os custos esperados são percebidos como relativamente baixos, o nível de meta do risco será alto. O termo meta é entendido como preferido, desejado, aceito, tolerado e subjetivamente ótimo.

O nível de meta ou nível aceito do risco de acidente é determinado por quatro categorias de fatores de motivação, que são:

1. As vantagens esperadas das alternativas comportamentais comparativamente arriscadas; tais como, ganhar tempo indo muito mais rápido, fazer manobras arriscadas para enfrentar aborrecimento.
2. Os custos esperados de alternativas comportamentais comparativamente arriscadas, como, despesas de reparo do automóvel, sobrecarga de seguro por estar errado num acidente.
3. Os benefícios esperados de alternativas comportamentais comparativamente seguras, por exemplo, um desconto de seguro por dirigir sem acidentes.
4. Os custos esperados de alternativas comparativamente seguras, como, por exemplo, usar um cinto de segurança não confortável, ser chamado chorão por seus companheiros.

Com base nessas categorias, o autor conclui que, por um lado, quanto mais altos os valores nas categorias 1 a 4, mais alto é o nível aceito de risco. Por outro, o nível de meta do risco será mais baixo quando os valores nas categorias 2 a 3 aumentarem.

O autor questiona se a prática tradicional da prevenção, dito de outro modo, a coação da lei, as informações ao público sobre certos perigos, a educação, o trabalho da engenharia sobre as características físicas do ambiente não têm sido eficientes para promoverem maior saúde e segurança. A saída que a teoria oferece para diminuir o índice de acidentes de trânsito é reduzir o nível de risco aceito pela população, ou seja, é fundamental motivar as pessoas para mudarem a quantidade de risco aceito. A segurança está nas pessoas

Wilde (2005) propõe com sua teoria uma abordagem motivacional, ou seja, indica essa abordagem que irá oferecer às pessoas uma razão para viver mais e que isto as levará a adotarem maneiras mais seguras e mais saudáveis de viver.

Para o autor é bastante claro que a prospecção para maior segurança pública provavelmente não será achada em arranjos tecnológicos, por causa da maneira com que as pessoas respondem a tais arranjos. Constatações empíricas revelaram que o uso de *airbags*, pneus com tachas, sinalização ou aplicação de normas para a fabricação de veículos motorizados, por exemplo, não garantiram uma diminuição no índice de acidentes.

Nesse sentido, um estudo interessante foi realizado na cidade de Kitchener em Ontário. Tal estudo observou quatro tipos de controle de tráfego em 137 cruzamentos da cidade no que se referia à prevenção de acidentes. Estes controles eram semáforos, sinais pare, dê a preferência ou nenhum controle, entendendo que devia-se aplicar a regra geral de que tráfego que vem do lado direito tem a preferência. Os resultados indicaram que nenhum destes dispositivos de controle pareceu fazer muita diferença na frequência de acidentes.

Wilde (2005) aponta que a instalação de sinais “dê a preferência” não tem por resultado a redução de acidentes nos cruzamentos. Este tipo de sinal é inútil do ponto

de vista de segurança, ou seja, por ser um aviso que não é percebido como necessário, não será atendido mesmo quando for necessário.

No que refere-se à questão da educação, o autor conclui que ela “seja cara a cara ou por *mass media*” como meio de reduzir acidentes e aumentar a saúde dependente do estilo de vida não são eficientes.

No que diz respeito à questão do efeito da fiscalização sobre a frequência de acidentes, Wilde (2005, p. 194) apresenta os seguintes resultados de pesquisadores: “a presente análise retrospectiva da fiscalização policial do trânsito mostra que grandes variações nos níveis gerais de fiscalização não tem um impacto imediato mensurável sobre a frequência ou severidade dos acidentes de trânsito, mesmo quando essas intervenções foram altamente publicadas”.

Segundo o autor, intensificar a fiscalização do trânsito leva a uma redução apenas temporária do número de acidentes, pois, com a diminuição dessa fiscalização, as pessoas tendem a infringir às leis e as regulamentações do trânsito.

Em suma, Wilde (2005) questiona a tradicional ideologia dos três “Es” (Engenharia, Educação e Eficiente Fiscalização) para aumentar a segurança e apresenta sua abordagem motivacional de um só “E” que significa Expectacionismo. Este “E” representa a estratégia preventiva para reduzir a taxa de acidentes e a taxa *per capita* da população de doenças e mortes decorrentes do estilo de vida e também conscientizar as pessoas do valor de seu futuro.

Na prática essa estratégia pretende motivar a viverem mais, ou seja, promover razões para que os cidadãos olhem para o futuro com maiores expectativas. Para que haja expectacionismo e esforços das pessoas em serem cautelosas é básica a distinção entre o valor percebido e o valor esperado no futuro, ou seja, quando o valor percebido do futuro é alto, as pessoas irão sacrificar prazeres imediatos por

causa de gratificações mais ricas no futuro por meio de esforços para assegurarem esse futuro, conseqüentemente serão mais prudentes em suas ações.

Em síntese, o que Wilde (2005) propõe é que a taxa de acidentes e a incidência de hábitos insalubres dependem basicamente da orientação das pessoas para o futuro. Quanto mais elas esperam dele, mais se prepararão e serão cuidadosas com a vida e o corpo. No entanto, se as expectativas são baixas, procurarão gratificações imediatas e terão maior predisposição a correrem riscos. Dessa forma, a extensão de risco em relação à segurança e saúde em uma determinada sociedade depende dos valores que prevalecem nesta sociedade e não da tecnologia nela disponível.

A Teoria da Homeostase do Risco já foi muito questionada por alguns autores e apontada como uma teoria pessimista, mas, para Wilde (2005), ao contrário do que pensam alguns críticos, é relevante ressaltar que a teoria motivacional depende unicamente da conduta humana, portanto, é papel dos governantes, técnicos e responsáveis pelo trânsito brasileiro investirem nesta abordagem, que produz menos efeitos colaterais negativos e apresenta baixos custos para sua implementação.

CAPÍTULO II

A Perspectiva Psicossocial e a Teoria das Representações Sociais

2.1 – A Perspectiva Psicossocial

De acordo com a Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (2001, citado por Lemes, 2003), 92% dos AT são provocados de forma direta ou indireta pelo fator humano. Essa constatação flagra a falta de consciência do cidadão brasileiro no que diz respeito às leis de trânsito: os índices de infrações e acidentes não estão diminuindo, mesmo com uma série de campanhas educativas, ações estaduais e municipais que tem o objetivo de educar o cidadão para um melhor comportamento no trânsito.

O grande responsável pelos acidentes de trânsito é o homem, ou seja, o fator humano. Compreender os acidentes de trânsito, esta doença socialmente invisível, conforme cita Racy (2005), é um desafio.

A Psicologia do Trânsito tem-se constituído uma área da Psicologia que visa contribuir e implementar ações para minimizar o número de mortos no trânsito brasileiro. No decorrer da construção histórica da Psicologia do Trânsito, vários estudos revelaram explicações para o comportamento no trânsito, bem como para os acidentes de trânsito.

Grande parte dos estudos aplicados à Psicologia do Trânsito teve um enfoque muito mais da psicologia cognitivista, da psicologia da personalidade e da fisiologia do que da psicologia social. Na prática essas abordagens acabam por reduzir a dimensão intersubjetiva (social) a um contexto de comportamento individual.

A perspectiva sociológica de análise do fenômeno do trânsito reconhece que o trânsito não é apenas um problema técnico, mas, sobretudo uma questão social e política diretamente ligada às características da sociedade. Segundo Vasconcellos

(1992) isso significa esforço para entender o trânsito “por trás” de suas aparências, dos seus fatos corriqueiros. Dito de outro modo, no espaço do trânsito, existem os diferentes sujeitos sociais, com necessidades muitas vezes conflitantes e com diferentes oportunidades de mobilidade, uns com carros possantes e do ano, outros com motocicletas ou bicicletas, alguns como pedestres ou passageiros de ônibus superlotados.

Michon (1974, citado por Lagares, 2001) foi um dos primeiros autores a abordar o trânsito com uma visão psicossocial e propôs a existência de quatro aspectos de níveis de confrontação do motorista com o trânsito, todos interdependentes: 1 - o homem, ser psicobiológico, com suas necessidades básicas; 2 - o homem, ser social, com suas atividades sociais, de comunicação e inserido no sistema de transportes; 3 - o homem consumidor, que necessita deslocar-se no sistema viário; 4 - o homem participante no trânsito, em interação com o veículo e com a sinalização do trânsito.

Para Lagares (2001), Michon introduziu o social na análise do trânsito, todavia, ainda de forma muito incipiente, não fazendo referências às interações sociais presentes no trânsito, ficando somente no campo motivacional.

Recentemente, têm surgido estudos que visam tratar o trânsito como uma situação social no seio da psicologia social, bem como pesquisas com enfoque sociológico.

No que se refere à Psicologia Social, tem-se como um marco o trabalho de Pereira (1997), que abordou as representações sociais das ações dos condutores sobre a prática no volante do automóvel, objetivando demonstrar que a ação dos condutores no trânsito relaciona-se com as representações sociais destes.

Normas sociais do tipo “jeitinho brasileiro” e a falta de cumprimento das leis de trânsito são fatores que afetam as ações dos condutores.

Pereira (1997, p.12) resume da seguinte forma seu interesse pelo estudo do trânsito como uma situação social: “Comecei a querer compreender o condutor no conjunto de suas relações sociais, para, daí, conhecer suas ações no trânsito naquilo que lhe é específico e no que é decorrente do meio social”.

A autora relata que as ações dos condutores é a expressão de uma história coletiva passada que se faz presente no cotidiano, ou seja, que ocorrem determinações sociais nas representações, destacando-se os efeitos da cultura, das normas informais influenciando nas ações destes.

Quando o motorista comporta-se bem no trânsito, ele não apenas relaciona-se com o mundo material, com os estímulos do meio ambiente e do veículo, mas também com uma sociedade que já está posta, com uma cultura específica e determinada historicamente. Com o objetivo de captar e compreender essa realidade, a autora buscou algumas respostas para questões relacionadas ao condutor, tais como: o que pensam? Quais os valores e as crenças que os condutores têm sobre suas ações no volante?

Para realizar a coleta de dados, a autora utilizou-se de vários instrumentos como questionários e análise de matérias de jornais para colher a representação social das ações dos condutores e o conteúdo veiculado sobre o assunto, e concluiu que:

As ações dos condutores simbolizam uma síntese da estrutura social (relações sociais) existentes no cotidiano da sociedade brasileira. Os condutores loucos, barbeiros, donos da rua, escravos do relógio,

despreparados psicologicamente, animais e assassinos são somente uma peça da engrenagem do sistema social, onde cada um faz o que quer e tenta escapar como pode. Ou seja, a ação dos condutores é o reflexo do que ocorreu na sociedade brasileira, em função de seu desenvolvimento nos últimos quarenta anos (Pereira, 1997, p.111).

O ambiente social, ou seja, a cultura, normas e valores que influenciam diretamente as ações dos condutores, existem como um “pano de fundo” do comportamento de cada condutor. Parece existir um cenário que se repete mudando apenas os atores, todavia estes se comportam quase sempre de forma igual, visto que suas práticas e ações são permeadas por este cenário.

Outro dado significativo constatado pela autora refere-se ao fato de que as representações sociais variam conforme a experiência que os condutores têm no trânsito, pois o grupo próximo do poder público, os profissionais responsáveis pelas ações dos condutores, apresenta maior percepção de cumprimento das leis, ao passo que os demais grupos não perceberam a importância do cumprimento das leis nas suas ações.

Um outro estudo realizado por Queiroz e Oliveira (2003) partiu de um enfoque psicossocial e teve como objetivo focalizar as representações sociais dos acidentados de trânsito sobre vários temas, tais como o hospital, as causas dos acidentes, o trânsito, o trabalho, o sistema de transporte coletivo e individual, a motocicleta e as perspectivas para o futuro.

Essa pesquisa foi realizada com vinte vítimas de acidentes de trânsito na cidade de Campinas. O instrumento utilizado foi um roteiro de entrevista semi-aberto

aplicado às vítimas que estavam internadas na Cirurgia/Enfermaria do Trauma do Hospital das Clínicas da Unicamp.

Segundo Queiroz e Oliveira (2003), um pressuposto teórico fundamental do estudo foi considerar o comportamento no trânsito fortemente influenciado tanto por uma dimensão comportamental como por um sistema de valores, estreitamente relacionado a uma dimensão sociocultural.

Após as entrevistas com os acidentados, os autores puderam concluir, de forma resumida, que as representações sociais relacionam-se a um microcosmos que reflete e reconstrói dimensões psicológicas e sociológicas mais amplas.

Os autores constataram o fato de que a maioria dos acidentes de trânsito ocorre em uma população masculina jovem, no interior de dois tipos principais de atividades, o lazer e o trabalho, dessa forma, mudanças de atitudes em relação à segurança no trânsito implicam em mudanças em outras áreas do comportamento como, por exemplo, o uso de bebida alcoólica e o consumo de drogas.

Os autores verificaram que a impulsividade, a ousadia e a influência do grupo na tomada de decisões são fatores que levam o adolescente a uma tendência a infringir as normas sociais, entre as quais, as de trânsito (alta velocidade, desrespeito aos sinais, consumo de álcool e drogas). Conforme revelam os autores, esses aspectos mostraram-se particularmente verdadeiros entre os condutores de motocicletas, cujos valores culturais remetem a atos heróicos que pressupõem a transgressão das leis de trânsito.

Quanto às representações sobre os AT referindo-se às condições de trabalho, elas remeteram a dimensões de ordem mais sociológica, envolvendo representações sobre estresse ou desgaste físico e psicológico, além de reflexões sobre o trânsito em

geral, incluindo o novo código de trânsito, o sistema de transporte coletivo e a violência urbana como correlatos.

Nesse sentido, verificamos que os problemas de trânsito relacionam-se, de forma direta ou indireta, ao modo de produção econômico e social, dessa forma, somente uma maior conscientização desse modo de produção poderá apontar caminhos que promovem a cidadania e um trânsito mais humanizado.

Em um país em desenvolvimento como o Brasil, a preocupação com a saúde e o bem-estar do trabalhador ocorre apenas no setor mais avançado da economia. A modernidade instaura cada vez mais, um ritmo mais acelerado nas cidades, aumentando o individualismo, o desemprego e a competição, o que, conseqüentemente, tem-se refletido no trânsito nosso de cada dia.

O uso do carro particular no meio urbano tem aumentado cada vez mais em um país em desenvolvimento como o Brasil. Isso significa um custo social e cultural significativo, pois, além de provocar ruído e poluição, segrega e impede a integração dos indivíduos na sociedade.

Com base no estudo de Queiroz e Oliveira (2003), concluímos que tais achados sugerem, em nível mais abrangente, que a solução do problema dos acidentes de trânsito requer, sobretudo, a implementação de políticas públicas que levem em consideração a dimensão cultural e enfatizem programas de educação para o trânsito.

Outra pesquisa que considerou também uma perspectiva psicossocial foi desenvolvida por Lagares (2001), conforme citada brevemente no capítulo I. Essa pesquisa de abrangência mais global teve como objetivo estudar as representações sociais de motoristas e fiscalizadores do trânsito, valendo-se do seguinte modelo teórico: a representação de si mesmo, ou seja, “a representação do eu, como

motorista”, a representação dos outros como “outros motoristas” e a representação da tarefa como “dirigir” e do contexto como “trânsito”.

Inicialmente foi realizado um estudo exploratório contendo uma questão aberta, exploratória, aplicada em duas condições diferentes, uma versão que teve como centro o “bom motorista” e outra versão referente ao “mau motorista”.

A questão apresentada foi nos seguintes termos:

Imagine que você pegou carona pela primeira vez com uma pessoa. Você está sentado no banco do passageiro e observa o modo como esta pessoa dirige. Quais os comportamentos ou condutas lhe indicam ser esta pessoa mau/bom motorista? Dê, no mínimo quatro respostas. (Lagares, 2001, p. 68).

Tal questão foi aplicada a estudantes universitários, jovens motoristas, totalizando 192 participantes. Os resultados revelaram uma estrutura bipolar, ou seja, os comportamentos do bom motorista e do mau motorista se opunham: atenção/desatenção, calmo/afoito, velocidade adequada/ alta velocidade entre outros.

Valendo-se de tais resultados, foi construído o segundo instrumento, constituído de duas questões, cada uma delas composta de 14 escalas, variando em sete pontos, estando em um pólo características percebidas do bom motorista e em outro características do mau motorista. Tal instrumento foi aplicado a um grupo de 177 participantes, estudantes universitários motoristas.

Os dados indicaram uma tendência global dos sujeitos atribuírem a si características de bom motorista e aos outros são atribuídas, de modo geral, características de mau motorista.

Para estudar a representação da tarefa dirigir, utilizou-se uma questão do tipo “questão de evocações, clássica, na abordagem estrutural das representações sociais”, desenvolvida por Vérgees (1992, citado por Lagares, 2001) e Morin e Vergés (1992, citado por Lagares, 2001).

De forma geral, os resultados obtidos com essa questão indicaram que a representação de “dirigir” era bastante positiva e estava organizada em torno de dois elementos principais, responsabilidade e atenção. Supôs-se, então, que se tratava de uma representação supostamente adequada, no sentido das regras e expectativas, explícitas e implícitas, oriundas do CTB e dos princípios de engenharia de trânsito. Revelou-se, assim, uma representação social idealizada das práticas do trânsito.

Para estudar a representação social do contexto trânsito foi utilizado um instrumento de pesquisa que continha o mesmo tipo de “questão de evocação” e que teve como palavra indutora a expressão “trânsito”. Participaram dessa etapa 177 estudantes universitários.

Os resultados apontaram como elementos provavelmente centrais os seguintes: congestionamento, atenção, *stress* e carro. Contrariamente à representação do “dirigir”, em que houve predominância de elementos considerados positivos na organização do trânsito, na representação do contexto trânsito, embora apareça o elemento atenção, os outros elementos principais, considerando-se os supostamente centrais foram elementos “negativos” (congestionamento, *stress* e carro).

Em resumo, com a utilização desses instrumentos para coleta de dados, os resultados apontaram, de forma geral, que, na grande parte dos sujeitos, há uma autopercepção positiva como motorista e uma representação negativa em relação aos outros motoristas e do sistema tráfego como um todo. O conjunto dos dados revelou que, por um lado, os motoristas têm uma representação de si bastante positiva,

semelhante à representação que têm do dirigir, por outro, ao representarem o contexto do trânsito, têm uma representação social negativa.

