

**O TRÂNSITO COMO FENÔMENO SOCIOEDUCATIVO: UM ENSAIO REFLEXIVO**  
TRAFFIC AS A SOCIO-EDUCATIONAL PHENOMENON: A REFLECTIVE ESSAY

**Me. Jeysson Ricardo Fernandes da Cunha**  
Universidade Federal de Mato Grosso (UFMT)  
**Dra. Sandra Regina Geiss Lorensini**  
Universidade Federal de Mato Grosso (UFMT)

**RESUMO**

Este estudo objetiva reconhecer o trânsito enquanto um fenômeno socioeducativo construído a partir de interações e comunicações humanas orientadas por representações sociais. Parte da perspectiva de que o comportamento humano no trânsito assume uma gama de significações e especificidades de larga importância, isso porque é no espaço público das ruas que ocorrem as manifestações concretas e simbólicas incluídas em um processo de influência social. Adotou-se como ancoragem teórica a Teoria das Representações Sociais (MOSCOVICI, 2012; 2013). A metodologia escolhida privilegia a análise bibliográfica pautada nos pressupostos qualitativos. O banco de dados foram as produções de teses e dissertações publicadas no Brasil e disponíveis na plataforma CAPES e BDTD. Os resultados demonstram que o comportamento do trânsito não pode ser visto apenas como uma atitude individual, mas sim como um processo social e cultural construído historicamente; é um fenômeno inscrito na realidade social na qual os sujeitos influenciam e são influenciados por saberes ora científicos, ora do senso comum.

**Palavras-chave:** Representações sociais. Trânsito. Educação.

**ABSTRACT**

This study aims at recognizing traffic as socio-educational phenomenon built from human interactions and communications guided by social representations. It starts from the perspective that the human behavior in traffic assumes a range of meaning and specificity of great importance. The reason is that it is in the public space of the streets that the concrete and symbolic manifestations included in a process of social influence happen. It was adopted for this study the theory of social representations (MOSCOVICI, 2012; 2013). The chosen methodology privileges the bibliographic analysis based on qualitative assumptions. The database was dissertations and theses published in Brazil and available on CAPES platform and BDTD. The results indicate that behavior in traffic cannot be seen only as an individual attitude, but rather as a historically constructed social and cultural process; it is a phenomenon inscribed in the social reality in which the individuals influence and are influenced by scientific knowledge and sometimes from common sense.

**Keywords:** Social representations. Traffic. Education.

## 1 INTRODUÇÃO

Historicamente, o trânsito pode ser entendido como uma esfera que impacta diretamente na vida dos sujeitos, isso porque, com o crescente aumento da demanda dos meios de produção em massa, as necessidades de espaço/tempo foram cada vez mais exigidas. Com isso, o aumento populacional, o êxodo rural e a maior concentração de pessoas nas cidades criaram não só o crescimento do número de pessoas circulando pelas ruas e avenidas, mas também trouxeram problemas de ordem pública quanto à qualidade desta mobilidade, bem como os riscos de morte pela ineficiência do sistema viário urbano (ROZESTRATEN, 2015).

A violência no trânsito e os números assustadores de vítimas tornaram-se uma temática primordial para diversos países. O aumento de fluxo de veículos e, conseqüentemente, a necessidade contemporânea de deslocamentos em menor tempo, têm influenciado certos comportamentos agressivos que favorecem a irresponsabilidade, o que culmina no elevado índice de tragédias que assola, principalmente, as grandes metrópoles em todo mundo.

A educação voltada para o trânsito revelou-se uma efetiva política pública que assume o compromisso com a promoção e prevenção de acidentes. Os agentes públicos notaram que a normatização e a punição de comportamentos infracionais eram pouco eficazes e, na prática, não resultavam em ações que reduziam custos com as vítimas deste fenômeno. Certas campanhas educativas espalhadas pelo mundo dão uma dimensão mais consciente da importância desta temática reconhecida como um fenômeno socioeducativo.

Desta forma, o interesse em investigar o trânsito como um fenômeno socioeducativo advém do fato de que os sujeitos são orientados por meio de certos conhecimentos adquiridos no seio de seu grupo de pertencimento. A cultura e a história atuam de maneira profunda no que pode ser reconhecido como comportamento social. Daí o comportamento dos sujeitos no trânsito, tais como a direção perigosa, alcoolismo, utilização do celular ao volante, dentre outros, não apenas acontecem como infrações de trânsito, mas como um fenômeno que está registrado na subjetividade dos sujeitos.

Para tanto, tem-se como problema de pesquisa: Como a Teoria das Representações Sociais pode ajudar a compreender o trânsito enquanto um fenômeno socioeducativo?

Este estudo objetiva reconhecer o trânsito enquanto um fenômeno socioeducativo construído a partir de interações e comunicações humanas orientadas por representações sociais.

Destaca-se como uma rica fonte teórica a Teoria das Representações Sociais para a análise do trânsito enquanto fenômeno socioeducativo, pois envolve uma atmosfera de relações entre indivíduos e grupos que tece significados, cujo objetivo é a familiarização de certos hábitos criando-se paradigmas comportamentais que, mesmo sabendo que existem regras voltadas para a harmonia do trânsito, se orienta por pensamentos e atitudes do senso comum.

## 2 REPRESENTAÇÕES SOCIAIS: UM CONHECIMENTO DO COTIDIANO

A Teoria das Representações Sociais foi desenvolvida por Serge Moscovici no final dos anos 1950 e início dos anos 1960, sob o título *La psychanalyse: son image et son public* (1961/2012). É uma teoria que se baseia no estudo científico do conhecimento social, assumindo o senso comum como forma de pensamento socialmente elaborado que organiza a realidade dos sujeitos e dos grupos.

