

A Representação Social do Condutor de Veículos da Cidade de São Paulo.

Lilian Rose da Silva Carvalho Freire¹

RESENHA

Este estudo teve por objetivo identificar a Representação Social de condutores de veículos quanto ao seu comportamento e em relação ao outro, no trânsito da cidade de São Paulo.

PALAVRAS-CHAVE: Representação social; Trânsito; Comportamento; Condutores.

INTRODUÇÃO

Utilizou-se de pesquisa de opinião realizada nas regiões centrais e periféricas do município. Espera-se contribuir para a construção do conhecimento sobre o condutor, de modo a subsidiar ações educativas e de segurança no trânsito. Para tanto fez-se uso da Teoria da Representação Social (TRS) estudado por Serge Moscovici e Denise Jodelet, buscou-se constatar nas respostas dos condutores, como estes percebem a “si” e ao “outro” no trânsito. A escolha da TRS se justifica principalmente pela centralidade de análise que o senso comum assume nessa teoria e sua importância para a compreensão do objeto desse estudo, o comportamento do condutor no trânsito.

A pesquisa se justifica pela importância social de se conhecer o condutor que, além de compartilhar o espaço com outros condutores e pedestres, se desloca diariamente em nossa cidade e a partir desse conhecimento refletir e desenvolver ações no âmbito da educação e planejamento de segurança no trânsito.

Os dados levantados destacam uma Representação Social do Condutor como **indulgentes e complacentes** em relação a si, e em relação ao outro de modo mais **repreensor e crítico**. Onde ao se referir a si, o condutor diz precisar mudar atitudes como “falta de atenção ou distração” ou ainda não precisar efetivar “nenhuma mudança em seu comportamento”, porém, ao se referir ao outro condutor, esse precisaria mudar sua “falta de educação ou respeito”, entre outros.

DIAGNÓSTICOS, PROPOSIÇÕES E RESULTADOS

O presente estudo utilizou como recurso de análise a Teoria das Representações Sociais (TRS), a qual se trata de um fenômeno social dinâmico e complexo que age na vida social em suas formas mais sutis, está presente desde uma crença, valores morais até a linguagem transmitida, permeando a consciência coletiva. São formas de conhecimento construídas (JODELET, 1993).

De acordo com Moscovici (1981, p.81) a Representação Social:

É um conjunto de conceitos, proposições e explicações criado na vida cotidiana no decurso da comunicação interindividual. São o equivalente, na nossa sociedade, dos mitos e sistemas de crenças das sociedades tradicionais, podem ser vistas como a versão contemporânea do senso comum.

A representação social, portanto, é um fenômeno social dinâmico e complexo que almeja apreender e construir conhecimentos, de *senso comum, sobre a realidade*, elaborado socialmente com objetivos práticos para a prática social e/ou de grupos.

¹ Gestora de Educação de Trânsito da Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo (CET-SP); Doutora em Educação pela Faculdade de Educação da Universidade de São Paulo (FE-USP). Av. Marquês de São Vicente, 2.154 – Barra Funda – São Paulo – SP – Telefone: (11) 3871-8720. E-mail: lili.rose@uol.com.br

A partir dessa Teoria aprofundada por Denise Jodelet e Serge Moscovici, buscou-se entender quais são as representações sociais dos Condutores de veículos da Cidade de São Paulo, especificamente visando analisar o comportamento dos condutores de veículos motorizados e dos pedestres no trânsito da cidade.

Jodelet (2001) acrescenta que é a forma pelos quais o senso comum expressa seu pensamento, como os grupos sociais constroem e organizam diferentes significados dos estímulos do meio social e as possibilidades de respostas que podem acompanhar esses estímulos. As representações são construídas no processo de interação e comunicação social e variam de acordo com o grupo e sua cultura.

Foram realizadas pesquisas de opinião nas cinco regiões da cidade de São Paulo. Na região central foram aplicadas na região da Sé, Praça Ramos e Liberdade; na periferia da zona norte na Vila Cachoeirinha, zona leste no Itaim Paulista, zona sul no Grajaú e zona oeste Na Vila dos Remédios. Foram entrevistados 406 condutores na região central e 449 condutores na região periférica, perfazendo um total de 855 entrevistas. Os dados foram coletados no decorrer do segundo semestre de 2016.