Tais resultados parecem ter revelado que os sujeitos desenvolvem um sistema cognitivo, construído coletivamente na representação negativa do trânsito, que tem por função justificar o fato de se permitirem não seguir estritamente as regras de trânsito (não serem sempre bons motoristas), porque os outros motoristas (que são sempre maus motoristas), somados à desorganização do sistema de tráfego, obriga-os a dirigir mal.

Outro estudo desenvolvido por Lemos (2004) teve como objetivo compreender as representações sociais de trânsito em motoristas do transporte coletivo e do transporte alternativo. Este estudo visou levantar mais dados empíricos acerca de algumas suposições já colhidas no estudo de Lagares (2001).

Para tanto, a representação social do contexto trânsito foi estudada utilizando de uma questão de associação livre com o termo “trânsito”. A representação do *self* e dos “outros” motoristas foram coletadas por meio de escalas. Supondo-se que os motoristas, além de representarem, de forma geral, os outros como “maus-motoristas”, consideraram este um dos fatores que determinam a desorganização do trânsito, foi aplicada uma questão do tipo caracterização, em que os sujeitos selecionaram os fatores determinantes do modo de dirigir em Goiânia. Estes itens foram selecionados mediante uma produção espontânea (associações livres, a partir da palavra indutora “dirigir”).

Os participantes desse estudo foram 103 motoristas de ônibus do sistema convencional de transportes coletivos de Goiânia e região metropolitana e motoristas de microônibus do transporte alternativo.

Os resultados referentes à representação de trânsito dos motoristas de ônibus estão possivelmente organizados em torno de dois elementos principais: tumulto e *stress*. Em torno desses elementos encontrou-se, em primeiro plano, acidentes, desrespeito, planejamento, sinalização e fiscalização. Portanto, pode-se inferir que se trata de uma representação negativa do contexto trânsito.

Para estudar a representação de si e do outro foi utilizado um segundo instrumento, constituído de cinco questões, cada uma delas composta de uma escala de cinco pontos. A análise dos dados apontou uma tendência global de os sujeitos considerarem o seu modo de dirigir mais adequado ao bom funcionamento do trânsito que o da maioria das pessoas. Para avaliar a percepção da influência de alguns fatores no ato de dirigir inadequadamente, foi criado um instrumento de caracterização, em que os participantes precisavam indicar os cinco fatores que mais contribuía e os cinco fatores que menos contribuía para que os motoristas dirigissem de modo adequado.

De acordo com os dados colhidos, dentre os fatores citados, os que mais influenciavam o ato de dirigir foram: o *stress* no trabalho, seguido da falta de habilidade do motorista, do descontrole emocional e da falta de treinamento no carro. Em contrapartida, os fatores citados como os que menos influenciam o dirigir inadequadamente foram: carros velhos em circulação, a possibilidade de se escapar de multas e a falta de fiscalização. Para eles, a incapacidade de os órgãos responsáveis fiscalizarem e aplicarem multas não teve muita influência no modo como as pessoas dirigem.

Outro estudo de grande relevância é a dissertação “Percepção e avaliação da conduta de motoristas e pedestres no trânsito: um estudo sobre espaço público e civilidade na metrópole paulista”, cuja autora, Alessandra Olivato (2002), buscou

investigar as relações sociais contidas na lógica do tráfego, como também as relações dos indivíduos uns com os outros, com a cidade e com a lei.

Segundo Olivato (2002), a situação de trânsito, ao contrário dos outros lugares sociais, é um espaço essencialmente de passagem, ou seja, os indivíduos no trânsito, na maior parte das vezes, não estabelecem um contato mais próximo e duradouro, não é um lugar de permanência, dessa forma, há uma tendência de não se prestarem atenção aos outros, cada indivíduo sente-se menos ou nada observado.

Os resultados encontrados pela autora revelaram que a maioria dos motoristas entrevistados justificava a própria desobediência às leis, referindo-se a fatores externos, como a situação de trânsito, que não lhes permitia evitar a infração, ou o *stress* causado pelo próprio trânsito, decorrente de uma dinâmica de vida que exige pressa, condições insatisfatórias da profissão ou, ainda, as falhas dos outros motoristas.

Outro dado importante colhido por essa autora demonstrou que os motoristas e pedestres entrevistados apresentavam uma tendência a relativizarem suas condutas, ou seja, eram bem menos tolerantes com relação à conduta e às infrações dos demais, isto é, os próprios erros e comportamentos eram relativizados, ao passo que os dos outros eram duramente criticados.

A autora constatou que existia um sentimento negativo para com as leis, como proibição, julgamento, vigilância, punição e, talvez e acima de tudo, cerceamento da liberdade de ação. Nesse sentido, os deveres apareceram como opressão e não como, no caso do trânsito, um benefício.

Para Olivato (2002), os usuários do trânsito, ao emitirem opinião sobre si próprios, sentiam-se quase sempre como se fossem os donos da razão, prevalecendo a lógica do eu, o que os remetem ao individualismo. Havia uma crescente

dissociação do indivíduo com o mundo do qual faz parte, destruindo o sentimento de pertencimento coletivo e, em última instância, de compromisso e co-responsabilidade pela vida coletiva que se realiza na esfera pública. Conseqüentemente, não é por menos que as vicissitudes da vida em sociedade, e em específico como é o caso dos problemas do trânsito, passem a ser cada vez mais considerados como eventos exteriores, de causas externas, que cada indivíduo acredita não lhe dizer respeito.

Os resultados do estudo de Olivato (2002) revelaram que falta ao cidadão brasileiro consciência de seu papel no trânsito e que isso tem contribuído, conseqüentemente, para o aumento do índice de acidentes de trânsito.

Tomados em conjunto, todos os estudos apresentados revelaram resultados “semelhantes”, dito de outra forma, conseguiram captar que a ação do condutor não se refere apenas ao indivíduo, mas está imbricado em um conjunto de normas e valores culturais. O comportamento dos usuários do trânsito, suas práticas e ações no dia-a-dia são permeadas pelas suas próprias representações sociais.

2. 2 - A Teoria das Representações Sociais

2.2.1 – Representações Sociais

O autor da teoria das Representações Sociais (RS), Serge Moscovici (1978), com a publicação de sua obra “*La psychanalyse, son, image et son public*” (A Psicanálise, sua imagem e seu público), inaugurou uma nova forma de olhar o social, ou seja, de compreender a relação entre sujeito e objeto, pois o homem, ao relacionar-se com o mundo, constrói e transforma a “realidade” e também a si mesmo.

A teoria das RS é uma das vertentes que não se enquadra à psicologia tradicional, a psicologia social hegemônica, buscando apenas no indivíduo e em suas

características a explicação dos fenômenos sociais, mas, pelo contrário, é na intersecção entre o indivíduo e o social, na indissociabilidade entre indivíduo e sociedade, sujeito e objeto, interno e externo, que se encontra o objeto de estudo das Representações Sociais.

A teoria das RS tem origem na Sociologia de Durkheim, que propôs o conceito de representações coletivas, que têm suas leis próprias e pertencem a uma natureza diferente do pensamento individual. Para Nóbrega (2003), a lacuna teórica dos estudos de Durkheim abriu para Moscovici o campo de pesquisa propício para a construção das RS. Também contribuíram para a criação da teoria das RS a teoria da linguagem de Saussure, a teoria das representações infantis de Piaget e a teoria do desenvolvimento cultural de Vigotsky.

O surgimento da teoria não causou de início grandes impactos, permanecendo por muito tempo encubada nos laboratórios da França, renascendo após mais de uma década de “hibernação”.

No Brasil, o interesse pela teoria teve seu *boom* no final da década de 1970, suscitando pesquisas em diversas áreas do conhecimento, tais como educação, saúde, filosofia, política e outras. Atualmente tal teoria está em voga, grandes pesquisadores brasileiros têm recorrido ao seu referencial teórico e metodológico para o desenvolvimento de seus estudos.

Segundo Jodelet (2001), a noção de representação social, que vem suscitando há mais de vinte anos numerosos trabalhos e debates em Psicologia Social, tende a ocupar uma posição central no campo das Ciências Humanas e Sociais, em que não pára de crescer a propensão a se reportar às representações sociais.

Para Moscovici (1978), os fenômenos só podem ser estudados por meio de situações da prática cotidiana, portanto, por indivíduos que vivem em uma sociedade

em que os fenômenos são repletos de mobilidade e plasticidade e na qual a comunicação exerce um papel fundamental.

A teoria das RS apresenta uma perspectiva psicossociológica do conhecimento com forte apoio sociológico, mas sem desprezar os processos subjetivos e cognitivos, dito de outra forma, articula a realidade objetiva e subjetiva, os fenômenos individuais e coletivos, psicológicos e sociais. Tal teoria pode ser considerada uma forma sociológica de psicologia social (Farr, 2002).

A representação social é uma forma de conhecimento socialmente partilhada, com um objetivo prático que contribui para a construção de uma realidade comum a um conjunto social. É uma forma de conhecimento diferenciado, designado saber do senso comum ou saber ingênuo, natural (Jodelet, 2001; Vala, 2004).

A construção das RS faz-se no saber produzido no cotidiano. São, portanto, saberes sociais do senso comum, essenciais para a elaboração das práticas sociais. Com a teoria das RS buscam-se questionar os fenômenos sociais e compreender como os indivíduos acionam as teorias construídas na sociedade acerca de determinados objetos sociais.

As RS como fenômeno psicossocial estão enraizadas no espaço público e nos processos por meio dos quais o ser humano desenvolve uma identidade, cria símbolos e se abre para a diversidade de um mundo e de outros.

Para Oliveira e Werba (2003, p.105),

As Representações Sociais são teorias sobre saberes populares e do senso comum, elaboradas e partilhadas coletivamente, com a finalidade de construir e interpretar o real. Por serem dinâmicas, levam os indivíduos a produzirem comportamentos e interações

com o meio, ações que, sem dúvida, modificam os dois.

As RS são sempre complexas e inscritas de acordo com um referencial de um pensamento preexistente, sempre dependentes de sistemas de crenças ancorado em valores, tradições e imagens do mundo e da existência. Toda representação é sempre uma representação de alguma coisa ou de alguém, processo em que se fundem o conceito e o objeto percebido no seu caráter imaginante (Moscovici, 2004).

Representar um objeto social é, portanto, construir formas de pensar e explicar esse objeto/fato social e não apenas a incorporação do real, ou seja,

representar uma coisa [...] não é com efeito simplesmente duplicá-la, repeti-la ou reproduzi-la; é reconstituí-la, retocá-la, modificar-lhe o texto. A comunicação que se estabelece entre o conceito e a percepção, um penetrando no outro, transformando a substância concreta comum, cria a impressão de realismo (Moscovici, 1978, p.58).

Ao se estudar RS tem-se como objetivo compreender a maneira que um grupo constrói um conjunto de saberes, como eles representam a diversidade de objetos, bem como os códigos culturais que os definem em um determinado momento histórico.

De acordo com Jodelet (2001), a representação social é sempre representação de alguma coisa (objeto) e de alguém (sujeito). As características do sujeito e do objeto nela se manifestam. Segundo essa mesma autora, a particularidade do estudo das RS é o fato de integrar a pertença e a participação sociais ou culturais do sujeito, o que a distingue de uma perspectiva puramente cognitivista ou clínica.

Com base nesses conceitos, concluímos que uma RS apresenta uma certa visão de mundo, que permite aos indivíduos ou aos grupos dar significados às suas ações e práticas e compreender a realidade por meio de seu próprio sistema de referências.

É possível compreendermos a formação e origem das RS com a constatação que os indivíduos criam as RS para tornar familiar o não-familiar. Há uma tendência a rejeitar o estranho e diferente, negar novas informações, sensações. Para assimilar o não-familiar os indivíduos utilizam dois processos básicos que podem ser identificados como geradores de RS: o processo de ancoragem e o processo de objetivação.

Antes da explanação acerca desses dois processos, é necessário definir os dois tipos diferentes de pensamento na sociedade: os universos consensuais e os universos reificados.

Segundo Oliveira e Werba (2003), os universos reificados são mundos restritos, onde circulam as ciências, a objetividade ou as teorizações abstratas, já nos universos consensuais, que são as teorias do senso comum, encontram-se as práticas interativas do dia-a-dia e a produção das representações sociais.

O não-familiar situa-se e é gerado, muitas vezes, no universo reificado da ciência e deve ser transferido ao universo consensual do dia-a-dia. Essa tarefa geralmente é realizada pelos divulgadores científicos, jornalistas, professores que têm os meios de comunicação de massa como um excelente recurso. É fundamental agora definir os dois processos geradores das RS: ancoragem e objetivação.

Segundo Moscovici (2004, p. 61), a “ancoragem é um processo que transforma algo estranho e perturbador, que nos intriga, em nosso sistema particular

de categorias e o compara com um paradigma de uma categoria que nós pensamos ser apropriada”.

Pelo processo de ancoragem, os indivíduos classificam e dão nome a alguma coisa. A partir do momento que se pode falar sobre algo, avaliá-lo e comunicá-lo então pode-se representar o não-usual no mundo familiar e, assim, classificar o que era inclassificável, dar nome ao que não tinha nome e ser capaz de imaginar e representar.

Segundo Oliveira e Werba (2003), a ancoragem é o processo pelo qual procura-se classificar, encontrar um lugar para encaixar o não-familiar. É um movimento que implica geralmente em juízo de valor, pois, no processo de ancoragem, classifica-se uma pessoa, idéia ou objeto, situando-o em alguma categoria que historicamente comporta essa dimensão valorativa.

O processo de objetivação é o processo pelo qual se procura tornar concreta, visível, uma realidade. Procura-se aliar um conceito com uma imagem, descobrir a qualidade icônica, material, de uma idéia, ou de algo duvidoso. A imagem deixa de ser signo e passa a ser uma cópia da realidade (Moscovici, 2004).

Por intermédio do processo de objetivação o abstrato é materializado, os pensamentos tornam-se “concretos” e é possível transformar em objeto o que é representado.

Segundo Vala (2004), o processo de objetivação relaciona-se à forma como os elementos constituintes da representação organizam-se, como também ao percurso através do qual tais elementos adquirem materialidade e tornam-se expressões de uma realidade pensada como natural.

De acordo com Moscovici (2004, p.70),

a teoria das RS traz duas conseqüências: a primeira que exclui a idéia de pensamento ou percepção que não possua ancoragem e a segunda que os sistemas de classificação e de nomeação não são apenas meios de graduar e de rotular pessoas ou objetos, mas seu objetivo principal é facilitar a interpretação de características, a compreensão de intenções e motivos subjacentes às ações das pessoas, na realidade, formar opiniões.

O estudo das RS parece essencial para a Psicologia Social, pois oferece um quadro de análise e de interpretação que permite a compreensão da interação entre o funcionamento individual e as condições sociais nos quais os atores sociais evoluem.

2.2.2 - A Abordagem Estrutural das Representações Sociais

Abric (1998) utiliza a noção de representação social elaborada pela teoria de Moscovici. Para Abric, o que constitui o ponto inicial da teoria de Moscovici é a rejeição do paradigma behaviorista entre sujeito e objeto, ou seja, não há separação entre universo externo e interno. Esse autor propõe que não existe uma realidade objetiva *a priori*, mas que, pelo contrário, toda realidade é representada, reapropriada pelo indivíduo ou grupo, reconstruída no seu sistema de valores, dependente da história e do contexto social e ideológico que o cerca.

Segundo esse mesmo autor, a representação não é um simples reflexo da realidade, ela é uma organização significativa. As RS têm um papel fundamental na dinâmica das relações sociais e nas práticas, isto ocorre, pois estas respondem a quatro funções essenciais:

- Função de **Saber**: elas permitem compreender e explicar a realidade;
- Função **Identitária**: elas definem a identidade e permitem a proteção da especificidade dos grupos;
- Função de **Orientação**: elas guiam os comportamentos e as práticas;
- Função **Justificadora**: elas permitem, *a posteriori*, a justificativa das tomadas de posição e dos comportamentos.

A abordagem estrutural desenvolvida pela equipe de *Aix-em-Provence* repousa sobre a “Teoria do Núcleo Central”. Segundo Campos e Loureiro (2003), uma estrutura designa mais que um conjunto de sistema, um conjunto de elementos cuja estabilidade não é frágil; porém, não é imutável, mas não se dissolve de qualquer evento ou processos novos.

Uma estrutura é um conjunto de elementos (crenças, opiniões, atitudes, *scripts*) quem mantém entre si relações quantitativas e qualitativas; e somente as mudanças qualitativas podem provocar a mudança no todo (Campos & Loureiro, 2003).

De acordo com a abordagem estrutural das RS, desenvolvida por Abric, as RS são regidas por um duplo sistema: o sistema central, vinculado às condições históricas, sociológicas e ideológicas, também ligado às normas e aos valores sociais, e define a organização e o significado da representação; e o sistema periférico, ligado ao contexto imediato, à história pessoal do indivíduo e que permite a adaptação da representação às mudanças conjunturais.

Na perspectiva da abordagem estrutural, dizer que uma representação é conhecida significa dizer que seu núcleo central e seu sistema periférico estão identificados, pois assim se conhece a estrutura da representação. Para Pereira de Sá (1998), a abordagem estrutural é uma perspectiva teórica ideal para o estudo dos

processos de transformação das representações e estudo comparativo das representações.

O núcleo central ou estruturante, de acordo com Abric (2001, p. 163), 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, neste sentido, o elemento unificador e estabilizador da representação.

São essas características de núcleo estruturante que garantem uma propriedade estabilizadora e unificadora da representação para que essa permaneça constante e inalterada em situações de mudança, pois uma representação somente poderá ser mudada caso seu núcleo central seja alterado.

Segundo Abric (1998), em torno do núcleo central, organizam-se os elementos periféricos, que são os componentes mais acessíveis, vivos e concretos e que apresentam três funções primordiais:

- Função de **concretização**: dependem diretamente do contexto e resultam da ancoragem da representação na realidade. Eles constituem a interface entre o núcleo central e a situação concreta na qual a representação é colocada em funcionamento;
- Função de **regulação**: tem papel fundamental na adaptação da Representação às evoluções do contexto, constituem o aspecto móvel e evolutivo desta;

- Função de **defesa**: o sistema periférico funciona como o sistema de defesa da representação.

Os trabalhos de Flament (1994, citado por Abric, 1998) constituem um avanço importante na análise do papel do sistema periférico, pois consideram que os elementos periféricos são esquemas organizados pelo núcleo central e que apresentam três características importantes:

- São prescritores de comportamento e tomadas de posição do sujeito, orientam as ações e reações dos sujeitos de modo instantâneo, sem a necessidade de recurso aos significados centrais;
- Permitem uma modulação personalizada das RS e das condutas, que significa que uma representação única, organizada em torno de um núcleo central, pode dar lugar a diferenças aparentes, ou seja, diferenças ligadas à apropriação individual ou a contextos específicos, todavia, tais diferenças serão compatíveis com um mesmo núcleo central;
- Os esquemas periféricos protegem o núcleo central, em caso de necessidade.