Para Moscovici (2013, p. 54) “[...] a finalidade de todas as representações é tornar familiar algo não familiar, ou a própria não familiaridade”. Isto significa que as representações sociais dão sentido aos fatos estranhos, tornando-os familiarizados dentro de categorias socialmente construídas. Por exemplo: em uma noite enluarada, avista-se uma “bola de fogo” cruzando os céus que logo desaparece. Este fato estranho (porque não se vê toda hora um fenômeno desses acontecendo), será significado a partir de categorias sociais já conhecidas pelo sujeito e partilhadas em seu grupo de pertencimento, e poderá chamá-la de “estrela cadente”, “um meteoro”, um “sinal de Deus”, etc.; desta forma tornou-se familiar aquilo que, segundos atrás, era estranho.

Em seu todo, a dinâmica das relações é uma dinâmica de familiarização, onde os objetos, pessoas e acontecimentos são percebidos e compreendidos em relação a prévios encontros e paradigmas. Como resultado disso, a memória prevalece sobre a dedução, o passado sobre o presente, a resposta sobre o estímulo e as imagens sobre a ‘realidade’. (MOSCOVICI, 2013, p. 55)

De acordo com Flament e Rouquette (2003), toda a sociedade constrói ou arranja a sua própria realidade, tendo como finalidade apreendê-la, conservá-la, dominá-la ou se adaptar aos contextos de mudança que de fato só pode ocorrer mediante representações. Estas são socialmente elaboradas a partir do convívio mediante a compartilhamento de informações e comunicações.

Logo, a arquitetura do conhecimento do cotidiano pode ser entendida a partir de opiniões, crenças, representações sociais e ideologia. O que separa a primeira da última é o nível de variabilidade e de integração. Flament e Rouquette (2003) reconhecem que, quando há comunicação mais fluida e consistente/consenso, são permeadas por representações sociais e ideologias, e possuem maior nível de integração, enquanto as opiniões e crenças possuem elevado nível de variação e facilmente mutáveis. Temos como exemplos: pessoas filiadas a um partido político tradicional de esquerda possuem esquemas cognitivos comuns sobre a ideia de uma sociedade justa (representações sociais; ideologia – maior integração; maior compartilhamento de informações e consenso para esse grupo); a crença de que o signo astral narra a vida pessoal ou de alguém (opiniões; crenças – maior nível de variabilidade por ser mais individual e subjetivo; dissenso das informações).

As representações sociais, assim, se apresentam como um conjunto de orientações sobre a vida cotidiana e tem três dimensões que às compõem: informação, campo de representação (imagem) e atitude (MOSCOVICI, 2012). A informação refere-se à organização dos conhecimentos que o grupo possui em relação à um determinado objeto. O campo de representação compreende uma ideia de imagem que expressa um determinado objeto dentro de um modelo social, sendo assim representado de maneira icônica. E a atitude, por sua vez, expõe a orientação global em relação ao objeto de representação social de modo a atravessar escolhas e avaliações da realidade, como, por exemplo, o que é moral/imoral, aceitável/inaceitável, normal/anormal, etc.

Desta forma, fica explícito que as representações sociais são construídas em termos dialógicos (interno/externo; Eu-Outro; Ego-Alter). Para Marková (2006, p. 277, grifo do autor), “A dialogicidade é a capacidade do *Ego* de conceber e compreender o mundo em termos do *Alter*, e de criar realidade sociais em termos do *Alter*”. Assim, o conhecimento que sujeitos e grupos apreendem são elaborados mediante a um conhecimento dialógico gerado a partir do processo que envolve três elementos da cena social: *Alter-Ego-Objeto*. As realidades são forjadas na e pela ética das relações sociais e da interação (MARKOVÁ, 2017).

E quais as funções das representações sociais no cotidiano? Abric (1998) apresentou quatro funções das representações sociais, sendo: de saber, de orientação, identitária e justificadora. Em relação à função de saber, os sujeitos e grupos elaboram um quadro de referências que visa a edificar o funcionamento cognitivo comum que possibilite explicar e compreender a realidade a partir de um consenso articulado por meio do compartilhamento de informações nas relações sociais. A função de orientação opera de maneira a filtrar o comportamento dos sujeitos a partir de uma ética, isto é, do que é normal ou anormal, aceitável ou inaceitável, de modo a produzir uma coerência moral. Na função identitária, os sujeitos reconhecem certas referências a partir do pertencimento e posição de cada um no grupo, agindo de modo a definir o que se é na relação com o diferente considerando o contexto social. Por fim, a função justificadora permite aos sujeitos e grupos legitimar/justificar certos comportamentos praticados com base em um consenso para tomada de decisão.

Para tanto, dois processos cognitivos ligados à memória são responsáveis pela formação de representações sociais: objetivação e ancoragem (MOSCOVICI, 2013).

O processo objetivação tem como característica tornar uma ideia em uma imagem, o abstrato em concreto. Segundo Moscovici (2013, p. 72) “[...] objetivar é descobrir a qualidade icônica de uma ideia ou ser impreciso; é reproduzir um conceito e uma imagem”. O autor exemplifica tal processo a partir da seguinte metáfora: Deus (ideia; abstração) é um pai (materializado; acessível em imagens).

Em relação ao segundo processo, a ancoragem é responsável por consolidar a representação ao seu objeto (Sá, 2004), isto é, classificá-lo em categorias sociais com significado.

No momento em que nós podemos falar sobre algo, avaliá-lo e então comunicá-lo – mesmo vagamente, como quando nós dizemos de alguém que ele é “inibido” – então nós podemos representar o não usual em nosso mundo familiar, reproduzi-lo como uma réplica de um modelo familiar. (MOSCOVICI, 2013, p. 62)

Ancorar é, então, transformar aquelas ideias estranhas em uma classificação familiar. Esse processo pode ser exemplificado a partir da seguinte cena hipotética: ao encontrar alguém na rua conversando com um poste, logo chamam-no de louco. O louco é uma categoria social, com comportamentos específicos. Quando alguém é chamado de louco, está, automaticamente, inscrito em um padrão de existência.