Variável 01 (P1) pretende identificar a representação social do comportamento que condutores julgam ter e que gostariam de mudar.

Como motorista, se você fosse mudar um comportamento seu no trânsito, qual comportamento mudaria?

Os dados sistematizados Nas tabelas 01 e 03 a seguir explicitam a representação que o condutor tem de si e a representação que tem do “outro” como condutor.

Na tabela 01, apresenta-se os resultados obtidos na Pergunta 1 (P1), momento em que o condutor foi questionado em relação a si próprio: “Como motorista, se fosse mudar um comportamento seu no trânsito, qual comportamento mudaria”? As respostas estão sistematizadas com foco nas regiões central e periférica da cidade de São Paulo e pelo total de condutores entrevistados nessas regiões.

O condutor ao fazer referência si, alega em 32,6% das respostas que “não mudaria” nenhum comportamento seu no trânsito e 2% alegam que mudariam “tudo ou quase tudo”.

Chama atenção a diferença entre centro e periferia, nas mudanças procedimentais, quando o condutor da periferia diz que aguardaria o semáforo abrir (11 respostas) enquanto na região central apenas uma citação nesse sentido. Fato que talvez possa revelar maior desrespeito ao semáforo na região periférica da cidade.

Um alto percentual de respondentes faz referência à possibilidade de mudança de comportamento que certamente impactam a violência do trânsito, mas que nesse estudo optou-se por não os sistematizar conjuntamente por apesar de fazerem referência a comportamentos próximos, percebe-se que para serem passíveis de estudo com objetivo à educação e segurança de trânsito há necessidade de serem analisados separadamente. É o caso de categorias de respostas como, “seria mais tolerante/gentil/compreensivo/paciente”, “teria mais educação/respeito” “teria mais calma”, “teria menos pressa”, “seria menos estressado”, “mudaria minha ignorância”, “mudaria meu nervosismo”, “mudaria minha raiva”, “não xingaria ou reclamaria tanto”, “mudaria minha tranquilidade”, “mudaria meu mau humor”, “mudaria minha agressividade”, “mudaria minha falta de prudência e cautela”, “teria mais responsabilidade/consciência” e “mudaria minha ansiedade”. Se agrupássemos todas essas respostas em único grupo teríamos 43,1% das citações, ou seja, os condutores estão percebendo que necessitam mudar comportamentos variados que tem influência direta no seu modo de dirigir e provavelmente nos acidentes de trânsito. Dentre essas mudanças comportamentais 10,6% faz referência à falta de atenção ou distração, que podem estar sendo gerados pelos outros 43,1% dos comportamentos sistematizados nesse subitem.

A mudança “procedimental” mais citada é “diminuiria a velocidade/correria menos”, sendo citada por 3,4% dos condutores.

Fizeram, ainda, referência às relações do trânsito, 0,7% dos entrevistados, com opiniões de “que a dinâmica do trânsito que precisa mudar”; “precisa de mais diálogo entre todos” e “o pedestre que precisa mudar seu comportamento”.

Tabela 01: Comportamento “seu” que o condutor mudaria no trânsito.