Dessa forma, percebemos que a Teoria do Núcleo Central apresenta uma abordagem complementar à Teoria das Representações Sociais, constituindo-se em importante marco referencial tanto teórico quanto metodológico para pesquisadores na área de ciências sociais, como também em outros campos do conhecimento.

2.2.3 - Relação entre Práticas Sociais e Representações

Segundo Campos e Loureiro (2003), as RS, por sua natureza dupla de saber pensado e agido, estão em estreita relação com as práticas sociais desenvolvidas por um dado grupo de sujeitos, em relação a um objeto social específico. Há um conjunto

de crenças, atitudes, comportamentos, opiniões que são apreendidos socialmente, mais que isso, são produzidos coletivamente.

O contexto da produção das RS 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 (Lemos, 2004).

Abric (2001), 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.

Segundo Campos (2003), para compreender a natureza das relações possíveis entre práticas e representações, é fundamental retomar, a partir da perspectiva da abordagem estrutural, duas funções da representação, a de orientação e de justificativa. Dessa forma então uma questão teórica importante surge: são as práticas que determinam à ação, ou é o inverso?

Ainda, conforme esse autor, ao falar-se em determinação, apenas existiriam duas possibilidades: as práticas seriam consideradas como variável independente, exercendo uma influência sobre as representações ou, ao contrário, as práticas seriam tomadas como variável dependente. 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, 2001) e representações sejam consideradas como pouco estudadas, existem três linhas de estudos sobre a questão desenvolvidos até hoje, conforme descreve Campos (2003, p.31):

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.

Assim, concebendo as representações como inseridas em processos de construção, de reapropriação da realidade, estas podem ser consideradas como verdadeiras “ações” sobre a realidade. Dito de outro modo, uma representação social possibilita ao indivíduo ou ao grupo dar significados e sentidos aos seus comportamentos e às condutas observadas. No estado atual da teoria das representações sociais vários estudos tem sido desenvolvidos com o objetivo de compreender as relações entre as práticas e as representações sociais.

Alves-Mazzotti (2003) ao estudar a representação dos educadores sociais sobre o modo de vida dos meninos de rua concluiu que esses parecem considerar em muitos aspectos a vida dos meninos de rua melhor do que as que “esses meninos”

tinham na família, como também apontam como o responsável pela existência de meninos de rua o modelo econômico vigente no País. Dessa forma, a solução para o problema seria a substituição do modelo vigente e ao educador cabe a tarefa de “administrar” o dia-a-dia e esperar ou lutar para que as mudanças ocorram. Estes resultados confirmam os achados de Campos e Fávero (1994).

A “representação” dos educadores sobre as alternativas de encaminhamento do problema dos ‘meninos de rua’ parece orientar as práticas da maioria dos educadores. Sendo assim, tal representação parece evidenciar que estes não revelam clareza sobre a complexidade de seu papel, restringindo-se a ações de caráter emergencial, sem referência a um projeto a longo prazo que favoreça a reintegração social das crianças e adolescentes.

Magalhães e Barbosa (2003) no estudo da representação social de psicólogo escolar em estudantes de Psicologia descobriram em linhas gerais que os estudantes apóiam-se em um configuração representacional genérica, ou seja, não revelam clareza do papel do psicólogo escolar, mas percebem que este é um psicólogo que trabalha no contexto educacional.

Partindo desses resultados, observamos que tal representação orienta o comportamento dos alunos, que geralmente tendem a realizar estágio na área de atuação clínica, por ser uma área considerada de maior *status* e prestígio.

Outro estudo visando compreender as relações entre as representações e as práticas foi desenvolvido por Almeida e Costa (2000) acerca da representação social de “bom” professor.

Um dos principais resultados revelou que a representação social de um grupo de professores da rede pública da cidade de Rondonópolis sobre o “bom professor”

centrou-se em pressupostos pedagógicos tradicionais, que têm o professor como centro do processo ensino e aprendizagem.

Podemos inferir que os professores do presente estudo mesmo tendo passado pela formação do curso de Pedagogia (que tem como um dos objetivos possibilitar mudanças na prática pedagógica), apóiam sua prática “mais” na representação de bom professor do que nos conhecimentos científicos adquiridos.

Com base nos estudos precedentes, propomos no presente estudo conhecer a representação social de trânsito de motoristas e motociclistas, pois, as representações são determinantes de ações, atuando como guias de leitura da realidade, assumindo papel fundamental na dinâmica das relações sociais e nas práticas cotidianas.

CAPÍTULO III

O Estudo Empírico: Representações Sociais de Motociclistas E Motoristas

3.1 – Método

Neste trabalho buscamos tratar o trânsito como uma situação social complexa, com o objetivo de contribuir para a compreensão dos acidentes de trânsito entre motociclistas e motoristas, na cidade de Goiânia, a partir de um modelo psicossocial do trânsito. Utilizaremos a abordagem estrutural das representações sociais, proposta por Abric (1998), em sua teoria do núcleo central das representações sociais, visando identificar o conteúdo da representação, estudar as relações entre os elementos, sua importância e sua hierarquia e, finalmente, identificar o núcleo central da representação.

Para tanto, realizamos dois estudos: o primeiro estudo constitui-se de uma pesquisa documental realizada no Detran e o segundo estudo foi realizado com dois grupos de participantes: o primeiro grupo, constituído de cem participantes, motociclistas não profissionais da cidade de Goiânia, de ambos os sexos, detentores da CNH e o segundo grupo, constituído de cem participantes, motoristas não profissionais da cidade de Goiânia, de ambos os sexos, também portadores da CNH.

O primeiro estudo teve como objetivo obtermos informações acerca de acidentes de trânsito envolvendo motociclistas e motoristas na cidade de Goiânia no ano de 2004.

O segundo estudo teve como objetivo estudar a representação de trânsito no grupo dos motociclistas e motoristas. Para tal, na operacionalização das representações a serem estudadas, optamos por considerar a representação do contexto trânsito, a representação da tarefa dirigir, a representação dos “outros motoristas”, a representação das causas dos acidentes de trânsito, a representação

social dos responsáveis pelos acidentes de trânsito e as justificativas comportamentais acerca destes a partir dos Boletins de Acidente de Trânsito (BAT).

3.1.1 - Estudo 1 – Estudo dos Acidentes de Trânsito Envolvendo Motocicletas e Carros em Goiânia, no Ano de 2004.

3.1.2 – Amostra

Selecionamos a amostra nos BAT que estavam arquivados no Detran. Eliminamos os meses que segundo o departamento de estatística do Detran, apresenta circulação atípica, tais como férias escolares, festas de final de ano, etc. Dessa forma os meses de janeiro, fevereiro, julho e agosto. Dentre os meses restantes, sorteamos quatro meses, que foram os meses de março, abril, setembro e outubro de 2004. Nos respectivos meses, pesquisamos os dias 3, 6, 9, 12, 15, 18, 21, 24, 27 e 30, sendo cinco casos por dia, totalizando cinquenta por mês.

Tendo em vista o tamanho da amostra, a margem de erro dos resultados da pesquisa foi de 6,9% para mais ou para menos em relação à média encontrada.

3.1.3 - Procedimento

Esse estudo constou de uma pesquisa documental desenvolvida no Detran da cidade de Goiânia. Tal estudo teve por objetivo fazer um levantamento dos acidentes de trânsito que envolveram motocicletas e carros na grande Goiânia no ano de 2004. Não foi possível a coleta de dados referente ao ano de 2005, visto que no início da pesquisa esse ano não estava com os dados completos.

Esse estudo só foi possível graças à disponibilidade do departamento de estatística do Detran, que permitiu nosso livre acesso aos dados necessários para o

desenvolvimento desta pesquisa. Realizamos esse estudo no período de abril, maio e junho de 2005.

Coletamos dados acerca de duzentos acidentes de trânsito envolvendo motociclistas e motoristas. Para a coleta dos dados constantes dos BAT elaboramos uma ficha própria onde foram registrados para identificação o número do prontuário, o tipo de veículo e o local em que ocorreu o acidente.

Colhemos tais informações a partir dos BAT, realizados pelo Batalhão da Polícia Militar e encaminhados ao Detran que aconteceram nos meses de março, abril, setembro e outubro do ano de 2004. Em cada mês, pesquisamos cinquenta casos de acidentes de trânsito. Com esse procedimento, levantamos e registramos dados acerca de duzentos acidentes de trânsito que envolveram motociclistas e motoristas na cidade de Goiânia.

3.1.4 – Resultados

Com base no levantamento, foram analisadas sete variáveis nos dois grupos pesquisados. Essas variáveis foram: sexo, faixa etária, natureza dos acidentes, número de vítimas, hora de ocorrência dos acidentes, causas dos acidentes e responsabilidade dos acidentes.

Tendo como parâmetro de análise tais variáveis, descrevemos a seguir os resultados encontrados em cada uma destas.

Variável 1: Sexo dos motociclistas e motoristas.

Com essa variável, foi possível identificar o sexo dos motociclistas que estavam envolvidos nos duzentos acidentes de trânsito pesquisados. A Tabela 3

apresenta o sexo dos motociclistas envolvidos nos acidentes de trânsito entre motociclistas e motoristas.

Tabela 3. Sexo dos motociclistas.

Sexo	Motociclistas	
	n	%
Masculino	178	89,0
Feminino	18	9,0
Não-identificado	4	2,0
Total	200	100,0

Fonte: Detran/Goiás.

Podemos observar que do total de duzentos motociclistas envolvidos nos acidentes, 89,0% eram do sexo masculino e apenas 9,0% do sexo feminino.

Com relação ao sexo dos motoristas que estavam envolvidos nos duzentos acidentes de trânsito pesquisados, segue a Tabela 4, que apresenta o gênero dos motoristas.

Tabela 4. Sexo dos motoristas.

Sexo	Motoristas	
	n	%
Masculino	127	63,5
Feminino	68	34,0
Não-identificado	5	2,5
Total	200	100,0

Fonte: Detran/Goiás.

Do total de duzentos motoristas envolvidos nos acidentes, observamos que 63,5% eram do sexo masculino e 34,0% do sexo feminino.

Variável 2: **Faixa etária dos motociclistas e motoristas**

Com essa variável foi possível identificar a faixa etária dos duzentos motociclistas envolvidos nos acidentes. A Tabela 5 apresenta a faixa etária dos motociclistas.

Tabela 5. Faixa etária dos motociclistas de acordo com a frequência.

Faixa etária	Motociclistas	
	n	%
21-24	58	29,0
25-29	51	25,5
30-34	39	19,5
35-39	18	9,0
40-44	12	6,0
16-20	9	4,5
50-54	4	2,0
55-59	3	1,5
45-49	2	1,0
Não identificado	4	2,0
Total	200	100,0

Fonte: Detran/Goiás.

Podemos observar que os motociclistas que se envolveram nos acidentes eram muito jovens.

Em primeiro lugar, representando 29,0% da amostra, estão os motociclistas com faixa etária entre 21 e 24 anos; em segundo lugar dos 25 aos 29 anos, com 25,5%, e, em terceiro lugar, dos 30 aos 34 anos, com 19,5%.

Com relação à faixa etária dos motoristas que estavam envolvidos nos duzentos acidentes de trânsito pesquisados segue a Tabela 6.

Tabela 6. Faixa etária dos motoristas organizados de acordo com a frequência.

Faixa etária	Motoristas	
	n	%
30 – 34	33	16,5
25 – 29	28	14,0
35 – 39	25	12,5
40 – 44	24	12,0
21 – 24	21	10,5
50 – 54	18	9,0
55 – 59	13	6,5
60 – 64	13	6,5
45 – 49	12	6,0
16 – 20	4	2,0
65 – 69	3	1,5
Mais de 70 anos	5	0,5
Não identificado	5	2,5
Total	200	100,0

Fonte: Detran/Goiás.

Observamos que os motoristas que se envolveram nos acidentes de trânsito também eram jovens. Em primeiro lugar, representando 16,5% da amostra, estão os motoristas com idade entre 30 e 34 anos; em segundo lugar, estão os da faixa etária dos 25 aos 29 anos, com 14,0%, e, em terceiro lugar, dos 35 aos 39 anos com 12,5%.

Variável 3: **Natureza do acidente**

Nesta variável, verificamos a natureza do acidente que ocorreu com maior frequência, segundo uma classificação feita no BAT, conforme será descrito a seguir.

De acordo com o Informe Estatístico do Denatran (1997), os acidentes quanto à natureza definem-se em:

- Colisão/abaloamento: acidente em que um veículo em movimento sofre impacto de outro veículo também em movimento.

Segundo informações do chefe do departamento de estatística do Detran, o abaloamento é também considerado um tipo de colisão, todavia, para fins estatísticos, bem como nos BAT, existe uma separação entre estes dois tipos de acidente, ou seja, colisão e abaloamento. Considera-se o abaloamento quando ocorre uma batida lateral entre os dois veículos, ou seja, quando os dois veículos batem lateralmente. O abaloamento geralmente provoca menos prejuízos que a colisão, sendo menos grave, como, por exemplo, batidas de “raspão” ou os veículos que “encostaram”, ou seja, uma batida mais leve.

A colisão, conforme explicou o mesmo chefe do departamento de estatística do Detran, pode ocorrer de várias formas, ou seja, colisão com veículo à frente, com veículo de trás, frente a frente, em cruzamentos ou em ultrapassagem, como também um veículo de frente e outro na lateral. Quando ocorre uma colisão, os prejuízos tendem a ser maiores, quer dizer, provocam maiores danos nos veículos e maior número de vítimas neste tipo de acidente.

- Choque com objeto fixo: é o impacto do veículo com qualquer obstáculo: poste, muro, árvore, pedra etc., inclusive com veículo estacionado.
- Atropelamento: acidente em que o veículo de pelo menos uma das partes estiver sem movimento.

- Atropelamento animal: quando se dá o atropelamento de animal.
- Capotamento: acidente em que o veículo gira sobre si mesmo, em qualquer sentido, chegando a ficar com as rodas para cima, imobilizando-se em qualquer posição.
- Tombamento: acidente em que o veículo sai de sua posição normal, imobilizando-se sobre uma de suas laterais, sua frente ou sua traseira.

No levantamento realizado dos duzentos acidentes de trânsito entre os motociclistas e motoristas, observamos que nestes não ocorreu nenhum atropelamento, capotamento ou tombamento.

A Tabela 7 demonstra a natureza dos acidentes mais frequentes entre os motociclistas e motoristas.

Tabela 7. Natureza dos acidentes de trânsito envolvendo motociclistas e motoristas.

Natureza dos acidentes	n	%
Colisão	125	62,5
Abalroamento	73	36,5
Choque com objeto fixo	2	1,0
Total	200	100,0

Fonte: Detran/Goiás.

Podemos observar que a colisão está em primeiro lugar, representando 62,5% do total dos acidentes, seguido do abalroamento, com 36,5%, e em último lugar, o choque com objeto fixo, com 1,0%.

Variável 4: **Número de vítimas**

Nesta variável, apresentaremos o número de vítimas com os duzentos acidentes de trânsito.

Segundo o Informe Estatístico do Denatran (1997), vítima de acidente de trânsito é toda pessoa que sofre lesões físicas e/ou perturbações mentais, em razão de acidente de trânsito, independente de sua culpa civil ou penal.

A Tabela 8 apresenta o número de vítimas nos acidentes de trânsito entre motociclistas e motoristas na cidade de Goiânia no ano de 2004.

Tabela 8. Número de vítimas dos acidentes de trânsito.

Vítimas	n	%
Sim	140	70,0
Não	60	30,0
Total	200	100,0

Fonte: Detran/Goiás.

Observamos que dos duzentos acidentes de trânsito pesquisados, em 30,0% dos acidentes não houveram vítimas, em contrapartida, em 70,0% dos acidentes ocorreram vítimas, o que demonstra um alto índice de pessoas que podem ter tido graves seqüelas e sérios problemas de saúde física e/ou mental.

Variável 5: Hora da ocorrência dos Acidentes de Trânsito

Nesta variável, identificamos em que horário do dia ou da noite ocorreram o maior número de acidentes de trânsito.

A Tabela 9 demonstra os horários de maior ocorrência dos acidentes de trânsito envolvendo os motociclistas e motoristas na cidade de Goiânia no ano de 2004.

Tabela 9. Os Horários de ocorrência dos acidentes de trânsito envolvendo motociclistas e motoristas na cidade de Goiânia no ano de 2004.

Horário	n	%
06:00 - 06:59	1	0,5
07:00 - 07:59	2	1,0
08:00 - 08:59	13	6,5
09:00 - 09:59	9	4,5
10:00 - 10:59	8	4,0
11:00 - 11:59	8	4,0
12:00 - 12:59	14	7,0
13:00 - 13:59	17	8,5
14:00 - 14:59	15	7,5
15:00 - 15:59	18	9,0
16:00 - 16:59	17	8,5
17:00 - 17:59	14	7,0
18:00 - 18:59	9	4,5
19:00 - 19:59	19	9,5
20:00 - 20:59	7	3,5
21:00 - 21:59	8	4,0
22:00 - 22:59	6	3,0
23:00 - 23:59	7	3,5
00:00 - 00:59	5	2,5
01:00 - 01:59	1	0,5
02:00 - 02:59	2	1,0
Total	200	100,0

Fonte: Detran/Goiás.

Constatamos que houve grande incidência dos AT no período da tarde. Os dados parecem indicar que a maior parte dos acidentes ocorreu das 12 às 18 horas representando 47,5% destes. Dessa forma o período da tarde concentrou o maior número de acidentes. Todavia houve uma diminuição destes no intervalo das 18 às 18:59, aumentando novamente no intervalo de 19 às 19:59 horas. No período da manhã o único horário que nos chamou atenção foi o horário das 8 às 08:59 horas.

Variável 6: **Causas dos Acidentes de Trânsito**

Nesta variável, buscamos compreender as causas que provocaram os acidentes de trânsito, objetivando entender os principais motivos e as circunstâncias que “provocaram os acidentes”, definindo as possíveis causas destes.

A definição dessas causas foi baseada nos BAT, visto que ao realizá-lo, o policial militar anota a ação do condutor e a causa que provocou o acidente. É importante ressaltar que houveram boletins de acidentes que apresentaram descrições ambíguas, dito de outro modo, na descrição do histórico do acidente haviam contradições nas versões apresentadas, versões contraditórias em que não foi possível identificar as causas destes acidentes. Também ocorreram boletins com registros insuficientes, com dados incompletos, não sendo também possível identificar as causas destes.