Nessa lógica, as normas e as leis, são produtos presentes nos espaços públicos e que dependem da interpretação subjetiva dos sujeitos para cumpri-la. Tanto os especialistas como os leigos são atravessados por esta lógica e se orientam por representações sociais. Conhecê-las possibilita não só analisar como os indivíduos pensam, mas como se orientam e tomam escolhas, além de ser um rico material para pensar políticas públicas eficazes.

### 3 TRÂNSITO E ESPAÇO PÚBLICO: NOTAS SOBRE UM FENÔMENO SOCIOEDUCATIVO

O trânsito é uma realidade na vida do ser humano. Necessidades de deslocamentos e mobilidade são fatores inerentes à vida de qualquer sujeito. Rozestraten (2015, p. 4, grifo da autora), define o trânsito como “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”.

Desta forma, essa definição pode ser analisada a partir de cinco compreensões: 1) um conjunto de deslocamentos; 2) vias públicas; 3) um sistema; 4) um sistema convencional; e 4) finalidade (ROZESTRATEN, 2015).

A primeira, refere-se à necessidade que a sociedade contemporânea possui de se deslocar de um ponto a outro devido às diversas burocracias existentes.

As vias públicas, como segunda análise, referem-se a uma forma de organização que leva em conta a vida coletiva como primazia da existência do trânsito. É, senão, nos espaços públicos que se materializa o trânsito.

Na terceira análise, destacam-se aos elementos que operam para realizar o trânsito como um espaço para todos. Normas, leis e fiscalizações são criadas para que a vivência no trânsito seja edificada de modo a garantir (ou pelo menos presumir) que os objetivos do trânsito sejam cumpridos e que todos possam chegar em seus destinos.

A quarta análise pressupõe as negociações coletivas que primam pelo bem comum. O trânsito é um instrumento criado socialmente e que envolve acordos coletivos internacionais a fim de garantir uma equidade e universalidade do acesso ao trânsito.

Por fim, a quinta análise refere-se a um modo de se portar no trânsito: garantir a integridade física e mental de quem esteja em tráfego. Isso, inclusive, perpassa pela noção de direção defensiva como maneira de tornar o trânsito íntegro, saudável e responsável.

E assim o espaço público se constitui. Todas as cinco análises sobre a definição de “trânsito” propostas por Rozestraten (2015) são construídas no corpo social, isto é, na dinâmica das convenções sociais que culminam na materialização deste espaço.

Logo, a construção do trânsito é simbólica, pois é um espaço público pensado, criado e ocupado por atores sociais. O trânsito só pode acontecer em um espaço público. Jovchelovitch (2000) afirma que o conceito de espaço público sofreu diversas mudanças e tem suas raízes na Grécia antiga. A experiência da *pólis* grega que se encontram as fronteiras entre o que é público e o que é privado, sendo que o bem coletivo era uma arena em que os sujeitos se lançavam ao debate de forma a construir uma equidade de participação. Arendt (2018, p. 10) diz que “a pluralidade é a condição da ação humana porque somos todos iguais, isto é, humanos, de um modo tal que ninguém jamais é igual a qualquer outro que viveu, vive ou viverá”.

Assim, o espaço público é resultado da pluralidade em que há trocas provenientes da ação humana. Arendt (2018) afirma que o termo público denota dois fenômenos intimamente relacionados, mas que não são iguais: 1) que tudo que aparece publicamente pode ser visto e ouvido por todos e tem maior divulgação possível; 2) significa o próprio mundo, um artefato humano.

No primeiro fenômeno existe a condição de que o público abrange a coletividade e que a presença de outros que veem e ouvem revela o mundo da realidade para todos. No segundo, o público é um artefato construído pela ação do humano na convivência em comum num espaço que pode ser considerado como um espaço-entre isto é, do mundo que escolhem construir.

Desta forma, a realidade é construída por uma dimensão subjetiva (simbólica), em que “a relação entre o sujeito individual e os fenômenos sociais é de constituição mútua, os elementos da relação não são exteriores um ao outro, e a determinação de um sobre o outro não é direta, imediata” (GONÇALVES; BOCK, 2009, p. 143). Em outras palavras, a dimensão subjetiva da realidade constrói um elo entre materiais e a interpretação subjetiva que cada sujeito aplica ao objeto. Tanto as expressões subjetivas quanto os materiais interagem para a elaboração dos fenômenos sociais.

Assim, como lembra Rozestraten (2015), a interação homem e trânsito é uma via entre conteúdos subjetivos e o material (mundo interno e mundo externo). Embora o sistema de trânsito possa ser criado e materializado, o seu uso perpassa pelo processo subjetivo de cada sujeito, sendo que o homem é “o subsistema mais complexo e, portanto, tem maior probabilidade de desorganizar o sistema como um todo” (ROZESTRATEN, 2015, p. 5).

Como lembra Jovchelovitch (2011, p. 137)

Comunidades constroem um repertório comum de saber que perdura temporalmente e dá aos membros da comunidade os referenciais e parâmetros a partir dos quais os indivíduos dão sentido ao mundo ao seu redor e relacionam suas histórias individuais a narrativas mais amplas de vida comunitária.

Neste contexto, o trânsito faz parte da vida comunitária e tende a reproduzir a dinâmica da vida coletiva neste espaço. Os desafios de deslocamento são expostos nesta arena que, sem a consciência coletiva de pertencimento a um espaço comunitário, os usuários do trânsito tendem a compreendê-lo a partir da esfera privada sem o comprometimento para com o outro. Daí se expressam os fenômenos sociais como a violência no trânsito, direção perigosa, ingestão de bebidas alcoólicas, desrespeitos à lei, dentre outros.