Como motorista se você fosse mudar um comportamento seu no trânsito, qual comportamento mudaria?						
Categorias	Centro	%	Periferia	%	Total	%
Mudanças gerais	155	38,7	148	32,3	303	35,3
Não mudaria nenhum comportamento	149	37,2	131	28,6	280	32,6
Mudaria tudo ou um pouco de tudo	6	1,5	11	2,4	17	2,0
Não soube responder	0	0,0	6	1,3	6	0,7
Mudanças comportamentais	219	54,6	242	52,8	461	53,7
Falta de atenção ou distração	36	9,0	55	12,0	91	10,6
Seria mais tolerante/gentil/compreensivo/paciente	46	11,5	41	9,0	87	10,1
Teria mais calma	36	9,0	36	7,9	72	8,4
Teria menos pressa	28	7,0	28	6,1	56	6,5
Preciso ser menos estressado	22	5,5	22	4,8	44	5,1
Teria mais educação / respeito	12	3,0	19	4,1	31	3,6
Mudaria minha ignorância	8	2,0	18	3,9	26	3,0
Mudaria meu nervosismo	11	2,7	8	1,7	19	2,2
Mudaria minha raiva	5	1,2	7	1,5	12	1,4
Não xingaria ou reclamaria tanto	3	0,7	6	1,3	9	1,0
Mudaria minha tranquilidade	0	0,0	3	0,7	3	0,3
Mudaria meu mau humor	3	0,7	2	0,4	5	0,6
Mudaria minha agressividade	2	0,5	1	0,2	3	0,3
Mudaria minha falta de prudência e cautela	2	0,5	1	0,2	3	0,3
Teria mais responsabilidade/consciência	4	1,0	1	0,2	5	0,6
Mudaria minha ansiedade	6	1,5	1	0,2	7	0,8
Mudanças procedimentais	26	6,5	63	13,8	89	10,4
Diminuiria a velocidade / correria menos	14	3,5	15	3,3	29	3,4
Daria mais preferência ao pedestre	5	1,2	9	2,0	14	1,6
Daria mais seta	2	0,5	8	1,7	10	1,2
Pararia de usar o celular enquanto dirijo	2	0,5	2	0,4	4	0,5
Aguardaria o farol abrir	1	0,2	11	2,4	12	1,4
Usaria mais o cinto de segurança	1	0,2	2	0,4	3	0,3
Respeitaria mais as normas de trânsito	1	0,2	1	0,2	2	0,2
Daria mais passagem para os outros motoristas	0	0,0	3	0,7	3	0,3
Pararia de beber e dirigir	0	0,0	2	0,4	2	0,2
Tomaria cuidado nas ultrapassagens	0	0,0	1	0,2	1	0,1
Pararia de buzinar	0	0,0	1	0,2	1	0,1
Manteria distância dos veículos da frente	0	0,0	1	0,2	1	0,1
Pararia de cortar os carros	0	0,0	1	0,2	1	0,1
Não usaria o som tão alto	0	0,0	1	0,2	1	0,1
Deixaria de colocar a mão para fora	0	0,0	1	0,2	1	0,1
Estacionaria de modo correto	0	0,0	1	0,2	1	0,1
Não fumaria enquanto dirijo	0	0,0	1	0,2	1	0,1
Sairia de casa mais cedo	0	0,0	1	0,2	1	0,1
Procuraria não estourar mais os pontos	0	0,0	1	0,2	1	0,1
Relações diversas no trânsito	1	0,2	5	1,1	6	0,7
A dinâmica do trânsito que precisa mudar	0	0,0	3	0,7	3	0,3
Precisa de mais diálogo entre todos	1	0,2	1	0,2	2	0,2
O pedestre que precisa mudar seu comportamento	0	0,0	1	0,2	1	0,1
TOTAL GERAL	401	100	458	100	859	100

Quando fazemos referência à mudança que o condutor julga necessitar há similitude e entre os percentuais de respostas apresentados entre a região periférica e central. Quanto às mudanças gerais houve 38,7% na região central e 32,3% na região

periférica, com destaque para o item “não mudaria comportamento nenhum” (37,2%) na região central ao passo que na região periférica, 28,6% citaram essa resposta. Quanto às mudanças comportamentais na região central 54,6% e na periferia 52,8%, percentuais similares. Quanto às mudanças procedimentais há 6,5% de citações na região central e 13,8% na região periférica.

Uma diferença apresentada nas citações e apresentada na tabela 02 faz referência na proporção de P1, onde há inversão no percentual de respostas quanto “falta de atenção” e “seria mais tolerante”, onde a região periférica detecta maior necessidade de atenção e a região central maior necessidade de gentileza.

Tabela 02: Mudança relevante entre região periférica e central

Mudanças de procedimento (P1)	Região central	Região periférica
Falta de atenção ou distração	9,0%	12,0%
Seria mais tolerante /gentil/ compreensivo/ paciente.	11,5%	9,0%

Variável 02 (P2) pretende identificar a representação social do comportamento de outros condutores que “eu” como condutor gostaria de mudar.

Se você fosse mudar um comportamento de outro motorista no trânsito, qual comportamento mudaria?