A Tabela 10 demonstra as causas dos acidentes de trânsito entre motociclistas e motoristas na cidade de Goiânia no ano de 2004.

Tabela 10. Causas dos acidentes de trânsito entre motociclistas e motoristas.

Causas	n	%
Desrespeito ao sinal pare ou dê a preferência	61	30,5
Conversão incorreta ou em local proibido	39	19,5
Não manteve a distância de segurança	36	18,0
Mudança súbita de faixa ou direção	13	6,5
Desrespeito ao semáforo	10	5,0
Ultrapassagem proibida ou incorreta	9	4,5
Manobra incorreta	4	2,0
Excesso de velocidade	2	1,0
Contramão de direção	2	1,0
Veículo estacionado	1	0,5
Ambíguo	12	6,0
Registro insuficiente	11	5,5
Total	200	100,0

Fonte: Detran/Goiás.

Tomados em conjunto, verificamos que, dentre as causas que provocaram os maiores índices de acidentes, foram, em primeiro lugar, o desrespeito ao sinal pare ou dê a preferência (30,5%), em segundo lugar, a conversão incorreta ou em local proibido, totalizando 19,5%, e, em terceiro lugar, não manter a distância de segurança (18,0%).

Percebemos que a causa número um, ou seja, o desrespeito ao sinal pare ou dê a preferência, evidencia a falta de respeito no trânsito com o outro, seja este outro motociclista ou motorista.

Variável 7: **Responsabilidade pelos Acidentes de Trânsito**

Nesta variável foi possível identificarmos a responsabilidade pelos acidentes, ou seja, quem “causou” o acidente. Assim podemos visualizar quem provocou mais acidentes, ou seja, motociclistas ou motoristas.

A definição da responsabilidade foi baseada nos BAT, visto que ao realizá-lo, o policial militar anota qual condutor provocou o acidente. É importante ressaltar que em alguns BAT este registro estava incompleto, cabendo ao técnico do departamento de estatística do Detran realizar esta análise e definir baseado no histórico do acidente e no croqui quem foi o responsável pelo acidente, motociclista ou motorista. Houve acidentes com histórico ambíguos, como também com registros insuficientes, ou seja, incompletos.

A Tabela 11 apresenta uma descrição dos responsáveis pelos duzentos acidentes de trânsito envolvendo motociclistas e motoristas.

Tabela 11. Descrição da responsabilidade pelos acidentes de trânsito envolvendo motociclistas e motoristas na cidade de Goiânia no ano de 2004.

Responsabilidade	n	%
Motorista	99	49,5
Motociclista	78	39,0
Ambíguo	12	6,0
Registro insuficiente	11	5,5
Total	200	100,0

Fonte: Detran/Goiás.

Com esses resultados, constatamos que dos duzentos acidentes pesquisados, 99 (49,5%) foram de responsabilidade dos motoristas, ou seja, estes provocaram os acidentes, e 78 (39,0%) foram responsabilidade dos motociclistas, 12 (6,0%) eram ambíguos e 11 (5,5%) apresentaram registro insuficiente.

Com esses resultados foi possível realizar o cruzamento de duas variáveis: causas x responsabilidade, objetivando analisar as principais causas dos acidentes quando estes foram responsabilidade dos motociclistas, e as principais causas dos acidentes quando estes foram de responsabilidade dos motoristas.

Dessa forma a Tabela 12 demonstra as causas mais recorrentes dentre os 78 acidentes provocados pelos motociclistas.

Tabela 12. Descrição das causas em que os motociclistas foram os responsáveis pelos acidentes de trânsito envolvendo motociclistas e motoristas na cidade de Goiânia no ano de 2004.

Causas	n	%
Não manteve a distância de segurança	29	37,1
Desrespeito ao sinal pare ou dê a preferência	17	21,7
Conversão incorreta ou em local proibido	11	14,1
Mudança súbita de faixa ou direção	8	10,2
Desrespeito ao semáforo	6	7,6
Ultrapassagem proibida ou incorreta	6	7,6
Manobra incorreta	3	3,8
Excesso de velocidade	1	1,2
Total	78	100,0

Fonte: Detran/Goiás.

Estes dados revelaram que, no que diz respeito aos motociclistas que causaram os acidentes, a causa que estava em primeiro lugar foi não manter a distância de segurança (37,1%). Isto significa que em 37,1% dos casos, os motociclistas bateram por trás, não estando atentos a movimentação ou possível alteração de movimento dos veículos.

Em segundo lugar, a causa geradora dos acidentes de trânsito em que os motociclistas foram os responsáveis foi o desrespeito ao sinal pare ou dê a

preferência (21,7%) e, em terceiro lugar, a conversão incorreta ou em local proibido (14,1%).

Com relação aos motoristas, observamos que, dos duzentos acidentes pesquisados, estes foram responsáveis por 99. A Tabela 13 revela as causas mais recorrentes dentre estes 99 acidentes provocados pelos motoristas.

Tabela 13. Descrição das causas em que os motoristas foram os responsáveis pelos AT envolvendo motociclistas e motoristas na cidade de Goiânia no ano de 2004.

Causas	n	%
Desrespeito ao sinal pare ou dê a preferência	44	44,4
Conversão incorreta ou em local proibido	28	28,3
Mudança súbita de faixa ou direção	10	10,1
Não manteve a distância de segurança	7	7,1
Desrespeito ao semáforo	4	4,0
Ultrapassagem proibida ou incorreta	3	3,0
Excesso de velocidade	1	1,0
Manobra incorreta	1	1,0
Veículo estacionado	1	1,0
Total	99	100,0

Fonte: Detran/Goiás.

Em primeiro lugar dos acidentes provocados pelos motoristas, foi o desrespeito ao sinal pare ou dê a preferência, o que equivale a quase metade dos acidentes (44,4%).

Em segundo lugar, a causa geradora dos acidentes de trânsito em que os motoristas foram os responsáveis foi conversão incorreta ou em local proibido (28,3%) e, em terceiro lugar, a mudança súbita de faixa ou direção (10,1%). (14,1%).

3.2 – Discussão dos Resultados

No presente estudo, os resultados encontrados para Goiânia assemelham-se, em grande parte das características aos estudos desenvolvidos no País em diversas épocas (Koizumi, 1992, Klein, 1994, Marin & Queiroz, 2000, Santos, 2000).

Segundo Koizumi (1992), a predominância do sexo masculino em todas as pesquisas sobre acidentes de motocicleta é marcante. Ela varia de 79,0% a 96,0%. O presente estudo corrobora com este achado, visto que, no grupo dos motociclistas, 89,0% dos envolvidos nos acidentes eram do sexo masculino.

No que se refere à faixa etária dos motociclistas, houve predominância na faixa etária jovem. O percentual de menores de 34 anos foi de 74,0%, e entre 21 e 24 anos houve um percentual de 29,0%. Este dado revela uma população predominantemente jovem entre os motociclistas. Ainda segundo Koizumi (1992), o sexo e a idade são as duas variáveis que melhor caracterizam as vítimas nos acidentes de motocicleta.

No grupo dos motoristas também constatou-se que 63,5 % eram do sexo masculino, bem como 41,0% com idade inferior a 34 anos. A faixa etária dos acidentados que prevaleceu em primeiro lugar foi a dos 30 aos 34 anos, representando 16,5%.

Comparando os dois grupos, é notório que, no grupo dos motociclistas, predominaram homens e que estes eram mais jovens do que no grupo dos motoristas.

Com relação à natureza dos acidentes, no presente estudo, o que apareceu em primeiro lugar foi a colisão, com um percentual de 62,5% do total dos acidentes. Conforme Santos (2000), a classificação da incidência dos acidentes pode dar indicações importantes sobre as condições dos acidentes e, sobretudo dos responsáveis por estes.

Dessa forma, a colisão parece indicar que alguns fatores principais podem estar contribuindo para a ocorrência deste tipo de acidente, tais como: o excesso de velocidade, o não respeito à sinalização, incluindo o semáforo e a não observação de condutas de segurança relativos à circulação, tais como, observação da distância mínima de segurança, atenção aos possíveis deslocamentos de outros veículos, não ultrapassar pela direita, não ultrapassar em condição de pouca visibilidade, sinalizar mudança de direção, etc. Outro dado que deve ser ressaltado refere-se à quantidade de vítimas que ocorreram nos acidentes, ou seja, em 70,0% dos acidentes.

Segundo Queiroz e Oliveira (2003), a gravidade dos ferimentos do motociclista ou de seu passageiro, quando envolvidos em acidentes, é muito maior do que nos demais acidentes de veículo a motor. De acordo com esses autores, há uma estimativa de que a proporção de feridos por acidentes de trânsito seja de 90,0% para os acidentes de motocicleta e de 9,0% para os automóveis.

No presente estudo, embora não tenha sido observado de modo mais sistemático a variável de quem eram as vítimas nos acidentes, os BAT pesquisados parecem indicar que os motociclistas foram as principais vítimas, sendo socorridos pelos bombeiros ou encaminhados para o HUGO, ao passo que os motoristas, na grande maioria, somente sofriram danos materiais.

Outro dado que merece ser destacado no presente estudo refere-se aos horários em que ocorreram a maior parte dos acidentes entre motociclistas e motoristas. Houve predominância de acidentes no horário entre 12 e 17:59 horas, representando um percentual de 47,5%. Este dado corrobora com os achados de Santos (2000) na cidade de Belo Horizonte. Segundo a autora, não coincidentemente, o horário em que acontece a maior porcentagem de acidentes é o que está compreendido entre meio dia e seis da tarde.

Santos (2000) aponta que esse é o horário em que as ruas estão mais congestionadas, o trânsito está mais conturbado, além de ter maior número de pessoas circulando nas ruas, aumentando a probabilidade de ocorrer uma colisão entre carros.

Outro dado relevante no estudo refere-se às causas dos acidentes de trânsito entre os motociclistas e motoristas. No conjunto, percebemos que, dentre as causas que provocaram os maiores índices de acidentes, foram, em primeiro lugar, o desrespeito ao sinal pare ou dê a preferência, com um percentual de 30,5%, em segundo lugar, a conversão incorreta ou em local proibido, totalizando 19,5%, e, em terceiro lugar, não manter a distância de segurança, com 18,0%.

Podemos afirmar que, no caso desta amostragem, a causa final dos acidentes foi um erro humano, o qual poderia, em toda evidência, ter sido evitado. A sinalização existia e foi, poderia assim dizer, expressamente desrespeitada. Isto converge com o imaginário comum que a maior causa de acidentes é a imprudência ou a irresponsabilidade, conforme cita alguns autores (Pereira, 1997, Campos & Lagares, 2001, Lima, 2005). Ora, aquilo, que permanece desconhecido ou não estudado são as causas pelos quais isto ocorre.

Apontar como resposta para esta problemática a “falta de educação para o trânsito” nos parece uma atitude simplista, uma vez que ela ignora as campanhas, a obrigatoriedade da formação nos Centros de Formação de Condutores (CFC), as práticas de “educação para o trânsito” nas escolas ou ainda, parece ignorar o fato de que o trânsito se constitui em uma prática social complexa, cuja tarefa básica do motociclista e do motorista, o “dirigir” tem um caráter não-estruturado.

Com relação aos responsáveis pelos acidentes, foi relevante a constatação de que dos duzentos acidentes pesquisados, 99 foram responsabilidade dos motoristas,

representando 49,5% e 78 foram responsabilidade dos motociclistas, com um percentual de 39,0%.

Existe no imaginário social o fato de que os motociclistas são os maiores responsáveis pelos acidentes de trânsito. O comportamento dos motociclistas gera uma imagem que faz aumentar a oposição carro e motocicleta, tal imaginário, todavia, não correspondeu nesta amostragem. Constatamos que os motoristas estiveram em primeiro lugar na responsabilidade pelos acidentes de trânsito, que envolveram motociclistas e motoristas.

Com os resultados a partir do cruzamento das variáveis causas e responsáveis pelos acidentes de trânsito podemos observar que, no que diz respeito aos motociclistas que causaram os acidentes, a causa que estava em primeiro lugar foi não manter a distância de segurança (37,1%). O motociclista, por utilizar-se de um veículo menor, que exige menos espaço, tende a querer tirar vantagem desta situação, ou seja, entrar em lugares impróprios, burlar algumas normas de circulação. Este dado explicita essa realidade, visto que, por andarem muitas vezes “colados nos veículos”, os motociclistas provocam acidentes.

Com relação aos motoristas, observamos que, dos duzentos acidentes pesquisados, a causa que estava em primeiro lugar dos acidentes provocados pelos motoristas, foi o desrespeito ao sinal pare ou dê a preferência, o que equivale a quase metade dos acidentes (44,4%). Duas hipóteses podem ser levantadas: ou o motorista não viu, não percebeu a presença do motociclista ou ele percebeu e “considerou” que o motociclista iria ceder, uma vez que o carro é um veículo maior e o acidente de motocicleta pode produzir lesões graves no motociclista. Nos parece pertinente afirmar a necessidade de se investigar a causa última, uma vez que a causa final pode ser relativa às condições de visibilidade de uma motocicleta em movimento. Não há,

ao nosso conhecimento, registros, pesquisas considerando o relato dos próprios motoristas envolvidos em acidentes com motocicletas.

De acordo com o CTB, artigo 27, inciso 2, p. 25 “respeitadas as normas de circulação e conduta estabelecidas neste artigo, em ordem decrescente, os veículos de maior porte serão sempre responsáveis pela segurança dos menores, os motorizados pelos não motorizados e, juntos, pela incolumidade dos pedestres”.

Conforme podemos observar a obediência a este artigo fundamental do CTB não tem sido respeitado pelos motoristas, que tem sido responsáveis por grande parte dos acidentes que envolveram motocicletas e carros.

Comparando os dois grupos em relação à responsabilidade destes quanto aos acidentes, é significativo constatar que a causa número um no grupo dos motociclistas foi não manter a distância de segurança e a causa número um no grupo dos motoristas foi o desrespeito ao sinal pare ou dê a preferência. É possível inferir que os motociclistas revelam estilos de circulação inadequados, ou seja, que eles se expõem aos riscos, não obedecendo a distância mínima de segurança. Entretanto, os motoristas desrespeitam a sinalização.

Em função desses dados surgiram indagações importantes: será que os motociclistas atribuem a si a responsabilidade pelos acidentes de trânsito? E os motoristas consideram-se responsáveis? Percebem a situação de desrespeito à sinalização?

A tarefa de “dirigir” é uma tarefa *não-estruturada*, ou seja, a grande parte dessa tarefa é aprendida durante a sua realização, portanto a experiência de cada sujeito em particular, tem um peso muito grande na eficácia final da ação (Campos & Lagares, 2001, Lemos, 2004).

Percebemos que a tarefa dirigir é complexa e envolve múltiplos fatores e cada grupo social, neste estudo em específico, os motociclistas e os motoristas, tendem a apresentar formas diferentes de percepção, representações sociais diferentes acerca desta tarefa dirigir, como também do trânsito.

As representações orientam as práticas sociais. Com base nesse estudo, desenvolveremos o próximo estudo, com o objetivo de compreendermos o imaginário, ou seja, as representações sociais dos motociclistas e motoristas na cidade de Goiânia, visando contribuir para a compreensão deste complexo fenômeno que constitui o trânsito.

3.3 – Estudo 2 - Estudo da Representação Social de Trânsito como Prática Social Complexa em Motociclistas e Motoristas em Goiânia.

3.3.1 - Amostra

Os participantes desse estudo, motociclistas e motoristas foram escolhidos aleatoriamente em locais de grande concentração destes, tais como pátios da Universidade Católica de Goiás e Universidade Salgado de Oliveira, bancos, rodoviária de Goiânia e Araguaia Shopping. Foram excluídos da amostra, os profissionais do trânsito e pessoas que possuíam a CNH há menos de um ano.

No grupo dos motociclistas todos eram habilitados. Em relação ao tempo de CNH desses, constatamos que a maior parte apresentou já ter habilitação entre seis e dez anos (32,0%). No que diz respeito à quantidade de horas que os motociclistas passaram no volante por semana, observamos que 50,0% destes passavam em média entre uma e duas horas por dia no trânsito.

As Tabelas 14 e 15 demonstram o perfil referente ao sexo e à faixa etária dos motociclistas.

Tabela 14. Sexo dos motociclistas.

Sexo	Motociclistas	
	n	%
Masculino	85	85,0
Feminino	15	15,0
Total	100	100,0

Tabela 15. Faixa etária dos motociclistas.

Faixa Etária	Motociclistas	
	n	%
18 – 25	38	38,0
26 – 35	42	42,0
36 – 45	14	14,0
46 – 55	5	5,0
> 55	1	1,0
Total	100	100,0

Observamos que, em relação ao sexo, 85,0% dos participantes eram do sexo masculino e 15,0%, do sexo feminino. No que se refere à faixa etária, a maior concentração dos participantes foi, em primeiro lugar, entre 26 e 35 anos, representando 42,0%, e, em segundo lugar, entre 18 e 25 anos, representando 38,0%.

No grupo dos motoristas todos eram habilitados. Com relação ao tempo de CNH dos motoristas, constatamos que a maior parte destes apresentou ter habilitação entre seis e dez anos (40,0%). No que diz respeito à quantidade de horas que os

motoristas passaram no volante por semana, observamos que 50,0% destes passavam, em média, entre duas e cinco horas por dia no trânsito.

As Tabelas 16 e 17 demonstram o perfil referente ao sexo e à faixa etária da amostra pesquisada.

Tabela 16. Sexo dos motoristas.

Sexo	Motoristas	
	n	%
Masculino	50	50,0
Feminino	50	50,0
Total	100	100,0

Tabela 17. Faixa etária dos motoristas.

Faixa Etária	Motoristas	
	n	%
18 – 25	37	37,0
26 – 35	35	35,0
36 – 45	17	17,0
46 – 55	8	8,0
> 55	3	3,0
Total	100	100,0

Observamos que, em relação ao sexo, 50,0% dos participantes eram do sexo masculino e 50,0% do sexo feminino. No que se referia à faixa etária, a maior concentração dos participantes foi, em primeiro lugar, entre 18 e 25 anos, representando 37,0% e, em segundo, lugar entre 26 e 35 anos, representando 35,0%.

3.3.2 - Procedimento

No estudo 2 foram realizadas duas etapas de coleta de dados, correspondendo a dois grupos diferentes de participantes, buscamos compreender o grupo dos motociclistas e dos motoristas.