Com isso, se uma sociedade se constrói a partir da lógica individualista, o trânsito também irá dialogar com esse fenômeno, sendo também individualista. Poder normativo da vida pública pode oferecer um referencial (JOVCHELOVITCH, 2011), no entanto a ação dos atores sociais tenderá a garantir sob todos os efeitos e consequências a sua particularidade, por exemplo, como se mais ninguém necessitasse chegar ao trabalho, ou à escola, ou ao mercado.

Peça de maior importância no sistema de trânsito, o homem é o subsistema mais complexo, no qual há muitos fatores em jogo. Por isso é a maior fonte de acidentes. O homem pode desempenhar diversos papéis no sistema de trânsito. Como participantes ativos do trânsito e usuários da via pública, temos o pedestre, o ciclista e o motociclista, os motoristas de diversas categorias (ROZESTRATEN, 2015, p. 8).

Reconhecendo o ser humano enquanto fator primordial na ação do trânsito, a necessidade de trafegabilidade não pode deixar de ser reconhecida como um fenômeno socioeducativo. O comportamento dos sujeitos no trânsito assume uma dialética dos fenômenos sociais a partir da intersecção de três esferas de pertencimento: a esfera subjetiva, a esfera intersubjetiva e a esfera trans-subjetiva (JODELET, 2018). Segundo a autora, esse modelo parte do princípio de que há um entrelaçamento entre elementos do mundo interior (privado), do mundo externo (social e coletivo) que representa uma estratificação. Com isso, os conteúdos externos formam o corpo social de conhecimento dos sujeitos tendo como fontes as ideologias, as mídias, a cultura, que são compartilhados pela comunicação social e que põem em jogo os valores e imposições de seu pertencimento social e a sua interação com o mundo a sua volta.

Neste prisma, reconhecer o trânsito como um fenômeno socioeducativo é, ao mesmo tempo, compreender a complexidade do ser-estar no espaço público mediado pelas esferas de pertencimento dos sujeitos. É um espaço simbólico permeado de conflitos que ultrapassam as leis, normas e regulamentações das vias públicas de trânsito. Assim, o Outro neste espaço é fundamental tão quanto o meu Eu, isto porque o trânsito só pode existir mediante a existência do outro. O trânsito é pensado, construído, utilizado por todos, e isso demanda pluralidade. Sem essa consciência de espaço público, a vida intimista enreda uma tirania de modo que o sentimento de coletividade é erradicado (SENNETT, 2014)

Portanto, qualquer campanha que se destine a promover a vida no trânsito deve levar em conta a sua complexidade enquanto fenômeno socioeducativo que está para além das vias públicas. Tem a ver com o modo dos sujeitos estarem no mundo e com o tipo de narrativa de sociedade que é compartilhado: competição, culpabilidade, concorrência. É necessário considerar o trânsito e sua produção simbólica e que o Outro existe tão quanto o meu Eu (JOVCHELOVITCH, 1998), e que a dimensão ética do diálogo da preservação da vida no trânsito deve primar pela vida do outro, sendo que, nesse movimento, o meu Eu também é contemplado.

## 4 MATERIAIS E MÉTODOS

A metodologia adotada é pautada a partir da noção de pesquisa qualitativa que corresponde a uma abordagem do problema de pesquisa compreendendo o fenômeno de maneira dialética e dinâmica entre o mundo real e o sujeito. Assim, abordar-se-á o objeto de pesquisa de modo a compreender os significados por meio do processo de análise compreensiva (MARCONI; LAKATOS, 2016) a partir do levantamento bibliográfico de pesquisas realizadas no Brasil sobre o tema deste estudo.

O processo de análise considerou a produção de saber de acordo com as orientações de Mendes Júnior e Ferreira (2010). Desta forma, buscou-se a compreensão interpretativa dos fenômenos descritos e analisados no banco de dados levantados que constituiu o *corpus* da pesquisa. Assim, “a análise compreensiva é um procedimento analítico que toma por base de seu exercício a compreensão do investigador enquanto sujeito compreensivo livre” (MENDES JÚNIOR e FERREIRA, 2010, p. 32). A primeira etapa consiste na leitura flutuante dos resumos dos trabalhos, com intuito de familiarizar com os estudos. A segunda etapa intenta focalizar o referencial teórico e a metodologia em busca de pistas de elementos que articulam a discussão do fenômeno. A terceira etapa busca o aprofundamento dos resultados encontrados pelos estudos, triangulando com os aspectos teórico-metodológico. A quarta e última etapa analisa compreensivamente os sentidos e significados debatidos e assim integra a subjetividade e os fenômenos sociais no processo de produção do saber (MENDES JÚNIOR e FERREIRA, 2010).

Corroboram com este pensamento Moscovici (2013) e Jodelet (2001), ao compreender de forma holística os significados atribuídos aos fenômenos, orientados pelo conhecimento social construído historicamente.

Para a produção dos dados, será utilizado como fonte de pesquisa o banco de teses e dissertações da CAPES e da Biblioteca Brasileira de Teses e Dissertações, disponíveis na internet, a partir do descritor: *representações sociais do trânsito*. A escolha por esta forma de pesquisa se dá mediante à necessidade de se compreender as produções bibliográficas referentes ao tema pretendido.

## 5 RESULTADOS E DISCUSSÕES

A partir da pesquisa bibliográfica nos bancos de teses e dissertações da Capes<sup>1</sup> e do BDTD<sup>2</sup>, resultou-se em um corpo de dados de pesquisa em nível de mestrado e doutorado que potencializam as discussões e análises requeridas por este estudo. O levantamento resultou em uma busca que deu como resultado os seguintes números: Banco CAPES - Mestrado (Dissertação) 768.891; Doutorado (Tese) 262.197. No banco de teses e dissertações do BDTD: Mestrado (Dissertação) 100; Doutorado (Tese) 57.

Apesar do número expressivo encontrado no banco CAPES, o levantamento privilegiou a análise das 10 primeiras páginas do resultado de busca. Tal critério foi adotado, pois entende-se que as primeiras páginas de busca contêm o maior número de trabalhos que dialogam com o descritor escolhido: *representações sociais do trânsito*.