De acordo com dados apresentados na tabela 03, ao se referir ao outro condutor, 4,3% cita não que “mudaria comportamento algum” e 4% citam que mudariam “tudo ou um pouco de tudo”. A categoria que mais mudariam no comportamento do “outro” faz referência a mudanças comportamentais, sendo que a mais citada foi “falta de educação e falta de respeito” (27,4% das respostas) e logo após foram citadas a “falta de atenção ou distração” 13,2%.

Tabela 03: Comportamento que mudaria no “outro” condutor

Como motorista se você fosse mudar um comportamento de outro motorista no trânsito, qual comportamento mudaria?						
Categorias	Centro	%	Periferia	%	Total	%
Mudanças gerais	31	7,6	48	9,6	79	8,7
Não mudaria nenhum comportamento	13	3,2	26	5,2	39	4,3
Mudaria tudo ou um pouco de tudo	16	3,9	20	4,0	36	4,0
Não soube responder	2	0,5	2	0,4	4	0,4
Mudanças comportamentais	330	80,5	363	72,9	693	76,3
Falta de atenção ou distração	56	13,7	64	12,9	120	13,2
Falta de tolerância/gentileza/paciência	34	8,3	36	7,2	70	7,7
Falta de calma	28	6,8	28	5,6	56	6,2
Mudaria a pressa que eles têm	14	3,4	18	3,6	32	3,5
Precisam ser menos estressados	13	3,2	8	1,6	21	2,3
Falta de educação / respeito	124	30,2	125	25,1	249	27,4
Mudaria a ignorância	20	4,9	38	7,6	58	6,4
Mudaria seu nervosismo	6	1,5	5	1,0	11	1,2
Mudaria a tranquilidade de alguns motoristas	4	1,0	1	0,2	5	0,6
Mudaria seu mau humor	1	0,2	5	1,0	6	0,7
Agressividade	8	2,0	10	2,0	18	2,0
Mudaria a imprudência	16	3,9	12	2,4	28	3,1
Falta de responsabilidade/consciência	6	1,5	13	2,6	19	2,1
Mudanças procedimentais	49	12,0	87	17,5	136	15,0
Dariam mais seta	12	2,9	19	3,8	31	3,4
Dariam mais preferência ao pedestre	6	1,5	19	3,8	25	2,8
Aguardaria o farol abrir	7	1,7	12	2,4	19	2,1
Diminuírem a a velocidade / correrem menos	11	2,7	7	1,4	18	2,0
Parariam de buzinar	2	0,5	6	1,2	8	0,9
Parariam de beber e dirigir	2	0,5	5	1,0	7	0,8
Dariam mais passagem para os outros motoristas	2	0,5	4	0,8	6	0,7
A direção perigosa	5	1,2	8	1,6	13	1,4
Respeitariam mais as normas de trânsito	2	0,5	3	0,6	5	0,6
Não fumariam enquanto dirigem	0	0,0	3	0,6	3	0,3
Não usariam o som tão alto	0	0,0	1	0,2	1	0,1
TOTAL GERAL	410	100	498	100	908	100

A partir de agrupamentos de ideias tendo por foco um mesmo assunto “uma possível mudança de comportamento no trânsito seja “sua” e de “outro” condutor, ambas apresentadas nas tabelas 01 e 02, respectivamente, observou-se que percentualmente o condutor quando se refere a si “não mudaria nenhum comportamento seu no trânsito” em 32,6% das respostas, ao passo que não mudaria nenhum comportamento do “outro” condutor em 4,3% das vezes.

Ao citar as mudanças comportamentais, o “outro” precisa ter mais educação e respeito em 27,4% das respostas, e “eu” precisaria ter mais respeito ou educação em 3,6% das vezes.

Porém, tanto quando fazem referência ao outro condutor (76,3%) quanto a si (53,7%), indicam perceber a necessidade de mudança comportamental para um deslocamento mais seguro no trânsito. A mudança comportamental mais citada quando se referem ao outro é “sua falta de educação e/ou respeito” e as mudanças mais citadas como necessárias a si são “falta de atenção e distração” e “seria mais tolerante/gentil/compreensivo/paciente” com 10,6% e 10,1% das respostas, respectivamente.