Foram aplicados questionários em cem motociclistas e em cem motoristas da grande Goiânia, nos meses de setembro e outubro de 2005. O instrumento completo está no (Anexo A). Com esse questionário buscamos colher a representação social do contexto trânsito, a representação da tarefa dirigir, a representação social dos “outros motoristas”, a representação social das causas dos acidentes de trânsito, a representação social dos responsáveis pelos acidentes e as justificativas comportamentais acerca dos acidentes de trânsito.

Para estudar a representação social do contexto trânsito utilizamos um instrumento de pesquisa contendo uma questão do tipo “questão de evocações”, clássica na abordagem estrutural das representações sociais. Esse método consiste na indução de um processo de associação livre, tendo como estímulo uma palavra que designa o objeto da representação. Os participantes tinham cinco linhas numeradas para responder a questão. Tal questão foi formulada nos seguintes termos:

Quando você escuta a expressão “TRÂNSITO”, quais são as palavras ou expressões que vêm imediatamente à sua cabeça?

Figura 1. Questão de evocação com a expressão trânsito.

Para realizar o estudo da representação social do dirigir construímos um instrumento em que utilizamos o mesmo tipo de “questão de evocações”, já descrita na representação social do contexto trânsito. Os participantes tinham cinco linhas numeradas para responder a questão. É importante ressaltar que no grupo dos motociclistas utilizamos a expressão “dirigir motocicleta” no lugar da expressão “dirigir”. A questão foi formulada nos seguintes termos:

Quando você escuta a expressão “DIRIGIR”, quais são as palavras ou expressões que vêm imediatamente à sua cabeça?

Figura 2. Questão de evocação com a expressão dirigir.

Para realizar o estudo da representação social dos “outros motoristas” utilizamos um instrumento já validado por Campos e Lagares (2001). O instrumento constituído de uma questão, composta por 10 escalas, variando de sete pontos, sendo um pólo caracterizado por um comportamento percebido como típico do “bom motorista”, e no outro o comportamento que se lhe opõe, ou seja, característico do “mau motorista”. Este instrumento foi aplicado ao grupo de cem motociclistas e ao grupo de cem motoristas.

Formulamos a questão nos seguintes termos: “Na sua opinião, a maioria das pessoas que dirigem”, solicitando aos participantes que se posicionassem nas escalas, de acordo com a seguinte instrução:

“Nesta questão, são apresentados alguns itens, em escala variando de 1 a 7. Caso você concorde plenamente com uma das afirmações, marque com um “X” acima do número que aparece logo abaixo da afirmação, ou 1 ou 7. Caso concorde muito com uma das afirmações, marque o número que melhor expresse sua opinião, ou seja, 2 ou 3 para a afirmação do lado esquerdo, ou 5 ou 6 para a afirmação do lado direito. Se não tiver opinião formada, ou discordar de ambas as afirmações, assinale o número 4.

Abaixo são apresentados dois exemplos:

Respeita	não sei dizer	Não respeita
as leis de		as leis de
trânsito		trânsito
1 _____	2 _____	3 _____
4 _____	5 _____	6 _____
7 _____		7 _____
Dirige com bastante	não sei dizer	Dirige com
responsabilidade		imprudência
1 _____	2 _____	3 _____
4 _____	5 _____	6 _____
7 _____		7 _____

Figura 3. Questão da representação social dos “outros motoristas”.

Para estudar a representação social das causas dos acidentes de trânsito utilizamos um instrumento de pesquisa contendo uma questão de evocação com a expressão causas dos acidentes de trânsito. Era uma questão aberta e os participantes tinham três linhas numeradas para responder.

“Cite quais são, na sua opinião, as principais causas dos acidentes de trânsito”.

Figura 4. Questão de evocação com a expressão causas dos acidentes de trânsito.

Para estudar a representação social dos responsáveis pelos acidentes de trânsito e as justificativas comportamentais acerca destes utilizamos um instrumento, contendo três cenários de AT ocorridos na cidade de Goiânia no ano de 2004, envolvendo motociclistas e motoristas. As situações eram reais e foram extraídas dos BAT registrados pela Polícia Militar e encaminhados ao Detran. De acordo com esses BAT, selecionamos os três cenários. Em cada cenário havia o histórico do acidente, registrado pelo policial que também atribui a responsabilidade pelo acidente e realiza o desenho da cena. Quando o policial não atribui o responsável, cabe ao técnico do departamento de estatística do Detran fazer tal análise. Em alguns BAT apareciam registros insuficientes ou situações ambíguas. A partir dos BAT pesquisados, três cenários foram selecionados para compor o instrumento de pesquisa.

No Cenário um conforme histórico do acidente, a responsabilidade deste foi atribuída pelo policial responsável pelo BAT e em concordância do técnico do

departamento de estatística do Detran que registrou o BAT, ao motorista. No Cenário dois a responsabilidade foi atribuída ao motociclista e no Cenário três era uma situação ambígua, em que no BAT não constava quem foi o responsável pelo acidente, ou seja, nem o policial, nem o técnico atribuem.

No questionário utilizado cada cenário de AT foi descrito e o participante deveria analisar e realizar o julgamento de quem seria o responsável pelo acidente, ou seja, quem o provocou. Logo em seguida os participantes deveriam justificar suas respostas.

Segue como exemplo o Cenário um. Os cenários dois e três estão descritos no (Anexo A).

Os condutores afirmaram que o motociclista transitava pela rua 1015, sentido aproximado sul-norte, o motorista transitava pela Avenida 2ª radial, sentido leste-oeste. No cruzamento das vias, na rótula, momento em que o motociclista concluía o contorno da mesma para continuar seu trajeto pela rua 1015, vindo o motorista passar pelo sinal “pare”, ocasionou o abalroamento da parte frontal (lado direito do carro com a lateral direita da motocicleta) causando danos materiais nos veículos e ferimentos no motociclista. Segundo o seu julgamento quem poderia estar errado?

() motorista () motociclista () os dois

Agora justifique a sua resposta:

—

Figura 5. Cenário um para estudo das representações dos responsáveis pelos acidentes de trânsito e suas justificativas.

3.3.3 – Resultados

3.3.3.1 – Representação Social do Contexto Trânsito em Motociclistas.

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, ao 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, 2003a; Campos & 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; 2003b) 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.

Em uma tabela, chamada, “tabela de quatro casas” (ou uma tabela com quatro quadrantes), são apresentados os resultados em termos das palavras ou expressões produzidas pelos sujeitos, tal qual os sujeitos as produziram.

No quadro superior e à esquerda, encontra-se o que Abric chama atualmente de “*zona do núcleo central*” encontram-se as evocações mais frequentes 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).

As palavras que aparecem neste quadrante são também chamadas de “*palavras salientes*” no sentido de palavras que se destacam; o quadrante superior direito comporta a “*primeira periferia*”, onde aparecem os elementos que apresentam alta frequência 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 frequência associada a uma ordem média de aparecimento média 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 frequência e sempre evocados nas últimas posições. É importante destacar que até recentemente (Abric, 2003) os elementos contrastantes eram incluídos na primeira periferia.

A definição da frequência intermediária deve levar em consideração dois critérios: a distribuição total (relação entre número de ocorrências e quantidade de evocações) e a quantidade de palavras muito frequentes, o que é relativo ao fato de um grupo ser muito ou pouco homogêneo em relação ao objeto, ou seja, a existência ou não de “elementos” (aqui representados por palavras) consensuais.

A adoção de uma frequência intermediária muito baixa produzirá um número ilusório de palavras na zona central e inversamente a adoção de um número elevado vai isolar poucas hipóteses de centralidade; a primeira estratégia constitui um erro que levará ao desgaste nas tentativas de testagem da centralidade, enquanto a segunda é uma opção quando estudos anteriores já indicam um grupo coeso com relação ao objeto social em questão.

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, todas 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.

Na representação social do contexto trânsito as respostas foram então analisadas pelo programa EVOC, distribuídas quanto à sua freqüência e ordem média de evocação. Os resultados são apresentados na Tabela 18, denominada classicamente de “tabela de quatro casas”. Nela se encontram distribuídas as produções dos participantes da seguinte forma:

Tabela 18. Resultado da questão de evocação: representação social de trânsito, elaborada por motociclistas da cidade de Goiânia.

Ordem média de evocação

F r e q u ê n c i a	38 perigo (3,1)	23 cuidado (3,9)
	37 acidentes (2,6)	18 imprudência (3,4)
	31 caos (3,1)	18 <i>stress</i> (3,5)
	31 atenção (2,7)	
	18 congestionamento (2,5)	
	14 desrespeito (3,0)	14 mortes (3,5)
	11 responsabilidade (3,0)	8 brigas (3,5)
	10 velocidade (2,2)	7 impaciência (4,7)
	9 violência (2,5)	5 sinalização (3,2)
	8 respeito (3,1)	
	7 medo (2,4)	
	7 movimento (1,7)	
	5 paciência (3,0)	
	5 pessoas (3,0)	

Rang médio 3,2

Freqüência mínima: 5

Freqüência intermediária: 18

Os resultados obtidos com essa questão parecem indicar que a representação do trânsito, dos motociclistas está possivelmente organizada em torno de três elementos que são provavelmente centrais: “perigo” (perigo, acidentes e mortes), “caos” (caos e congestionamento) e “atenção” (atenção, cuidado e responsabilidade). Além desses, destacam-se em segundo plano pertencentes a primeira periferia os elementos: imprudência (imprudência e desrespeito) e *stress*.

Com esses resultados, observamos que a partir dos elementos que apareceram na representação social de trânsito dos motociclistas, inferimos que trata-se de uma representação negativa do contexto trânsito, considerando-o perigoso, gerador de acidentes e mortes, desorganizado e estressante.

3.3.3.2 – Representação Social do Contexto Trânsito em Motoristas.

As análises foram realizadas conforme descrito na etapa anterior. Os resultados são apresentados na Tabela 19, denominada classicamente de “tabela de quatro casas”.

Tabela 19. Resultado da questão de evocação: representação social de trânsito, elaborada por motoristas da cidade de Goiânia.

Ordem média de evocação		
F	33 caos (2,5)	27 <i>stress</i> (3,0)
r	31 atenção (2,4)	
e	27 congestionamento (2,1)	
q	25 acidentes (2,7)	
u	20 perigo (2,8)	
ê	14 responsabilidade (2,9)	17 cuidado (3,0) 12 imprudência (3,0) 10 mortes (3,7) 10 violência (3,1) 9 desrespeito (3,2) 7 sinalização (3,7) 6 tráfego (3,0) 5 brigas (3,8) 5 medo (3,6) 5 prudência (4,0)
n	13 carros (2,1)	
c	12 movimento (2,1)	
i	10 respeito (2,4)	
a	9 barulho (2,5)	
	6 pedestres (2,1)	
	5 correria (2,8)	
	5 leis (2,2)	
	5 cansaço (2,6)	

Rang médio 3,0

Frequência mínima: 5

Frequência intermediária: 20

Os resultados obtidos nessa questão parecem indicar que a representação do trânsito dos motoristas está possivelmente organizada em torno dos seguintes elementos centrais: “caos” e “atenção”. Na primeira periferia estão os elementos: *stress*, responsabilidade, carros, movimento e respeito.

Estes resultados pressupõem uma representação negativa do contexto trânsito, pois aparecem com destaque elementos negativos atribuídos ao trânsito.

3.3.3.3 – Representação Social da Tarefa Dirigir em Motociclistas.

Para o tratamento dos dados, foram considerados dois critérios: a frequência e a ordem média de evocação. Os resultados são apresentados na Tabela 20, denominada classicamente de “tabela de quatro casas”.

Tabela 20. Resultado da questão de evocação: representação social da tarefa dirigir motocicleta elaborada por motociclistas da cidade de Goiânia.

Ordem média de evocação		
F r e q u ê n c i a	53 perigo (2,6)	29 velocidade (3,3)
	47 atenção (3,1)	26 acidentes (3,2)
	28 cuidado (2,9)	
	22 imprudência (2,5)	
	21 agilidade (3,0)	
	14 capacetes (2,0)	14 desrespeito (3,5)
	14 medo (2,5)	6 riscos (4,0)
	12 economia (3,0)	
	10 liberdade (2,4)	
	9 irresponsabilidade (1,8)	
	6 prazer (2,8)	
	6 pressa (2,8)	
	5 insegurança (2,2)	

Rang médio 3,2

Frequência mínima: 5

Frequência intermediária: 21

Assim, os resultados obtidos nesta questão parecem indicar que na representação da tarefa de dirigir motocicleta do grupo pesquisado, aparecem como supostamente os elementos centrais: “perigo” (acidentes, imprudência) e “atenção” (cuidado). Além desses, destacam-se em segundo plano pertencentes a primeira periferia os elementos: velocidade, economia e liberdade.

A partir dos elementos que apareceram na representação social da tarefa dirigir motocicleta, inferimos que trata-se de uma representação predominantemente negativa, conforme evidencia-se a frequência e ordem da evocação, todavia apenas em parte idealizada, visto que os motociclistas consideram a tarefa como perigosa, porém que exige bastante atenção e que proporciona agilidade, velocidade, economia e liberdade.

3.3.3.4 – Representação Social da Tarefa Dirigir em Motoristas.

As análises foram realizadas conforme descrito na etapa anterior. Os resultados são apresentados na Tabela 21, denominada classicamente de “tabela de quatro casas”.

Tabela 21: Resultado da questão de evocação: representação da tarefa dirigir elaborada por motoristas da cidade de Goiânia.

Ordem média de evocação

F r e q u ê n c i a	59 atenção (2,2)	20 respeito (3,2)
	30 cuidado (2,8)	
	30 responsabilidade (2,4)	
q u ê r c i a	11 liberdade (3,1)	13 segurança (4,0)
	10 prudência (2,8)	13 paciência (3,4)
	10 prazer (2,3)	7 acidentes (3,8)
	8 cansaço (2,6)	7 perigo (3,4)
	7 <i>stress</i> (2,8)	7 carros (3,2)
	5 calma (3,0)	5 conforto (4,4)
		5 educação (4,0)

Rang médio 3,2

Frequência mínima: 5

Frequência intermediária: 20

Desta forma, os resultados obtidos nesta questão parecem indicar que na representação da tarefa dirigir do grupo pesquisado, aparecem como supostamente os elementos centrais “atenção”, “cuidado” e “responsabilidade”. Na primeira periferia aparecem os elementos: respeito, liberdade, prudência e prazer.

Podemos supor que os sujeitos apresentam uma representação idealizada da tarefa.

3.3.3.5 – Representação Social dos “Outros Motoristas” em Motociclistas.

Na representação social dos “outros motoristas” as respostas foram analisadas com base na frequência (média e o desvio-padrão) de cada dos dez itens da escala.

Os resultados são apresentados na Tabela 22.

Tabela 22. Resultados das escalas de percepção dos “outros motoristas” em motociclistas (n=100).

Variáveis comparadas	Motociclistas	
	Média	DP
Com atenção/Desatenção	4,94	1,66
Velocidade adequada/ Velocidade inadequada	5,16	1,54
Respeita/ não respeita as leis de trânsito	5,43	1,49
Responsabilidade/ Imprudência	5,22	1,43
Bastante / pouca agilidade	4,19	1,82
Ultrapassagem com segurança/ insegura	5,43	1,58
Uso/ Não uso de seta em mudança de direção	4,74	1,87
Respeita/ desrespeita sinal pare ou dê a preferência	5,02	1,64
Respeita a distancia mínima/ cola na traseira	5,57	1,53
Freia calmamente/ freia bruscamente	4,67	1,74

Os dados resultantes indicam que de modo geral houve uma tendência da grande maioria dos motociclistas em avaliarem os “outros motoristas” com características típicas do “mau motorista” pois a média superou em todos os itens o ponto 4.

Podemos destacar esta tendência mais acentuada nos itens: respeita a distância mínima/cola na traseira (5,57), respeita/não respeita as leis de trânsito (5,43), ultrapassagem com segurança/insegura (5,43), responsabilidade/imprudência (5,22), velocidade adequada/velocidade inadequada (5,16) e respeita/desrespeita o sinal pare ou dê a preferência (5,02).

3.3.3.6 – Representação Social dos “Outros Motoristas” em Motoristas.

Na representação social dos “outros motoristas” as respostas foram analisadas utilizando-se o mesmo procedimento conforme descrito na etapa anterior. Os resultados são apresentados na Tabela 23.

Tabela 23. Resultados das escalas de percepção dos “outros motoristas” em motoristas (n=100)

Variáveis comparadas	Motoristas	
	Média	DP
Com atenção / Desatenção	4,84	1,79
Velocidade adequada / Velocidade inadequada	5,01	1,67
Respeita / Não respeita as leis de trânsito	5,19	1,68
Responsabilidade / Imprudência	4,97	1,64
Bastante / Pouca agilidade	4,44	1,79
Ultrapassagem com segurança / Insegura	5,19	1,72
Uso / Não uso de seta em mudança de direção	4,56	2,04
Respeita / Desrespeita sinal pare ou dê a preferência	4,66	2,00
Respeita a distância mínima / Cola na traseira	5,30	1,70
Freia calmamente / Freia bruscamente	4,49	1,75

Os dados resultantes indicam que de modo geral houve uma tendência da grande maioria dos motoristas em avaliarem os “outros motoristas” com características típicas do “mau motorista”, pois a média superou em todos os itens o ponto 4. Podemos destacar esta tendência mais acentuada nos itens: respeita a distância mínima/cola na traseira (5,30), respeita/desrespeita as leis de trânsito

(5,19), ultrapassagem com segurança/insegura (5,19), velocidade adequada/inadequada (5,01) e responsabilidade/imprudência (4,97).

3.3.3.7 - Representação das causas dos Acidentes de Trânsito em Motociclistas.

Todas as causas foram lidas e registradas. Com base nesse procedimento, foram definidas as principais causas, ou seja, foram organizadas em categorias. Para ser classificada como uma categoria a causa deveria ter frequência igual ou superior a quatro. Com esse procedimento, as causas que apresentaram menor frequência que quatro foram inseridas na categoria outras causas. A Tabela 24 apresenta os resultados.

Tabela 24. Principais Causas dos AT no grupo dos motociclistas.

Principais Causas	Motociclistas	
	n	%
Desatenção	61	61,0
Imprudência	56	56,0
Desrespeito às leis de trânsito	50	50,0
Excesso-de-velocidade	46	46,0
Álcool	39	49,0
Pressa	17	17,0
Falta de experiência/má formação	7	7,0
Falta de manutenção do veículo	4	4,0
Má conservação das vias	5	5,0
Outras causas	7	7,0

Verificamos que no grupo dos motociclistas a causa, em primeiro lugar, geradora dos acidentes de trânsito foi considerada a desatenção (61,0%), em segundo

lugar, a imprudência (56,0%) e, em terceiro lugar, o desrespeito às leis de trânsito (50,0%).