Privilegiou-se escolha, análise e discussão de trabalhos que adotaram como ancoragem teórica a Teoria das Representações Sociais, conforme Quadro 1.

---

<sup>1</sup>Disponível em: <https://catalogodeteses.capes.gov.br/catalogo-teses/>

<sup>2</sup>Disponível em: <http://bdttd.ibict.br/vufind/>

**Quadro 1 – Pesquisas selecionadas**

| <b>BANCO DE TESES E DISSERTAÇÕES: CAPES</b>          |                   |                                    |   |   |
|--|-------------------|------------------------------------|---|---|
| <b>Descritor: Representações Sociais Do Trânsito</b> |                   |                                    |   |   |
| <b>Ano</b>   | <b>Modalidade</b> | <b>Autor</b>                       | <b>Título</b>   | <b>Universidade</b>                           |
| 2017   | Doutorado         | Melo, Heleonardo Dantas            | Acidentes "de moto" em Picos, no "Espaço Social" de um acidente: Construção interpretativa do trânsito como um "ambiente de comportamento"                                    | Universidade Federal Do Rio Grande Do Norte   |
| 2004   | Mestrado          | Lemos, Gardênia De Souza Furtado   | Transporte coletivo em Goiânia: um estudo das Representações Sociais  | Pontifícia Universidade Católica De Goiás     |
| 2001   | Mestrado          | Souza, Ligia Claudia Gomes         | As Representações Sociais do carro, da velocidade e do risco em jovens  | Universidade Federal Do Rio De Janeiro        |
| 2006   | Mestrado          | Ferreira, Cintia Campos            | Acidentes de trânsito em Goiânia: um estudo das Representações Sociais  | Pontifícia Universidade Católica De Goiás     |
| 2017   | Mestrado          | Novak, Fabiana Buhner              | Negação do risco de acidentes no trânsito: um estudo de Representações Sociais com motociclistas em Pato Branco   | Universidade Tecnológica Federal Do Paraná    |
| <b>BANCO DE TESES E DISSERTAÇÕES: BDTD</b>           |                   |                                    |   |   |
| <b>Descritor: Representações Sociais Do Trânsito</b> |                   |                                    |   |   |
| <b>Ano</b>   | <b>Modalidade</b> | <b>Autor</b>                       | <b>Título</b>   | <b>Universidade</b>                           |
| 2014   | Mestrado          | Cabral, Tayenne De Faria P. D      | Representações Sociais sobre o fenômeno de beber e dirigir  | Universidade De Brasília                      |
| 2019   | Mestrado          | Araujo, Juliel Modesto             | Educação de trânsito, educação no trânsito ou educação para o trânsito? Interseções entre esfera privada, espaço público e sujeito à luz da teoria das Representações Sociais | Pontifícia Universidade Católica De São Paulo |
| 2011   | Mestrado          | Walter, Clara Natalia Steigleder   | Trânsito e pedestres: representações sociais, segregação urbana e conflitos no uso do espaço público  | Universidade Federal Do Rio Grande Do Sul     |
| 2002   | Mestrado          | Oliveira, Patricia Conceição Pires | Acidentes de trânsito: uma visão a partir das vítimas em Campinas   | Universidade Estadual De Campinas             |

Fonte: dados da pesquisa.

O quadro 1 foi composto de acordo com as pesquisas defendidas e publicadas no Brasil. Referendadas na Teoria das Representações Sociais, as diversas temáticas e discussões dos estudos revelam um amplo cenário que envolve o trânsito e sociedade.

O estudo de Melo (2017) analisa o trânsito a partir da perspectiva dos acidentes, tendo como delimitação os que envolvem motociclistas na cidade de Picos-PI, em um recorte temporal nos anos entre 2013 a 2015. As ações no trânsito são tomadas a partir do conceito de Ação Social proposto por Max Weber e envolve uma gama de fatores que se inter-relacionam com sujeitos e culturas geradoras de ação. Os esforços aplicados por este estudo procuraram compreender se as ações entre matrizes culturais e os sujeitos orientam ou amplificam as possibilidades de os acidentes ocorrerem. Pode-se compreender, no entanto, que as ações sociais têm intrínseca relação com a cultura e, de modo geral, são promotores de acidentes.

Lemos (2004), partiu do princípio que o trânsito é uma prática social complexa e objetivou compreender a partir de um levantamento e análise como o sistema cognitivo se enreda com a prática dos motoristas de transporte coletivo da cidade de Goiânia. A autora anunciou que o fenômeno representacional deste público é que orienta e legitima ações de condução veicular no trânsito. Foi aplicado um questionário em 103 (cento e três) sujeitos motoristas de ônibus e em 118 (cento e dezoito) sujeitos motoristas de microônibus da cidade de Goiânia e região metropolitana. Articulado abordagens psicossociais, Lemos (2004), descobriu em seus estudos que as representações sociais de motoristas de transporte coletivo de Goiânia são centradas na ideia de uma visão negativa, de tumulto e de estresse.

Em relação ao estudo de Souza (2001), o comportamento dos jovens no trânsito é levado à discussão a partir das significações de jovens a respeito do carro. Fazendo um paralelo com pesquisas encontradas no Brasil e na França, a autora anuncia que esferas individuais e subjetivas influenciam o comportamento agressivo dos jovens na prática de direção veicular. Desta forma, representações individuais da esfera pública em diálogo

com a noção de trânsito, juntamente com a construção individual da realidade dos jovens interagem de modo a forjar um maior risco de acidentes dos jovens no trânsito.