Ao passo que o condutor julga que necessita “diminuir a velocidade e correr menos” e destaca esse tema como o primeiro do subitem Mudanças procedimentais, julga que o mesmo tema é o quarto na lista de necessidade dos outros condutores, atrás de “Dar seta”, “dar preferência ao pedestre” e “aguardar o farol abrir”.

Ao se realizar uma análise comparativa entre as questões P1 e P2 percebe-se diferenças significativas, entre elas a migração de citações da categoria “mudanças gerais” de P1 para as mudanças comportamentais da P2, conforme se pode observar na Tabela 04. Ratificando o exposto acima que os “outros” tem maior necessidade de mudança do que “eu”.

Tabela 04: comparativo entre as principais categorias de P1 e P2

Principais temas citados	P1		P2	
	Região central	Periferia	Região central	Periferia
Mudanças Gerais	38,7%	32,3%	7,6%	9,6%
Mudanças comportamentais	54,6%	52,8%	80,5%	72,9%
Mudanças procedimentais	6,5%	13,8%	12,0%	17,5%

Conclusões

O estudo de representação social dos Condutores da Cidade de São Paulo destaca um condutor crítico, repreensor, censurador, questionador, minucioso, escrupuloso, analítico e severo em relação ao **outro condutor**. E a este “outro” condutor atribui as falas: “sabe que tem que melhorar e não muda”, “esses loucos passam com muita rapidez”, “Educação, pois quando estão com pressa passam atropelando todo mundo”, “Ignorância. E, por vezes atribuem aos “outros” a parte que lhe cabe: “se todos fossem calmos eu também seria”.

Ao passo que em relação a si, se mostra indulgente, complacente, generoso e humano, o qual enquanto a ele é devida a possibilidade de errar ao outro deve haver justiça, ao mesmo tempo em que ele erra porque é humano, o outro erra porque é perverso e demonstra isso em seus atos. Quando se distraí é por causa da ansiedade, stress, nervosismo ou mesmo está com atrasado para algum compromisso. Mas é um erro “justificável” enquanto o erro do outro, é contínuo.

Alguns dos resultados que corroboram para essa conclusão se referem a diferenças de respostas que eu como condutor atribuo a “mim” e ao “outro” quando tenho a possibilidade de utilizar as mesmas respostas. Desse modo, 32,6% dos respondentes “não mudaria nenhum comportamento ‘seu’ no trânsito” e ao fazerem referência ao ‘outro’ condutor esse percentual cai para 4,3%.

O condutor ao indicar que “teria mais educação e/ou respeito” indicou 3,6% das citações, e ao fazer essa indicação ao “outro condutor” houve uma elevação para 27,4% das citações.

Porém, mesmo considerando o outro com maior rigor, o condutor percebe, embora em menor percentual (53,7%) que necessita de mudanças em seu comportamento no trânsito. Ao outro atribui necessidade de mudança comportamental em 76,3% das respostas.

Salienta-se a importância de continuidade da pesquisa com o objetivo de se entender quais prejuízos e riscos aos quais os usuários do trânsito da Cidade de São Paulo estão expostos, pois, a partir do momento que o condutor percebe, em maior destaque, que o “outro” é mais responsável pelos problemas existentes no trânsito do que ele próprio e, se não me vejo como responsável também não preciso de uma mudança efetiva. E, não posso mudar ao outro, somente através da educação, porém o “outro” também não se percebe como o responsável pelos problemas do trânsito, logo também não julga que haja a necessidade de ser educado.

Para que evoluamos nas relações dentro dos ambientes nos quais nos deslocamos e, possamos progredir para uma mobilidade segura, é necessário que se tenha a percepção de que a consciência de si é também do outro.

“Je est un autre”, escreveu Rimbaud em carta a Georges Izambart (1871) [...] Também poderia ter dito: no Eu se esconde o outro ou o outro se desdobra do Eu.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

JODELET, Denise. **Representações sociais**: um domínio em expansão. In: JODELET, D. (Org.). *As representações sociais*. Rio de Janeiro: EdUERJ, 2001. P. 17-44.

MOSCOVIC, Serge. **Representações Sociais**: Investigações em Psicologia Social. Petrópolis, RJ: Vozes, 2009.