3.3.3.8 - Representação das Causas dos Acidentes de Trânsito em Motoristas.

Para realizar a análise dos dados utilizamos o mesmo procedimento conforme descrito na etapa anterior. A Tabela 25 apresenta os resultados.

Tabela 25. Principais Causas dos AT no grupo dos motoristas.

Principais Causas	Motoristas	
	n	%
Imprudência	69	69,0
Desatenção	51	51,0
Desrespeito às leis de trânsito	43	43,0
Álcool	42	42,0
Excesso-de-velocidade	35	35,0
Pressa	17	17,0
Falta de experiência/má formação	13	13,0
Falta de manutenção do veículo	5	5,0
Stress/cansaço/sono	4	4,0
Má conservação das vias	4	4,0
Outras causas	9	9,0

Observamos que no grupo dos motoristas a causa, em primeiro lugar, geradora dos acidentes de trânsito foi considerada a imprudência (69,0%), em segundo lugar, a desatenção (51,0%) e, em terceiro lugar, o desrespeito às leis de trânsito (43,0%).

3.3.3.9 – Representação Social dos Responsáveis pelos Acidentes e Justificativas Comportamentais no Grupo dos Motociclistas e Motoristas.

No Cenário um, no item representação social dos responsáveis pelos acidentes de trânsito os dados foram analisados estatisticamente através do teste qui-quadrado, fixando-se um nível de 95% de confiança. Foi possível realizarmos a porcentagem dos motoristas responsáveis, motociclistas ou os dois nos dois grupos.

Observamos através da Tabela 26 que não existe diferença significativa ($p = 0,149$) entre a responsabilidade pelo acidente nos grupos estudados.

Tabela 26. Responsáveis pelos AT segundo motociclistas e motoristas no cenário um.

Responsável pelo acidente	Motociclistas		Motoristas	
	n	%	n	%
Motorista	85	85,0	92	92,0
Motociclista	1	1,0	2	2,0
Os Dois	14	14,0	6	6,0
Total	100	100,0	100	100,0

$$\chi^2 = 3,810; \quad p = 0,14$$

De acordo com esses resultados, observamos que não houve diferenças significativas entre os dois grupos, ou seja, acerca das atribuições dos acidentes de trânsito. Desta forma, no cenário um, percebemos que tanto para os motociclistas, quanto para os motoristas os maiores responsáveis pelo acidente foram os motoristas.

Com relação às justificativas comportamentais apresentadas pelos motociclistas e motoristas acerca dos AT, a análise foi realizada com a leitura de todas as respostas apresentadas pelos participantes. Todas as respostas foram categorizadas.

Após tal análise foram escolhidas como categorias as justificativas comportamentais que tiveram frequência igual ou acima de quatro. Com esse

procedimento, as justificativas com frequência inferior a quatro foram inseridas na categoria outras justificativas. A Tabela 27 expõe os resultados sobre as justificativas comportamentais citadas pelos motociclistas e motoristas no cenário um.

Tabela 27. Justificativas apresentadas pelos motociclistas e motoristas no cenário um.

Justificativas	Motociclistas	Justificativas	Motoristas
	n		n
Desrespeito ao sinal pare	59	Desrespeito ao sinal pare	77
Preferência do motociclista	37	Preferência do motociclista	36
Desatenção	6	Desatenção	4
Pressa	-	Pressa	7
Desrespeito ao motociclista	4	Desrespeito ao motociclista	-
Outras	6	Outras	-

De acordo com os resultados apresentados podemos verificar que nos dois grupos a justificativa que apareceu, em primeiro lugar, foi o desrespeito ao sinal pare e, em segundo lugar o fato de que a preferência era do motociclista.

No cenário dois, os dados foram tratados conforme descrito no cenário um. Podemos notar através da Tabela 28 que não existe diferença significativa ($p= 0,297$) entre a responsabilidade pelo acidente nos grupos estudados.

Tabela 28. Responsáveis pelos AT segundo motociclistas e motoristas no cenário dois.

Responsável pelo acidente	Motociclistas		Motoristas	
	n	%	n	%
Motorista	-	0,0	-	0,0
Motociclista	94	94,0	90	90,0
Os Dois	6	6,0	10	10,0
Total	100	100,0	100	100,0

$$\chi^2 = 1,087; \quad p = 0,297$$

De acordo com os resultados apresentados, não houve diferenças significativas entre os dois grupos, ou seja, acerca das atribuições dos acidentes de trânsito.

Desta forma, no cenário dois, verificamos que, tanto para os motociclistas quanto, para os motoristas os grandes responsáveis pelo acidente foram os motociclistas.

No cenário dois, no item justificativas comportamentais acerca dos AT utilizamos a mesma forma de análise apresentada no cenário um. A Tabela 29 apresenta os resultados.

Tabela 29. Justificativas apresentadas pelos motociclistas e motoristas no cenário dois.

Justificativas	Motociclistas	Justificativas	Motoristas
	n		n
Não manteve a distância de segurança	59	Não manteve a distância de segurança	52
Desatenção	37	Desatenção	37
Desrespeito à sinalização	6	Desrespeito à sinalização	4
Excesso de velocidade	-	Excesso de velocidade	8
Frenagem brusca do motorista	4	Frenagem brusca do motorista	6
Outras	6	Outras	-

De acordo com os resultados apresentados, podemos verificar que nos dois grupos a justificativa que apareceu, em primeiro lugar, foi não manter a distância de segurança e, em segundo lugar, a desatenção.

No cenário três, os dados foram tratados conforme descrito nos cenários anteriores e observamos através da Tabela 30 que também não apresentou diferença significativa ($p = 0,227$) entre a responsabilidade pelo acidente nos grupos estudados.

Tabela 30. Responsáveis pelos AT segundo motociclistas e motoristas no cenário três.

Responsável pelo acidente	Motociclistas		Motoristas	
	n	%	n	%
Motorista	20	20,0	24	24,0
Motociclista	48	48,0	36	36,0
Os Dois	32	32,0	40	40,0
Total	100	100,0	100	100,0

$$\chi^2 = 2,967 ; \quad p = 0,227$$

De acordo com os resultados não houve diferenças significativas entre os dois grupos, ou seja, acerca das atribuições dos acidentes de trânsito. Desta forma no cenário três por ser um cenário ambíguo, no grupo dos motociclistas, os motoristas foram considerados 20,0% responsáveis pelos acidentes, os motociclistas foram considerados 48,0% responsáveis e os dois (motociclistas e motoristas) foram considerados 32,0% responsáveis.

No grupo dos motoristas, os motoristas foram considerados 24,0% responsáveis pelos acidentes, os motociclistas foram considerados 36,0% responsáveis e os dois (motociclistas e motoristas) foram considerados 40,0% responsáveis.

Neste cenário ambíguo chamou-nos a atenção o fato de os motociclistas proporcionalmente terem sido considerados os maiores responsáveis pelos acidentes, tanto no grupo dos motociclistas, quanto no grupo dos motoristas.

No item justificativas comportamentais acerca dos AT utilizamos a mesma forma de análise apresentada nos cenários anteriores. A Tabela 31 apresenta os resultados.

Tabela 31. Justificativas apresentadas pelos motociclistas e motoristas no cenário três.

Justificativas	Motociclistas	Justificativas	Motoristas
	n		n
Desatenção	50	Desatenção	54
Imprudência	23	Imprudência	22
Desrespeito	20	Desrespeito à sinalização	8
àsinalização	3	Pressa	-
Pressa	6	Excesso de velocidade	7
Excesso de velocidade	7	Outras	13
Outras			

De acordo com os resultados apresentados, podemos verificar que nos dois grupos a justificativa que apareceu, em primeiro lugar, foi a desatenção e, em segundo lugar, a imprudência.

3.4 - Comparando os Resultados dos Dois Grupos Pesquisados.

3.4.1 – Comparação dos resultados da representação do contexto trânsito em motociclistas e motoristas.

Utilizando os dados da Figura 6, objetivamos comparar, do ponto de vista do conteúdo, a representação do contexto trânsito dos dois grupos pesquisados. Da análise resultou que no grupo dos motociclistas os elementos que apareceram com maior frequência foram “perigo” (acidentes e mortes), “caos” (caos e congestionamento) e atenção (atenção, cuidado e responsabilidade) e no grupo dos motoristas foram os elementos “caos” e “atenção”.

Nos dois grupos observamos que aparentemente não existem diferenças entre os conteúdos, todavia percebemos que no grupo dos motociclistas prevalece uma representação de trânsito como perigo e um ambiente gerador de acidentes e no grupo dos motoristas sobressai a noção de trânsito como confusão e caos.

Com base nesses achados, inferimos que o grupo dos motociclistas representam o trânsito de uma forma mais negativa do que o grupo dos motoristas, ou seja, percebem o ambiente trânsito como um “lugar” perigoso, em que ocorrem acidentes. Para o grupo dos motoristas o contexto trânsito também é negativo, prevalecendo o caos e a desorganização. Em síntese, observamos que a representação social do contexto trânsito nos dois grupos é negativa.

	Motociclistas (n=100)	Motoristas (n=100)
Hipóteses de centralidade	Perigo	Caos
	Caos	Atenção
	Atenção	
	Motociclistas (n=100)	Motoristas (n=100)
Primeira periferia	Imprudência	<i>Stress</i>
	Desrespeito	Responsabilidade
	<i>Stress</i>	Carros
		Movimento
		Respeito

Figura 6. Síntese dos elementos relevantes encontradas em cada umas das populações para a palavra indutora trânsito.

3.4.2 – Análise de Cluster em Motociclistas e Motoristas

Segundo Hair (1998, citado por Roses & Leis, 2002), a análise de cluster, também conhecida como análise de conglomerados, é um conjunto de técnicas estatísticas cujo objetivo é agrupar objetos segundo suas características, formando grupos ou conglomerados homogêneos.

Os objetos em cada conglomerado tendem a ser semelhantes entre si, todavia diferentes dos demais objetos dos outros conglomerados.

Os conglomerados obtidos devem apresentar tanto uma homogeneidade interna (dentro de cada conglomerado), como uma grande heterogeneidade externa (entre conglomerados).

No presente trabalho, utilizamos a técnica do cluster no *software SPSS* (*Statistical Package for the Social Sciences*), podendo então agrupar os grupos

estudados, motociclistas em três conglomerados e os motoristas em um único conglomerado.

Para compor o estudo a partir da palavra de evocação trânsito, as respostas dos participantes foram categorizadas em dezessete categorias, que possibilitou a análise das cinco variáveis (Anexo B e Anexo C).

A Tabela 32 apresenta os resultados dos três conglomerados no grupo dos motociclistas.

Tabela 32. Final Cluster Centers - Motociclistas

	Cluster		
	1	2	3
VAR00001	3,68	10,06	4,26
VAR00002	7,95	5,61	7,62
VAR00003	11,14	8,32	2,50
VAR00004	5,27	5,97	9,06
VAR00005	10,82	3,10	8,15

Podemos observar que no grupo dos motociclistas no Cluster 1, apareceram as variáveis 3 e 5, que significam perigo e violência. No Cluster 2 a variável 1 (tumulto, caos e confusão) e no Cluster 3 as variáveis 4 e 5, que representam atenção e cuidado/perigo e violência.

Podemos observar a partir desses dados, que no grupo dos motociclistas, existem três perfis, que apesar de estarem em três conglomerados, apresentam semelhanças em dois destes, o que pode ser evidenciado no Cluster 1 e 3, ou seja, os indivíduos que compõem estes dois representam o trânsito como perigo e violência, portanto, que exige atenção e cuidado. No cluster 2 encontram-se os participantes que percebem o trânsito como tumulto, caos e confusão.

No grupo dos motoristas, a análise de Cluster possibilitou-nos perceber que existe um único conglomerado, ou seja, os motoristas percebem o trânsito de forma homogênea. A Tabela 33 apresenta os resultados:

Tabela 33. Final Cluster Centers - Motoristas

	Cluster		
	1	2	3
VAR00001	5,00	6,17	3,76
VAR00002	8,61	5,78	6,14
VAR00003	7,06	5,22	9,38
VAR00004	11,39	4,35	4,95
VAR00005	6,89	3,87	13,62

No Cluster 1 apareceram as variáveis 4 e 2, que representam perigo e violência/tumulto, caos e confusão. No Cluster 2 as variáveis 1 e 2, que significam tumulto, caos e confusão e no Cluster 3 a variável 5, que representa tumulto, caos e confusão/perigo e violência. Tomados em conjunto, podemos observar que na essência existe apenas um Cluster que é comum ao grupo, ou seja, os motoristas apresentam um perfil homogêneo, percebem o trânsito como tumulto, caos e confusão.

Em síntese, podemos concluir no que se refere a análise de Cluster que o grupo dos motociclistas revelam uma percepção do trânsito que está mais relacionada ao “perigo e violência”, confirmando a representação social do trânsito. Outro aspecto que chamou-nos a atenção foi que o dado de que dentro deste grupo existe um conglomerado (um perfil) que é semelhante ao Cluster dos motoristas. Podemos inferir dessa forma que dentro do grupo dos motociclistas há um subgrupo composto

por pessoas que percebem o trânsito tal como os motoristas, ou seja, percebem o trânsito como tumulto, caos e confusão.

3.4.3 – Comparação dos resultados da representação da tarefa dirigir em motociclistas e motoristas.

Utilizando os dados da Figura 7, objetivamos comparar, do ponto de vista do conteúdo, a representação da tarefa dirigir dos dois grupos pesquisados. Da análise resultou que no grupo dos motociclistas o elemento que sobressaiu foi o elemento “perigo”, que se relaciona à acidentes, medo e imprudência. Dessa forma, observamos que prevaleceu uma representação negativa da tarefa dirigir.

No grupo dos motoristas os elementos que sobressaíram foram atenção, cuidado e responsabilidade. Tal representação confirma os resultados encontrados por Campos e Lagares (2001). Os motoristas revelaram uma representação idealizada da tarefa dirigir.

Com base nesses achados, observamos que os motociclistas e motoristas representam a tarefa dirigir de modos diferentes. Os motociclistas “percebem” o perigo e riscos nessa tarefa, observam que estão mais propensos a acidentes. A noção de imprudência apareceu, possivelmente a imprudência dos “outros motoristas”. Por sentirem este ambiente perigoso, também procuram “tirar vantagem” do veículo motocicleta, ou seja, buscam maior rapidez no trânsito, usufruindo de economia, velocidade e liberdade.

Os motoristas de outro modo, representam a tarefa dirigir como uma tarefa que exige atenção, cuidado e responsabilidade. Dessa forma, a representação deste grupo é idealizada.

	Motociclistas (n=100)	Motoristas (n=100)
Hipóteses de centralidade	Perigo	Atenção
	Atenção	Cuidado
		Responsabilidade
Primeira periferia	Velocidade	Respeito
	Economia	Liberdade
	Liberdade	Prudência
		Prazer

Figura 7. Síntese dos elementos relevantes encontradas em cada umas das populações para a palavra indutora dirigir.

3.4.4 – Comparação dos resultados da representação dos “outros motoristas” em motociclistas e motoristas.

Ao verificarmos os resultados dos dois grupos, no item representação dos “outros motoristas”, podemos fazer a seguinte pergunta: os dois grupos (motociclistas e motoristas) diferem quando avaliam os outros como motoristas? Nesse caso, nossa hipótese experimental seria que os grupos diferem nessa avaliação.

Para verificar essa hipótese, recorreu-se a análise estatística da comparação entre as respostas dos motociclistas e motoristas a partir do *software SPSS*, na estatística descritiva (média e desvio padrão) e o teste não paramétrico para dados independentes Komogorov-Smirnov, fixando-se um nível de 95% de confiança. A Tabela 34 apresenta os resultados.

Tabela 34. Médias e teste estatístico da percepção dos “outros motoristas” em motociclistas e motoristas.

Variáveis comparadas	Motociclistas		Motoristas		Estatística	
	Média	DP	Média	DP	Z	p
Com atenção/Desatenção	4,94	1,66	4,84	1,79	0,566	0,906
Velocidade adequada/ Velocidade inadequada	5,16	1,54	5,01	1,67	0,495	0,967
Respeita/ não respeita as leis de trânsito	5,43	1,49	5,19	1,68	0,778	0,581
Responsabilidade/ Imprudência	5,22	1,43	4,97	1,64	1,131	0,155
Bastante / pouca agilidade	4,19	1,82	4,44	1,79	0,990	0,281
Ultrapassagem segurança/ insegura	5,43	1,58	5,19	1,72	0,919	0,367
Uso/ Não uso de seta em mudança de direção	4,74	1,87	4,56	2,04	0,495	0,967
Respeita/ desrespeita sinal pare ou dê a preferência	5,02	1,64	4,66	2,00	1,061	0,211
Respeita a distancia mínima/ cola na traseira	5,57	1,53	5,30	1,70	0,990	0,281
Freia calmamente/ freia bruscamente	4,67	1,74	4,49	1,75	0,354	1,000

De acordo com os resultados, a representação social dos “outros motoristas” para o grupo de motociclistas, como também para o grupo de motoristas foi relativamente semelhante, ou seja, a diferença entre o ponto de vista dos dois grupos

não foi significativa. Inferimos que no que refere-se a representação dos “outros motoristas”, a representação é semelhante nos dois grupos pesquisados.

Tomados em conjunto estes dados revelam que a representação social dos “outros motoristas” é uma representação negativa, visto que os grupos apresentam semelhança em relação principalmente aos seguintes pares de comportamentos comparados: velocidade adequada/velocidade inadequada, respeita/não respeita as leis de trânsito, responsabilidade/imprudência, ultrapassagem com segurança/insegura, respeita a distância mínima/ cola na traseira.

3.4.5 – Comparação dos resultados da representação das causas dos acidentes de trânsito em motociclistas e motoristas.

Utilizando os dados da Tabela 35, objetivamos comparar, do ponto de vista do conteúdo, a representação das causas dos acidentes de trânsito nos dos dois grupos pesquisados.

Tabela 35. Principais causas dos AT segundo motociclistas e motoristas.