Partindo da indissociabilidade dos fenômenos sociais e psicológicos, Ferreira (2006), buscou compreender os acidentes de trânsito que acometem motociclistas e carros na cidade de Goiânia. Para tanto, a autora reconhece que o fenômeno representacional orienta e justifica as práticas de motoristas e motociclistas, levando a riscos de acidentes. Em busca de tornar possível a análise deste fenômeno, a autora utilizou a pesquisa documental dos dados de acidentes de trânsito registrados por boletins oficiais da Polícia Militar e enviados ao Detran de Goiás. Teve como público alvo 100 motoristas que foram submetidos a um questionário para produção dos dados. Os dados revelam que o público pesquisado possui representações sociais negativas sobre o trânsito, visualizado por motociclistas como cenário de caos e perigo. O motociclista emerge como o principal culpado pelo trânsito caótico.

Novak (2017), em sua dissertação, discutiu as representações sociais de motofretistas e mototaxistas da cidade de Pato Branco, no Paraná, sobre prática de condução, manutenção do veículo e experiência profissional, bem como suas representações sociais sobre risco de acidente nesse ambiente e partiu do princípio de que a delimitação do meio de cada sujeito é atravessado por suas representações sociais. Teve como sujeitos 25 profissionais portadores da Carteira Nacional de Habilitação apta a conduzir motocicletas. Os dados revelaram que elementos tais como acidente, imprudência, alta velocidade e desrespeito, são mais ressaltados nas representações sociais sobre risco de acidente no trânsito por este público. Notou-se também uma certa convivência deste público com o risco de acidente, no qual naturalizam este fenômeno e negam a sua periculosidade. Tal fator parece apontar para um tipo de estratégia cognitiva para minimizar os riscos à ameaça que o trânsito representa.

A pesquisa de Cabral (2014), objetivou compreender as representações sociais de motoristas que bebem e dirigem em relação a lei "seca" a partir do compartilhamento de informações dos parlamentares veiculadas pela mídia na elaboração da mesma. Assim, a autora realizou uma pesquisa documental tendo como mote o diário oficial da Câmara dos deputados e do senado federal, além de registros fílmicos das sessões. Nota-se, a partir da análise dos dados, que nos discursos alguns parlamentares compreenderam que a promulgação da Lei em si seria um passo importante para a redução de acidentes de trânsito. O critério do slogan "tolerância zero" para lidar com esse fenômeno (beber e dirigir) foi o da repressão. Uma representação dúbia sobre o motorista que bebe e dirige pode ser encontrada: 1) o motorista que bebe e dirige foi representado como o outro, alguém distante que merece ser severamente punido por agir de maneira irresponsável; 2) esse personagem é representado como vítima que deve ser protegida, mas nem por isso entende-se que a sua punição deve ser reduzida, a sua condenação é acima de tudo moral, pois a imagem compartilhada durante a elaboração da lei é de alguém que ao dirigir sob a influência de álcool foi egoísta e não ponderou suas ações. Os dados revelam que a natureza moral atravessa o discurso dos parlamentares de modo que o motorista que bebe e dirige chega a significar como alguém que é um assassino e ameaçador à instituição familiar.

A educação no trânsito é discutida amplamente por Araújo (2019), que a reconhece como uma tríade fundamental para a gestão de políticas públicas para preservar a vida no trânsito. Desta forma, o autor teve a intenção de compreender a educação para o trânsito como "importante fato social", isto é, reconhecer a inter-relação entre sujeitos da educação e o fenômeno do trânsito. Assim, o trânsito na perspectiva da mobilidade humana passa a ser compreendido como fenômeno psicossocial constituído pelas inter-relações espaço-tempo e público-privado. Os dados revelaram que existem três campos de discursos oficiais em educação para o trânsito, e a narrativa mais estrutural é a do privado que edifica a materialidade do trânsito naquilo que pode ser reconhecido como um serviço público.

Walter (2011) parte do princípio que os sujeitos, ao adentrarem no trânsito, estabelecem uma diversidade de relações sociais que também constroem esse espaço público de mobilidade. Reconhece que a sociedade capitalista se torna uma arena de conflitos mediado pela tradição à competitividade, fato que pode promover acidentes devido à relação entre tempo-dinheiro constituída. Desta forma, a autora objetivou discutir algumas dimensões destes conflitos a partir de uma perspectiva sociológica com ênfase no pedestre, uma vez que é a condição universalizante de deslocamento. Teve como sujeitos estudados pessoas do contexto urbano de Porto Alegre. O estudo demonstrou "que o nível de pertencimento ao trânsito difere dependendo da forma como as pessoas se deslocam e de como o espaço de circulação está organizado em diferentes locais da cidade" (WALTER, 2011, p. 5).

Por fim, Oliveira (2002) buscou discutir o aspecto subjetivo do acidente de trânsito a partir da visão dos próprios acidentados. Em uma análise socio-econômica-demográfica, a autora se dedicou a focalizar

diferentes circunstâncias físicas e psicológicas que se inter-relacionam no acidente de trânsito, bem como o relacionamento com a família e a visão subjetiva da pessoa que sofreu o acidente. Utilizou, para isso, a entrevista semiestruturada, de modo a compreender os sentidos e significados das vítimas internadas no Hospital Público de Campinas em 1999. Os dados revelaram que os acidentes de trânsito estão inter-relacionados com a imprudência e a falta de uso dos instrumentos de segurança veicular e o consumo de bebidas alcoólicas; outra vertente apresentada foi “stress e, principalmente, com a condição de juventude do sexo masculino (destaque para o grupo de condutores de motocicleta)” (OLIVEIRA, 2002, p. 10).

De modo geral, os trabalhos aqui contemplados reafirmam o pressuposto de que o trânsito é um fenômeno socioeducativo complexo e multifacetado. Tal perspectiva revela também que os espaços públicos cuja narrativa cultural não os contempla como um bem comum tende a produzir processos de subjetivação que conduz a práticas irresponsáveis coletivamente. Antes de o trânsito ser perigoso, existe uma dimensão subjetiva que orienta o comportamento, isto é, o fenômeno existe no sujeito.

É possível notar também que as esferas de pertencimento (JODELET, 2018) atravessam o modo do sujeito ser e estar no mundo e que, conforme o estudo de Araújo (2019), há um diálogo com as políticas (normas, leis) que fomentam a subjetivação.

As representações sociais são fatores identitários e mediam o modo como o sujeito compreende a realidade. Jovchelovitch (2000) e Sennett (2014) reafirmam os dados aqui apresentados de que o espaço público é mais do que material: é artefato. Isso é internalizado e compartilhado pela comunicação social, que põe em jogo os valores e imposições de seu pertencimento social e a sua interação com o mundo a sua volta.

## 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O comportamento humano no trânsito assume uma gama de significações e especificidades de larga importância. Isso porque é no espaço público das ruas que ocorrem as manifestações concretas e simbólicas incluídas em um processo de influência social. O trânsito urbano, por sua vez, entendido como uma possibilidade de mobilidade humana nos espaços públicos, representa uma esfera importante e significativa na vida de pessoas e grupos.

A partir das discussões e análises bibliográficas realizadas por este estudo, tornou-se possível responder o seguinte problema de pesquisa: *Como a Teoria das Representações Sociais pode ajudar a compreender o trânsito enquanto um fenômeno socioeducativo?*

Desta forma, a Teoria das representações sociais potencializa a compreensão do trânsito como uma organização simbólica do trânsito e que está ancorada em um corpo de conhecimento social que dialoga com sujeitos e grupos nos contextos de vida. Tal perspectiva compreende um trânsito como parte da vida social dos sujeitos, inscrita como uma forma socialmente elaborada e definida com objetivos práticos.

Assim, o trânsito como fenômeno socioeducativo revela que é importante compreender muito mais do que estatísticas para reduzir acidentes, mas também como os sujeitos pensam sobre o que é o trânsito, sua função e a necessidade de mobilidade e proteção à vida.

A partir disso, têm-se o trânsito enquanto um fenômeno socioeducativo por reunir comportamentos, ações, e situações construídas historicamente, que refletem a complexa interação entre os sujeitos que desejam se movimentar de um ponto a outro da cidade. Interesses pessoais convergem ou se repulsam na medida em que as pessoas precisam cumprir suas obrigações rotineiras causadas pela vida cotidiana.

Investigar o trânsito como uma produção social provoca a análise de interesse coletivo, pois é construído na relação entre sujeitos e grupos que interagem na cena pública. O trânsito é um comportamento social que depende da atuação de seus participantes para que se estabeleça uma harmonia em prol ao bem-estar coletivo. Entendido como um espaço comum, o trânsito engendra a vida humana com espaços de encontros, territórios e comunicação, como também disputa de poder e de afirmação deste que faz emergir a pluralidade deste fenômeno socioeducativo no viver com os Outros.

Foi possível compreender que o trânsito, isto é, a mobilidade humana no cenário das cidades e meios rurais, é regido por uma teia de complexidades e variantes de causas humanas, psicofísicas, de engenharia e de fenômenos naturais.

O estudo revelou que a mobilidade dos sujeitos e grupos no e para o trânsito acontece mediante a conjunturas éticas e morais que regulam e orientam o cotidiano dos sujeitos. Tal contexto é mediado por representações sociais construídas a partir da vivência dos sujeitos e atravessa as dimensões intersubjetivas (Eu-Outro) e trans-subjetivas (leis, normas, decretos, sinalização). Tanto aquele que possui um saber científico

sobre o trânsito, quanto aquele que é leigo, são atravessados por representações sociais praticadas no dia-a-dia.

A Teoria das Representações Sociais, proposta por Moscovici (1978; 2013), permite o estudo desta modalidade de conhecimento, reconhecida como uma teoria que se dedica em estudar o conhecimento social, isto é, o senso comum. De acordo com as análises deste estudo, as representações sociais são uma modalidade de conhecimento socialmente construída e partilhada por meio da comunicação e possibilita a criação de um código comum a um determinado grupo social a fim de nomear e classificar os objetos e as relações entre humanos.

Portanto, compreender o trânsito como um fenômeno socioeducativo é atribuir-lhe a condição estrutural na vida das pessoas e grupos, marcados pela cultura e pela história que compõe o sistema de mobilidade urbana e rural brasileiro. É, sobretudo, um olhar interdisciplinar, considerando o poder da influência social nas atitudes cotidianas que possam tanto provocar harmonia quanto conflito na esfera pública, ou seja, na vida coletiva a qual todos estamos submetidos.

O comportamento do trânsito não pode ser visto apenas como uma atitude individual, mas sim como um processo social e cultural construído historicamente; é um fenômeno socioeducativo inscrito na realidade social no qual os sujeitos influenciam e são influenciados por saberes ora científicos, ora do senso comum.

## REFERÊNCIAS

ABRIC, J. C. A abordagem estrutural das representações sociais. *In*: MOREIRA, A. S. P.; OLIVEIRA, D. C. (Org.). **Estudos interdisciplinares de representação social**. Goiânia: AB, 1998.

ARAUJO, J. M. **Educação de trânsito, educação no trânsito ou educação para o trânsito? Interseções entre esfera privada, espaço público e sujeito à luz da Teoria das Representações Sociais**. 2019. 257 f. Dissertação (Mestrado em Educação: Psicologia da Educação) – Programa de Estudos Pós-Graduados em Educação: Psicologia da Educação, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2019.

CABRAL, T. de F. P. D. Representações sociais sobre o fenômeno de beber e dirigir. 2014. 133f. Dissertação (Mestrado em Sociologia) – Universidade de Brasília, Brasília, 2014.

FERREIRA, C. C. **Acidentes Motocicleta-Carro: um Estudo das Representações Sociais no Trânsito em Goiânia**. 2006. 169 f. Dissertação (Mestrado em Ciências Humanas) – Pontifícia Universidade Católica de Goiás, Goiânia, 2006.