Principais Causas	Motociclistas		Motoristas	
	n	%	n	%
Desatenção	61	61,0	51	51,0
Imprudência	56	56,0	69	69,0
Desrespeito às leis de trânsito	50	50,0	43	43,0
Excesso-de-velocidade	46	46,0	35	35,0
Álcool	39	39,0	42	42,0
Pressa	17	17,0	17	17,0
Falta de experiência/má formação	7	7,0	13	13,0
Má conservação das vias	5	5,0	4	4,0
Falta de manutenção do veículo	4	4,0	5	5,0
Stress/cansaço/sono	-	-	4	4,0
Outras causas	7	7,0	9	9,0

De acordo com os resultados, observamos que para o grupo dos motociclistas a causa considerada, em primeiro lugar, foi a desatenção (61,0%) e no grupo dos motoristas foi a imprudência (69,0%). Em segundo lugar, no grupo dos motociclistas foi considerada a imprudência (56,0%) e no grupo dos motoristas foi a desatenção (51,0%). É interessante ressaltar que nos dois grupos a causa que está em primeiro e em segundo lugar foram as mesmas, variando apenas a frequência destas. E, em terceiro lugar, os dois grupos consideraram a mesma causa que foi o desrespeito às leis de trânsito, no grupo dos motociclistas (50,0%) e no grupo dos motoristas (43,0%).

3.5 – Discussão dos Resultados

Ao analisarmos a representação social do contexto trânsito, percebemos que muito provavelmente o elemento mais central no grupo dos motociclistas seja o elemento “perigo” e o elemento mais central no grupo dos motoristas seja o elemento “caos”. Esses resultados confirmam os achados em uma perspectiva psicossocial, que evidenciam uma representação negativa do contexto trânsito.

No estudo de Campos e Lagares (2001) com jovens universitários, estes revelaram, em sua representação do contexto trânsito, elementos negativos, tais como caos, tumulto, congestionamento, *stress*, e carro. Os achados de Lemos (2004) apontaram também nesta direção, ou seja, os resultados encontrados acerca da representação do contexto trânsito indicaram dois elementos principais: tumulto e *stress*.

Tal representação social do contexto trânsito orienta as práticas e permite aos motoristas justificarem seus próprios comportamentos, dito de outro modo, a norma social que está por traz da prática é justamente: se o trânsito é “perigoso”, conforme aponta a representação dos motociclistas, é porque os “outros motoristas” não obedecem as normas do trânsito, os “outros” é que são maus motoristas, imprudentes e geradores de acidentes de trânsito.

Ainda no contexto dos estudos supracitados, se o trânsito é um “caos”, conforme aponta a representação dos motoristas, estes parecem não se sentirem responsáveis por mudarem tal situação, pois isso é dever dos órgãos públicos do trânsito. Se o trânsito é um caos, tumultuado e desorganizado é possivelmente porque “outros motoristas”, nesse caso de nossa amostragem, os motociclistas não cumprem seu papel, ou seja, provocam a desordem e o caos, pois passam entre os carros, fazem costuras no trânsito e não respeitam os motoristas.

Segundo Olivato (2002), a maior parte dos motoristas entrevistados em sua pesquisa justificava a desobediência às leis referindo-se a fatores externos, tais como a situação do trânsito, as falhas, a imprudência e as características pessoais dos outros motoristas. Os resultados do presente estudo caminham nesta mesma direção e apontam para a compreensão do trânsito como uma prática social complexa. O que parece reger o trânsito não são as leis de trânsito, mas as normas sociais, os valores, as necessidades dos indivíduos.

Ao analisar comparativamente a representação da tarefa dirigir nos dois grupos pesquisados percebemos que para os motociclistas o elemento principal foi “perigo”, o que confirma o mesmo elemento principal da representação do contexto “trânsito” deste mesmo grupo. O grupo dos motociclistas considera a tarefa dirigir motocicleta perigosa, ou seja, é uma tarefa que envolve riscos, medo e que pode causar acidentes. Do outro lado, parece estar associada à economia, liberdade e velocidade. Essa representação revela que os motociclistas sentem-se vulneráveis e parecem perceber que estão em constante exposição aos riscos e situações perigosas.

Lima (2005), aponta que depois da revogação do Art. 56 do CTB, que proibia motocicletas de passarem entre carros, ou entre o carro e o meio-fio, não houve nenhum esboço de política pública de segurança destinada ao segmento. O autor revela que as montadoras, que financiam com generosas quantias fundações de segurança para motociclistas no exterior, no Brasil nada fazem. Tampouco o Denatran apresenta ações para colaborar com a tragédia dos acidentes de motocicletas.

Os motociclistas de nosso estudo parecem perceber que estão diariamente exercendo uma tarefa perigosa, por isto representam tal tarefa de forma negativa, percebem que na ocorrência de acidentes entre motocicletas e carros, eles mesmos

são as maiores vítimas. A representação destes também aponta que para o motociclista dirigir motocicleta está associado a economia, velocidade e liberdade.

No grupo dos motoristas, o elemento principal da tarefa dirigir foi o elemento “atenção”, o que evidencia uma representação idealizada da tarefa. Com base nesta representação, supomos uma representação adequada em relação às regras e expectativas, explícitas e implícitas, emanadas do CTB e dos princípios de engenharia de trânsito.

Assim, a partir da representação positiva e idealizada da tarefa dirigir do grupo dos motoristas, inferimos que estes apresentam uma tendência a considerarem-se bons motoristas, visto que obedecem às leis de trânsito. Dessa forma, se o trânsito é um caos, eles não são responsáveis por isso, mas provavelmente os “outros motoristas”.

Pereira (1997) afirma que as ações dos condutores simbolizam uma síntese da estrutura social existentes no cotidiano da sociedade brasileira, ou seja, o ambiente social, cultural, as normas e valores influenciam diretamente as ações dos condutores. Assim, a representação da tarefa dirigir dos dois grupos orientam suas práticas diárias.

A representação social do trânsito, como “tumulto”, “caos”, “bagunça”, nos dois grupos, evidencia a percepção de um ambiente desordenado, um ambiente não regido por regras claras, cuja regulação da atividade, o “dirigir” neste caso de cada agente, não é satisfatoriamente realizada nem pelos agentes de controle, nem pelos próprios usuários. Podemos supor que a emissão de condutas inadequadas possa encontrar justificativas aceitáveis, toleráveis, ancoradas na percepção que: diante do tumulto cada um regula sua atividade conforme suas necessidades. Podemos supor que neste caso as necessidades, aspirações, concepções dos indivíduos são colocadas

em primeiro plano, uma vez que é percebida uma ausência de organização que atenda às necessidades de locomoção do coletivo, com o maior grau de segurança.

Ao verificarmos os resultados dos dois grupos, no que se refere a representação social dos “outros motoristas”, percebemos que tal representação foi semelhante. Na maioria dos pares de comportamentos avaliados não houve diferenças significativas. Tomados em conjunto, os dados revelaram que a representação social dos “outros motoristas” foi negativa.

Um dado significativo referente a representação dos “outros motoristas” relaciona-se ao par de comportamento comparado que apresentou a maior média, ou seja, que está em primeiro lugar, que foi respeita a distância mínima/cola na traseira. No grupo dos motociclistas (5,57) e no grupo dos motoristas (5,30).

No primeiro estudo da presente pesquisa, chamou-nos atenção que dos duzentos acidentes entre motocicletas e carros, no grupo dos motociclistas a causa que esteve em primeiro lugar provocando os acidentes foi justamente não manter a distância de segurança. Assim, fica claro que esta causa parece ser percebida no dia-a-dia tanto pelos motociclistas, quanto pelos motoristas, visto que em uma escala de dez itens este foi o que apresentou a maior média nos dois grupos.

Outro item que sobressaiu no conjunto dos pares comparados foi o respeita / não respeita as leis de trânsito. No grupo dos motociclistas (5,43) e no grupo dos motoristas (5,19). Isto revela que para os dois grupos “os outros motoristas” não respeitam as leis de trânsito adequadamente.

Segundo Dotta (2000) existe uma tendência geral dos motoristas em atribuírem os acidentes a toda sorte de fatores externos, e neste estudo, em específico aos “outros motoristas”. Ao não se considerar co-responsável pela situação do

trânsito em geral, o indivíduo não se auto-avalia como parte responsável para transformar os rumos do trânsito.

Ao analisarmos as representações das causas dos acidentes de trânsito nos dois grupos, observamos que existem percepções semelhantes referentes às causas dos AT. As principais causas foram consideradas as mesmas nos dois grupos, variando apenas a posição destas e a porcentagem nos respectivos grupos.

Assim, a causa apontada, em primeiro lugar, foi a desatenção (61,0% para os motociclistas) e a imprudência (69,0% para os motoristas), em segundo lugar, a imprudência (56,0% para os motociclistas) e a desatenção (51,0 para os motoristas) e, em terceiro lugar, o desrespeito às leis de trânsito (50,0% para os motociclistas e 43,0% para os motoristas).

Estes resultados parecem indicar que os condutores identificam estas causas como fatores geradores dos acidentes, todavia o fato de “captarem” estas, não implica necessariamente em comportarem-se de forma adequada, ou seja, dirigirem de forma defensiva para que os acidentes não ocorram. Dessa forma a desatenção, a imprudência e o desrespeito às leis de trânsito são atribuídos aos “outros motoristas” e não a si mesmos.

Ao analisarmos os responsáveis pelos acidentes de trânsito e as justificativas comportamentais nos três cenários apresentados, observamos que não houve diferenças significativas entre os dois grupos. No cenário um prevaleceu a responsabilidade dos motoristas, e a causa apontada em, primeiro lugar, foi o desrespeito ao sinal pare. No cenário dois, o motociclista foi considerado o maior responsável, a causa apontada como a geradora do acidente foi não manter a distância de segurança.

No cenário três, chamou-nos atenção constatarmos de que nos dois grupos, por ser um cenário ambíguo, o motociclista foi considerado proporcionalmente o maior responsável pelo acidente, e a causa, em primeiro lugar, foi a desatenção. Este dado parece revelar que existe por parte dos motociclistas, quanto dos motoristas uma tendência a um julgamento negativo da conduta dos motociclistas. Estes geralmente são “mal-vistos” e rotulados como desatentos, imprudentes e apressados.

É interessante o fato de que o próprio motociclista é severo ao avaliar o outro motorista que é motociclista, ou seja, ser da categoria dos motociclistas não eximiu um olhar crítico sobre estes. Este dado está na contramão dos resultados encontrados no primeiro estudo, pois dos duzentos acidentes estudados, os motoristas foram mais responsáveis pelos acidentes do que os motociclistas.

Nossos estudos abrem importantes vias de estudos que poderão ser desenvolvidos na compreensão do trânsito como uma prática social complexa.

Referências Bibliográficas

Abric, J. C. (1998). A abordagem estrutural das representações sociais. Em D. C. Oliveira & A. P. Moreira (Orgs.). *Estudos interdisciplinares em representação social* (pp. 27-38). Goiânia: AB.

Abric, J. C. (2001). O estudo experimental das representações sociais. Em D. Jodelet. (Org.). *As representações sociais*. (pp. 155-171). Rio de Janeiro: Ed. UERJ.

Alves-Mazzoti, A. J. (2003). Educação e exclusão social: das relações entre práticas e representações sociais. Em P. H. F. Campos & M. C. S. Loureiro. *Representações sociais e práticas educativas*. (pp. 117 - 141). Goiânia: UCG

Braga, M. G. C. (1995). Acidentes de trânsito no Brasil: agressão cotidiana ao meio ambiente urbano. *Revista de Administração Pública*, 2, 27-32.

Brasil (1997). Código de Transito Brasileiro: Lei n.º 9503, de 23/09/97. Brasília.

Campos, P. H. F. (2003). A abordagem estrutural e o estudo das relações entre práticas e representações sociais. Em P. H. F. Campos & M. C. S. Loureiro. *Representações sociais e práticas educativas*. (pp. 21-57). Goiânia: UCG.

Campos, P. H. F.; & Lagares, R. B. (2001). A representação social do trânsito como prática social complexa. *Estudos*, 28, 783-807.

Costa, W. A.; & Almeida, A.M.O. (2000). A construção social do conceito de bom professor. Em A. S. P. Moreira & D. C. de Oliveira. *Estudos interdisciplinares de representação social*. (pp. 251 – 269). Goiânia: AB.

Detran (2004). *Departamento Estadual de Trânsito*. Estatísticas.

Dotta, Á. (2000). *O condutor defensivo: teoria e prática*. Porto Alegre: Sagra Luzzato.

Farr, R. M. (2002). *As raízes da psicologia social moderna*. Petrópolis: Vozes.

Ferreira, A. B. H. (1999). *Novo Aurélio século XXI: o dicionário da língua portuguesa*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira.

Goiânia registra mais de um acidente com motoboy por hora. *O Popular*, Goiânia, 29 de maio, 2005. p.03-04.

Hoffmann, M. H. (2000). Áreas de Intervenção da Psicologia do Trânsito. *Revista Alcance*, 2, 26-36.

Hoffmann, M. H., & Cruz, R.M. (2003). Síntese histórica da psicologia do trânsito no Brasil. Em M. H. Hoffman & R. M. Cruz & Alchieri (Orgs.). *Comportamento humano no trânsito*. (pp. 17-29). São Paulo: Casa do Psicólogo.

Hoffmann, M. H.; Carbonelli, E., & Montoro, L. (1996). Álcool e segurança no trânsito. *Psicologia – Ciência e Profissão*, 16, 25-30.

Houaiss, A. (2003). *Minidicionário Houaiss da língua portuguesa*. Rio de Janeiro: Objetiva.

Informe Estatístico (1997). Departamento Nacional de Trânsito. DENATRAN.

Ipea – ANTP.(2003). *Impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito nas aglomerações urbanas brasileiras*. Brasília.

Jodelet, D. (2001). Representações sociais: um domínio em expansão. Em D. Jodelet. (Org.). *As representações sociais*. (pp. 17 – 41). Rio de Janeiro: Ed. UERJ.

Jorge, M.; Latorre, M. H. P., & Rosário, M. D. O. Acidentes de trânsito no Brasil: dados e tendências. *Cadernos de Saúde Pública*, 10, 19-44.

Klein, C. H. (1994). Mortes no trânsito do Rio de Janeiro. *Cadernos de Saúde Pública*, 10, 168-176.

Koizumi, M. S. (1992). Padrão das lesões nas vítimas de acidentes de motocicleta. *Revista de Saúde Pública*, 26, 306-315.

Lagares, R. B. (2001). *A representação social do trânsito como prática social complexa*. Dissertação de Mestrado, Universidade Católica de Goiás, Goiânia.

Leitão, F. B. P. (1997). IV Relato de experiência quanto à prevenção de acidentes de trânsito: um modelo usado pela Organização Panamericana de Saúde. *Revista de Saúde Pública*, 31, 47-50.

Lemes, E. C. (2003). Trânsito e comunidade: um estudo prospectivo na busca pela redução de acidentes. Em Hoffman & R. M. Cruz & J.C. A. (Orgs.). *Comportamento humano no trânsito*. (pp. 137-151). São Paulo: Casa do Psicólogo.

Lemos, G. S. F (2004). *Transporte coletivo em Goiânia: um estudo das representações sociais*. Dissertação de Mestrado, Universidade Católica de Goiás, Goiânia.

Leon, L. M., & Vizzoto, M. M. (2003). Comportamentos no trânsito: um estudo epidemiológico com estudantes universitários. *Cadernos de Saúde Pública*, 19, 515-523.

Lima, D. D. (2005). Motocicletas: a liberdade selvagem. *Abramet – Associação Brasileira de Medicina de Tráfego*, 46,13-14.

Magalhães, S.M.O., & Barbosa, I. G. (2003). A representação social de psicólogo escolar em estudantes universitários. Em P. H. F. Campos & M. C. S. Loureiro. *Representações sociais e práticas educativas*. (pp. 170 - 186). Goiânia: UCG.

Marín, L., & Queiroz M. S. (2000). A atualidade dos acidentes de trânsito na era da velocidade: uma visão geral. *Cadernos de Saúde Pública*, 16, 7-21.

Ministério das Cidades. (2004). *Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável*. Princípios e diretrizes aprovadas no conselho das cidades. Brasília.

Ministério das Cidades. (2004). *Trânsito, questão de cidadania*. Brasília.

Mock, C. et al. (2005). Human resources for the control of road traffic injury. *Bull World Health Organ*, 83, 1-15.

Moscovici, S. (1978). *A representação social da psicanálise*. Rio de Janeiro: Zahar.

Moscovici, S. (2004). *Representações sociais: investigações em psicologia social*. Petrópolis: Vozes.

Nóbrega, S. M. (2003). Sobre a teoria das representações sociais. Em A. S. P. Moreira & J. C. Jesuíno (Orgs.). *Representações sociais: teoria e prática*. (pp. 51-80). João Pessoa: Universitária.

Olivato, A. (2002). *Percepção e avaliação da conduta de motoristas e pedestres no trânsito. Um estudo sobre espaço público e civilidade na metrópole paulista*. Dissertação de Mestrado, Universidade de São Paulo, São Paulo.

Oliveira, F. O., & Werba, G. C. (2003). Representações Sociais. Em M. B. C. Jacques (Orgs.). *Psicologia social contemporânea*. (pp. 104 – 117). Petrópolis: Vozes.

Oliveira, N. L. B., & Sousa, R. M. C. (2003). Diagnóstico de lesões e qualidade de vida de motociclistas, vítimas de acidente de trânsito. *Revista Latino-Americana de Enfermagem*, 11, 749-756.

OMS (2004). *The World report on road traffic injury prevention: summary*. Organização Mundial da Saúde; Banco Mundial.

Ott, E. A.; Favaretto, A. L. F.; Neto, A. F. P. R.; Zechin, J. G., & Bordin, R. (1993). Acidentes de trânsito em área metropolitana da região sul do Brasil – Caracterização da vítima e das lesões. *Revista de Saúde Pública*, 27, 350-356.

Pavarino Filho, R. V. *Educação de Trânsito (2004) – Proposições decorrentes das teorias da Segurança no trânsito e alternativas*. Palestra proferida no Dia Mundial da Saúde no Serviço Social do Transporte/Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte, Goiânia.

Pereira de Sá, P. (1996). *O núcleo central das representações sociais*. Rio de Janeiro: Vozes.

Pereira de Sá, P. (1998). *A construção do objeto de pesquisa em representações sociais*. Rio de Janeiro: Ed. da UERJ.

Pereira, M. S. F. (1997). *As representações sociais das ações dos condutores sobre a prática no volante do automóvel*. Dissertação de Mestrado, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo.

Pereira, M. S. F. (2000). *Capacitação para psicólogo perito examinador do trânsito*. Apostila desenvolvida para o curso de capacitação para psicólogo perito Examinador do trânsito no Cep em convênio com Icetran e Unisul.