FLAMENT, C.; ROUQUETTE, M. L. **Anatomie des idées ordinaires**. Comment étudier les représentations sociales. Paris: Armand Colin, VUEF, 2003.

GONÇALVES, M. G. M.; BOCK, A. M. B. A dimensão subjetiva dos fenômenos sociais. *In*: BOCK, A. M. B.; GONÇALVES, M. G. M. (Orgs.). **A dimensão subjetiva da realidade: uma leitura sócio-histórica**. São Paulo: Cortez, 2009, p. 116-157.

HANNAH, A. **A condição humana**. Tradução Roberto Raposo. 13. ed. Rio de Janeiro: Forense universitária, 2018.

JODELET, D. Ciências sociais e representações: estudo dos fenômenos representativos e processos sociais, do local ao global. **Soc. estado.**, Brasília, v. 33, n. 2, p. 423-442, ago. 2018. Disponível em: <[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0102-69922018000200423&lng=en&nrm=iso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-69922018000200423&lng=en&nrm=iso)>. Acesso em: 31 jul. 2019.

JODELET, D. Ciências sociais e representações: estudo dos fenômenos representativos e processos sociais, do local ao global. **Soc. estado.**, Brasília, v. 33, n. 2, p. 423-442, ago. 2018. Disponível em: <[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0102-69922018000200423&lng=en&nrm=iso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-69922018000200423&lng=en&nrm=iso)>. Acesso em: 31 jul. 2019.

JOVCHELOVITCH, S. **Os contextos do saber**: representações, comunidade e cultura. Tradução: Pedrinho Guareschi. 2. ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2011. p.137-141.

JOVCHELOVITCH, S. Re(des)cobrando o outro – Para um entendimento da alteridade na Teoria das Representações Sociais. In: ARRUDA, A. (Org.). **Representando a alteridade**. Petrópolis, RJ: Vozes, 1998. p. 69-82.

JOVCHELOVITCH, S. **Representações sociais e esfera pública**: a construção simbólica dos espaços públicos no Brasil. Petrópolis, RJ: Vozes, 2000.

LE MOS, G. S. F. **Transporte Coletivo Em Goiânia**: Um Estudo Das Representações Sociais. 2004. 104 f. Dissertação (Mestrado em Ciências Humanas) - Pontifícia Universidade Católica de Goiás, Goiânia, 2004.

MARKOVÁ, I. **Dialogicidade e representações sociais**: as dinâmicas da mente. Tradução: Hélio Magri Filho. Petrópolis, RJ: Vozes, 2006.

MARKOVÁ, I. **Mente dialógica**: senso comum e ética. Tradução de Lilian Ulup – Cambridge: Cambridge University Press; São Paulo: Fundação Carlos Chagas; Curitiba: PUCPress, 2017.

MELO, H. D. **ACIDENTES "DE MOTO" EM PICOS, no "espaço social" de um acidente**: construção interpretativa do trânsito como um "ambiente de comportamento". 2017. 125 f. Tese (Doutorado em Ciências Sociais) – Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Rio Grande do Norte, Natal, 2017.

MENDES JÚNIOR, J. N.; FERREIRA, M. C. Análise compreensiva: conceito e método. **GEOGRAFIA**, Rio Claro, v. 35, n. 1, p. 21-35, 2010. Disponível em: <<http://www.periodicos.rc.biblioteca.unesp.br/index.php/ageteo/article/view/4814>>. Acesso em: 9 jul. 2019.

MOSCOVICI, S. **A Psicanálise, sua imagem e seu público**. Tradução de Sonia Fuhrmann. Petrópolis: Vozes, 1961/2012.

MOSCOVICI, S. **Representações Sociais**: investigações em Psicologia Social. 10. ed. Petrópolis: Vozes, 2013.

NOVAK, F. B. **Negação do risco de acidentes no trânsito**: um estudo de representações sociais com motociclistas em Pato Branco. 2017. 87 f. Dissertação (Mestrado em Educação) – Universidade Tecnológica Federal Do Paraná, Pato Branco, 2017.

OLIVEIRA, P. C. P. **Acidentes de trânsito**: uma visão a partir das vítimas em Campinas. 2002. 291 p. Dissertação (Mestrado) – Universidade Estadual de Campinas, Faculdade de Ciências Médicas, Campinas, SP, 2002.

ROZESTRATEN, R. **Psicologia do trânsito**: conceitos e processos básicos. São Paulo: E.P.U.: Editora Universidade de São Paulo, 2015.

SENNETT, R. **O declínio do homem público**: as tiranias da intimidade. Tradução: Lygia Araujo Watanabe. 1. ed. Rio de Janeiro: Record, 2014.

SOUZA, L. C. G. **As representações sociais do carro e o comportamento dos jovens no trânsito**. 2001. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2001.

WALTER, C. N. S. **Trânsito e pedestres**: representações sociais, segregação urbana e conflitos no uso do espaço público. 2011. 147f. Dissertação (Mestrado em Sociologia) – Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2011.

**SOBRE OS AUTORES****Jeysson Ricardo Fernandes da Cunha**

Graduado em Psicologia (2014). Mestrado em Educação (2017) pela Universidade Federal de Mato Grosso (UFMT). Doutorando em Educação pela Universidade Federal de Mato Grosso (UFMT).

Contato: jeyssonrf10@gmail.com

**Sandra Regina Geiss Lorensini**

Graduado em Psicologia (1987). Especialista em: Educação Pré-escolar (1989) pela Faculdade Imaculada Conceição Universidade Federal de Santa Maria (FIC/UFSM); Orientação Educacional (1991) pela Universidade Federal de Santa Maria (UFSM); Informática na Educação (1998) pela Universidade Federal de Mato Grosso (UFMT). Mestre (2000) e Doutora (2017) em Educação pela Universidade Federal de Mato Grosso (UFMT).

Contato: sandralorensini@gmail.com