Presa, L. A. P. (2002). *Mensuração da raiva em motoristas – STAXI*. São Paulo: Vetor.

Presa, L. A. P. (2004). *A carnificina continua*. Universidade Federal do Amazonas.

Quando o carro vira uma arma. *O Popular*, Goiânia, 27 de outubro de 2005. p. 03.

Queiroz, M. S., & Oliveira, P. C. P (2003). Acidentes de trânsito: uma análise a partir da perspectiva das vítimas em Campinas. *Psicologia & Sociedade*, 15, 1-15.

Racy, F. F. F. (2005). Por que é tão difícil cumprir o código? *Abramet – Associação Brasileira de Medicina de Tráfego*, 45, 5.

Rocha, J. B. S. (1998). *Comportamento perigoso de meninos o trânsito em Belém do Pará*. Dissertação de Mestrado, Universidade Federal do Pará.

Rozestraten, R. J. A. (1988). *Psicologia do trânsito: conceitos e processos básicos*. São Paulo: EPU.

Rozestraten, R. J. A. (2000). Novos caminhos para a psicologia do trânsito. *Revista Ciência e Profissão*, 20, 80-84.

Rozestraten, R. J. A. (2003). Ambiente, trânsito e psicologia. Em M. H. Hoffman & R. M. Cruz & J. C. A. (Orgs.). *Comportamento humano no trânsito* (pp.31-46). São Paulo: Casa do Psicólogo.

Rozestraten, R. J. A. (2004). *Psicopedagogia do trânsito*. Campo Grande: UCDB.

Santos, A. (2000). *Acidentes de trânsito em Belo Horizonte: uma perspectiva sociológica*. Dissertação de Mestrado, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas. Belo Horizonte.

Scalassara, M. B., Souza, R. K. T. & Soares, D. F. P. P. S. (1993). Características da mortalidade por acidentes de trânsito em localidade da região sul do Brasil. *Revista de Saúde Pública*, 32, 125-132.

Scaringella, R. S. (2001). A crise da mobilidade urbana em São Paulo. *São Paulo em perspectiva*, 15, 55-59.

Thielen, I. P. (2002). *Percepções de motoristas sobre excesso de velocidade no trânsito de Curitiba*. Tese de doutorado, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis.

Trânsito mata por um dia. *Diário da Manhã*, Goiânia, 24 de setembro de 2005. p. 03.

Trindade Junior, R. (2005). Acidentes de trânsito exclusão social no Brasil. *Abramet – Associação Brasileira de Medicina do Tráfego*, 45, 26-27.

Vala, J. (2004). Representações sociais e psicologia social do conhecimento cotidiano. E. M. J. Vala & M. B. Monteiro (Orgs.). *Psicologia social*. Rio de Janeiro: Fundação Calouste Gulbenkian.

Vasconcelos, E. A. (1998). *O que é trânsito?* São Paulo: Brasiliense.

Vasconcelos, E. A. (2005). *A cidade, o transporte e o trânsito*. São Paulo: Prolivros.

Wilde, G. J. S (2005). *O limite aceitável de risco*. São Paulo: Casa do Psicólogo.

Anexo A

Estamos realizando uma pesquisa sobre **Acidentes de Trânsito** e sua opinião nos interessa. É muito simples responder ao questionário, basta seguir as orientações. Estamos pedindo que você responda o mais sincero e espontaneamente possível. O questionário é anônimo e não tem respostas certas ou erradas. O que nos interessa é sua opinião. Obrigado por participar.

1) Quando você escuta a expressão “TRÂNSITO”, quais são as palavras ou expressões que vêm imediatamente à sua cabeça?

- 1) _____
- 2) _____
- 3) _____
- 4) _____
- 5) _____

2) Quando você escuta a expressão “DIRIGIR”, quais são as palavras ou expressões que vêm imediatamente à sua cabeça?

- 1) _____
- 2) _____
- 3) _____
- 4) _____
- 5) _____

3) Nesta questão, são apresentados alguns itens, em escala variando de 1 a 7. Caso você concorde plenamente com uma das afirmações, marque com um “X” acima do número que aparece logo abaixo da afirmação, ou 1 ou 7. Caso concorde muito com uma das afirmações, marque o número que melhor expresse sua opinião, ou seja, 2 ou 3 para a afirmação do lado esquerdo, ou 5 ou 6 para a afirmação do lado direito. Se não tiver opinião formada, ou discordar de ambas as afirmações, assinale o número 4.

Na sua opinião, a **MAIORIA** dos **MOTORISTAS**:

A)

Dirige com bastante atenção	não sei dizer	Dirige com muita desatenção
1 _____ 2 _____ 3 _____	4 _____ 5 _____	6 _____ 7 _____

B)

Dirige com velocidade adequada	não sei dizer	Dirige com velocidade alta demais
1 _____ 2 _____ 3 _____	4 _____ 5 _____	6 _____ 7 _____

C)

Respeita as leis de trânsito	não sei dizer	Não respeita as leis de trânsito
1 _____	2 _____	3 _____
4 _____	5 _____	6 _____
7 _____		

D)

Dirige com bastante responsabilidade	não sei dizer	Dirige com imprudência
1 _____	2 _____	3 _____
4 _____	5 _____	6 _____
7 _____		

E)

Dirige com bastante Agilidade	não sei dizer	Dirige com muito pouca Agilidade
1 _____	2 _____	3 _____
4 _____	5 _____	6 _____
7 _____		

F)

Somente ultrapassa com segurança	não sei dizer	Ultrapassa sem as condições necessárias
1 _____	2 _____	3 _____
4 _____	5 _____	6 _____
7 _____		

G)

Sempre usa a seta quando vai mudar de direção	não sei dizer	Raramente usa a seta
1 _____	2 _____	3 _____
4 _____	5 _____	6 _____
7 _____		

H)

Sempre respeita
o sinal pare ou dê
a preferência

não sei dizer

Costuma avançar
o sinal pare ou dê
a preferência

1 _____ 2 _____ 3 _____ 4 _____ 5 _____ 6 _____ 7 _____

I)

Normalmente
respeita a distância
mínima

não sei dizer

Freqüentemente
cola na traseira do
veículo da frente

1 _____ 2 _____ 3 _____ 4 _____ 5 _____ 6 _____ 7 _____

J)

Normalmente diminui a
velocidade, para
frear calmamente

não sei dizer

Freia bruscamente
com uma certa
freqüência

1 _____ 2 _____ 3 _____ 4 _____ 5 _____ 6 _____ 7 _____

4) Cite quais são, na sua opinião, as principais causas dos acidentes de trânsito.

- 1) _____
2) _____
3) _____

5) Dada as seguintes situações analise e justifique quem é, na sua opinião, o responsável pelo acidente, quem é o principal agente causador do acidente.

Situação 1.

Os condutores (motorista e motociclista) transitavam pela rua 1015, sentido aproximado sul-norte, o motorista transitava pela Avenida 2ª radial, sentido aproximado leste-oeste. No cruzamento das vias, na rótula, no momento que o motociclista concluía o contorno da mesma para continuar seu trajeto pela rua 1015, veio o motorista passar e não respeitou o sinal pare, ocasionando o abalroamento da

Responda agora as seguintes questões:

Sexo: M () F ()

Idade: 18 – 25 () 26 – 35 () 36 – 45 () 46 – 55 () acima de 55 ()

Há quanto tempo você possui “carteira de motorista”?

Menos de 03 anos () 03 a 05 anos () 06 a 10 anos () mais de 10 anos

Durante a semana, quantas horas por dia, em média você passa ao volante?

Menos de 1 hora () 01 a 02 horas ()

02 a 05 horas () mais de 05 horas ()

Anexo B

Análise de Cluster – Motociclistas

Final Cluster Centers

	Cluster		
	1	2	3
VAR00001	3,68	10,06	4,26
VAR00002	7,95	5,61	7,62
VAR00003	11,14	8,32	2,50
VAR00004	5,27	5,97	9,06
VAR00005	10,82	3,10	8,15

VAR00001

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Acidentes	12	12,0	12,4	12,4
	Tumulto, caos e confusão	18	18,0	18,6	30,9
	Atenção e cuidado	9	9,0	9,3	40,2
	Imprudência e irresponsabilidade	2	2,0	2,1	42,3
	Stress e cansaço	5	5,0	5,2	47,4
	Sinalização	5	5,0	5,2	52,6
	Perigo e violência	17	17,0	17,5	70,1
	Deslocamento e circulação	7	7,0	7,2	77,3
	Carros e automóveis	8	8,0	8,2	85,6
	Pedestres	2	2,0	2,1	87,6
	Velocidade	4	4,0	4,1	91,8
	Desrespeito à sinalização	2	2,0	2,1	93,8
	Responsabilidade e prudência	5	5,0	5,2	99,0
	Maus motoristas/"barbeiros"	1	1,0	1,0	100,0
Total	97	97,0	100,0		
Missing	System	3	3,0		
Total		100	100,0		

VAR00002

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Acidentes	10	10,0	10,5	10,5
	Tumulto, caos e confusão	8	8,0	8,4	18,9
	Atenção e cuidado	15	15,0	15,8	34,7
	Imprudência e irresponsabilidade	3	3,0	3,2	37,9
	Stress e cansaço	6	6,0	6,3	44,2
	Sinalização	3	3,0	3,2	47,4
	Motocicletas	3	3,0	3,2	50,5
	Perigo e violência	13	13,0	13,7	64,2
	Deslocamento e circulação	4	4,0	4,2	68,4
	Carros e automóveis	2	2,0	2,1	70,5
	Pedestres	3	3,0	3,2	73,7
	Velocidade	6	6,0	6,3	80,0
	Desrespeito à sinalização	7	7,0	7,4	87,4
	Responsabilidade e prudência	8	8,0	8,4	95,8
	Falta de sinalização/má sinalização	2	2,0	2,1	97,9
	Falta de estrutura/estrutura viária ruim	1	1,0	1,1	98,9
	Maus motoristas/"barbeiros"	1	1,0	1,1	100,0
	Total	95	95,0	100,0	
Missing	System	5	5,0		
Total		100	100,0		

VAR00003

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Acidentes	14	14,0	14,7	14,7
	Tumulto, caos e confusão	12	12,0	12,6	27,4
	Atenção e cuidado	6	6,0	6,3	33,7
	Imprudência e irresponsabilidade	5	5,0	5,3	38,9
	Stress e cansaço	6	6,0	6,3	45,3
	Sinalização	6	6,0	6,3	51,6
	Perigo e violência	18	18,0	18,9	70,5
	Deslocamento e circulação	4	4,0	4,2	74,7
	Carros e automóveis	2	2,0	2,1	76,8
	Pedestres	4	4,0	4,2	81,1
	Velocidade	1	1,0	1,1	82,1
	Desrespeito à sinalização	4	4,0	4,2	86,3
	Responsabilidade e prudência	5	5,0	5,3	91,6
	Falta de estrutura/estrutura viária ruim	4	4,0	4,2	95,8
	Maus motoristas/"barbeiros"	4	4,0	4,2	100,0
	Total	95	95,0	100,0	
Missing	System	5	5,0		
Total		100	100,0		

VAR00004

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid				
Acidentes	6	6,0	6,0	6,0
Tumulto, caos e confusão	10	10,0	10,0	16,0
Atenção e cuidado	17	17,0	17,0	33,0
Imprudência e irresponsabilidade	5	5,0	5,0	38,0
Stress e cansaço	8	8,0	8,0	46,0
Sinalização	6	6,0	6,0	52,0
Motocicletas	1	1,0	1,0	53,0
Perigo e violência	17	17,0	17,0	70,0
Deslocamento e circulação	4	4,0	4,0	74,0
Carros e automóveis	4	4,0	4,0	78,0
Pedestres	3	3,0	3,0	81,0
Velocidade	3	3,0	3,0	84,0
Desrespeito à sinalização	5	5,0	5,0	89,0
Responsabilidade e prudência	7	7,0	7,0	96,0
Falta de sinalização/má sinalização	1	1,0	1,0	97,0
Falta de estrutura/estrutura viária ruim	2	2,0	2,0	99,0
Maus motoristas/"barbeiros"	1	1,0	1,0	100,0
Total	100	100,0	100,0	

VAR00005

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Acidentes	6	6,0	6,1	6,1
	Tumulto, caos e confusão	14	14,0	14,1	20,2
	Atenção e cuidado	13	13,0	13,1	33,3
	Imprudência e irresponsabilidade	7	7,0	7,1	40,4
	Stress e cansaço	9	9,0	9,1	49,5
	Sinalização	4	4,0	4,0	53,5
	Perigo e violência	19	19,0	19,2	72,7
	Deslocamento e circulação	1	1,0	1,0	73,7
	Carros e automóveis	3	3,0	3,0	76,8
	Pedestres	2	2,0	2,0	78,8
	Velocidade	1	1,0	1,0	79,8
	Desrespeito à sinalização	3	3,0	3,0	82,8
	Responsabilidade e prudência	12	12,0	12,1	94,9
	Falta de sinalização/má sinalização	1	1,0	1,0	96,0
	Maus motoristas/"barbeiros"	4	4,0	4,0	100,0
	Total	99	99,0	100,0	
Missing	System	1	1,0		
Total		100	100,0		

Anexo C

Análise de Cluster - Motoristas

Final Cluster Centers

	Cluster		
	1	2	3
VAR00001	5,00	6,17	3,76
VAR00002	8,61	5,78	6,14
VAR00003	7,06	5,22	9,38
VAR00004	11,39	4,35	4,95
VAR00005	6,89	3,87	13,62

VAR00001

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Acidentes	5	5,0	5,3	5,3
	Tumulto, caos e confusão	24	24,0	25,5	30,9
	Atenção e cuidado	17	17,0	18,1	48,9
	Imprudência e irresponsabilidade	2	2,0	2,1	51,1
	Stress e cansaço	8	8,0	8,5	59,6
	Sinalização	5	5,0	5,3	64,9
	Perigo e violência	12	12,0	12,8	77,7
	Deslocamento e circulação	10	10,0	10,6	88,3
	Carros e automóveis	6	6,0	6,4	94,7
	Responsabilidade e prudência	2	2,0	2,1	96,8
	Falta de estrutura/estrutura viária ruim	2	2,0	2,1	98,9
	Maus motoristas/"barbeiros"	1	1,0	1,1	100,0
	Total	94	94,0	100,0	
Missing	System	6	6,0		
Total		100	100,0		

VAR00002

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Acidentes	8	8,0	8,7	8,7
	Tumulto, caos e confusão	21	21,0	22,8	31,5
	Atenção e cuidado	7	7,0	7,6	39,1
	Imprudência e irresponsabilidade	2	2,0	2,2	41,3
	Stress e cansaço	12	12,0	13,0	54,3
	Sinalização	3	3,0	3,3	57,6
	Perigo e violência	4	4,0	4,3	62,0
	Deslocamento e circulação	6	6,0	6,5	68,5
	Carros e automóveis	3	3,0	3,3	71,7
	Pedestres	6	6,0	6,5	78,3
	Velocidade	3	3,0	3,3	81,5
	Desrespeito à sinalização	5	5,0	5,4	87,0
	Responsabilidade e prudência	8	8,0	8,7	95,7
	Falta de estrutura/estrutura viária ruim	2	2,0	2,2	97,8
	Maus motoristas/"barbeiros"	2	2,0	2,2	100,0
	Total	92	92,0	100,0	
Missing	System	8	8,0		
Total		100	100,0		

VAR00003

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Acidentes	6	6,0	6,4	6,4
	Tumulto, caos e confusão	8	8,0	8,5	14,9
	Atenção e cuidado	15	15,0	16,0	30,9
	Imprudência e irresponsabilidade	8	8,0	8,5	39,4
	Stress e cansaço	11	11,0	11,7	51,1
	Sinalização	7	7,0	7,4	58,5
	Motocicletas	1	1,0	1,1	59,6
	Perigo e violência	11	11,0	11,7	71,3
	Deslocamento e circulação	4	4,0	4,3	75,5
	Carros e automóveis	4	4,0	4,3	79,8
	Pedestres	1	1,0	1,1	80,9
	Velocidade	6	6,0	6,4	87,2
	Desrespeito à sinalização	4	4,0	4,3	91,5
	Responsabilidade e prudência	4	4,0	4,3	95,7
	Falta de estrutura/estrutura viária ruim	2	2,0	2,1	97,9
	Maus motoristas/"barbeiros"	2	2,0	2,1	100,0
	Total	94	94,0	100,0	
Missing	System	6	6,0		
Total		100	100,0		

VAR00004

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Acidentes	4	4,0	4,6	4,6
	Tumulto, caos e confusão	13	13,0	14,9	19,5
	Atenção e cuidado	10	10,0	11,5	31,0
	Imprudência e irresponsabilidade	5	5,0	5,7	36,8
	Stress e cansaço	11	11,0	12,6	49,4
	Sinalização	4	4,0	4,6	54,0
	Motocicletas	1	1,0	1,1	55,2
	Perigo e violência	16	16,0	18,4	73,6
	Deslocamento e circulação	5	5,0	5,7	79,3
	Carros e automóveis	2	2,0	2,3	81,6
	Velocidade	2	2,0	2,3	83,9
	Desrespeito à sinalização	3	3,0	3,4	87,4
	Responsabilidade e prudência	8	8,0	9,2	96,6
	Falta de sinalização/má sinalização	1	1,0	1,1	97,7
	Falta de estrutura/estrutura viária ruim	1	1,0	1,1	98,9
	Maus motoristas/"barbeiros"	1	1,0	1,1	100,0
	Total	87	87,0	100,0	
Missing	System	13	13,0		
Total		100	100,0		

VAR00005

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Acidentes	4	4,0	4,7	4,7
	Tumulto, caos e confusão	13	13,0	15,1	19,8
	Atenção e cuidado	8	8,0	9,3	29,1
	Imprudência e irresponsabilidade	5	5,0	5,8	34,9
	Stress e cansaço	4	4,0	4,7	39,5
	Sinalização	5	5,0	5,8	45,3
	Motocicletas	1	1,0	1,2	46,5
	Perigo e violência	13	13,0	15,1	61,6
	Deslocamento e circulação	8	8,0	9,3	70,9
	Carros e automóveis	3	3,0	3,5	74,4
	Velocidade	2	2,0	2,3	76,7
	Desrespeito à sinalização	3	3,0	3,5	80,2
	Responsabilidade e prudência	6	6,0	7,0	87,2
	Falta de estrutura/estrutura viária ruim	6	6,0	7,0	94,2
	Maus motoristas/"barbeiros"	5	5,0	5,8	100,0
	Total	86	86,0	100,0	
Missing	System	14	14,0		
Total		100	100,0		