



## Comportamentos no trânsito e causas da agressividade

Eliza Tebaldi<sup>1</sup>

Vinícius R. T. Ferreira<sup>2</sup>

### Resumo

A agressividade no trânsito já se tornou um problema social, com a falta de segurança que traz a todos nós que fazemos parte do trânsito. Sabemos que ela está presente no trânsito pelos diversos comportamentos desempenhados pelos condutores e que influi na maneira de utilização desse espaço público que deve ser com educação, respeito, tolerância e sem agressividade, pois a liberdade que temos com um veículo nem sempre é utilizada de forma correta. Investigou-se através de um questionário aplicado em 94 condutores de veículos automotores a frequência com que praticam determinados comportamentos e suas percepções em relação às causas da agressividade no trânsito. Os condutores perceberam como principal causa da agressividade no trânsito o nervosismo e constatou-se notória diferença de agressividade na frequência de comportamentos desempenhados por homens e mulheres, estando a agressividade mais presente no sexo masculino. Diante dos resultados obtidos verifica-se o quão complexo é o comportamento humano e as inúmeras possibilidades no qual pode ser trabalhado pelos vários segmentos da sociedade envolvidos com a educação e segurança no trânsito.

Palavras-chave: Trânsito, agressividade, comportamento, educação.

## Behaviors in the Traffic and Causes of Aggressiveness

### Abstract

The aggressiveness in the traffic has already become a social problem, with the absence of security that brings all of us that are part of the traffic. We know that it is present in the traffic through several behaviors performed by the drivers and that influences in the way of utilization of that public space which needs to be with education, respect, tolerance and no aggressiveness, for the liberty that we have with a vehicle isn't always the correct form. It was investigated through a questionnaire applied to ninety-four vehicle drivers the frequency that they practice determined behaviors and their perceptions in regard to the causes of aggressiveness in the traffic. The drivers perceived that the main cause of aggressiveness in the traffic is nervousness and it was evidenced notorious difference of aggressiveness in the frequency of performed behaviors by men and women, being the aggressiveness more present in the male sex. Facing the obtained results it was verified how complex is the human behavior and numberless possibilities which it can be worked by the several segments of society involved with education and security in the traffic.

Keywords: Traffic, aggressiveness, behavior, education.

<sup>1</sup> Contabilista. Especialista em Gestão e Segurança no Trânsito. E-mail: [cfcvolante@concordia.psi.br](mailto:cfcvolante@concordia.psi.br)

<sup>2</sup> Psicólogo. Mestre em Psicologia Clínica. Doutorando em psicologia pela PUCRS. E-mail: [vinicius@uncnet.br](mailto:vinicius@uncnet.br), [viniferreirat@hotmail.com](mailto:viniferreirat@hotmail.com)

O trânsito no Brasil, de modo geral, tem causado preocupações com relação à falta de segurança, pois diariamente ocorrem acidentes, deixando pessoas mortas ou feridas, evidenciando a violência no trânsito.

Segundo levantamento do Instituto de Pesquisa Econômica e Aplicada (IPEA), o Brasil ocupa o quarto lugar no ranking mundial em acidentes de trânsito. Ocorrem em média 6,8 mortes para cada 10 mil veículos, enquanto nos Estados Unidos a média é de 1,93 e na França 2,35. Ao término de um ano, são mais de 30 mil mortes nas estradas brasileiras. O custo social resultante desta violência no trânsito é de R\$ 10 bilhões por ano (IPEA, 2003).

Dentro dos fatores que favorecem a ocorrência de um número tão elevado de acidentes, aparece o fator humano como o principal, pois sem ele o trânsito não existiria. Porém o ser humano não pode ser analisado separadamente. O homem tem sua história, personalidade, interesses, necessidades e busca satisfazê-la, gerando conflitos no trânsito, pois interpreta as regras estabelecidas conforme sua visão de mundo. Nesse processo, alguns condutores agem de acordo com a lei, outros não. Tomam atitudes para seu benefício próprio. Na busca por essa satisfação, ocorrem atitudes, comportamentos que colocam em risco a segurança no trânsito. Veículos são usados como objetos para impor medo, forçando a saída do veículo da frente, fazem frenagens bruscas, ultrapassagens forçadas e em locais sem visibilidade, transitam com velocidades incompatíveis para o local, fazem gestos obscenos, xingamentos, discussões, resultando num trânsito violento, agressivo. O ser humano por meio de seus atos, comportamentos, estabelece de que forma o trânsito vai acontecer.

Para Vasconcellos (1998), as condições do momento determinam o comportamento de cada indivíduo no trânsito. A cada situação dada, reações, comportamentos e atitudes diferentes se apresentam. Tudo depende de uma complexidade de fatos, ligados aos fatores de necessidades e interesses pessoais, diversificando esses comportamentos. Saber quais as causas desse comportamento agressivo se faz necessário.

Para Hoffmann, Cruz e Alchieri (2003), o homem ou a mulher ao volante é um ser humano que, além de uma série de aptidões, de uma personalidade, hábitos e atitudes definidos, possui necessidades fisiológicas (alimento, sono, descanso), necessidades psicológicas e socioculturais (segurança, comodidade, auto-realização, aceitação). O equilíbrio entre estas várias instâncias e necessidades e a capacidade para supri-las, superá-las ou adaptar-se a elas permitem o funcionamento psicofísico normal do indivíduo.

Quando o ser humano sente que algo pode ameaçar este equilíbrio, reage. Esta reação às vezes é de adaptação ao meio, admitindo que estava equivocada, ou de luta, pois algo ameaça este equilíbrio interior, podendo reagir com agressividade. Mas, o que seria um comportamento agressivo? Um comportamento agressivo refere-se a toda e qualquer ação que tenha por objetivo ferir o outro física ou verbalmente. Uma agressão, constantemente é o resultado de sentimentos de desprazer e frustrações, quando o indivíduo não consegue lidar de forma assertiva com tal condição (Menezes, 2003).

Cada indivíduo tem uma experiência diferente de vida, cultura, ideais e valores, que carrega para o trânsito, e influi notoriamente na sua forma de conduzir. O seu comportamento muda de acordo com suas necessidades, com as condições apresentadas no dia.

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB), em seu art. 1º, parágrafo 1º, considera trânsito como a utilização das vias, por pessoas, veículos e animais, isoladas ou em grupos, conduzindo ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga e descarga. Porém se observa que o trânsito é muito mais complexo. Cada dia que passa há mais veículos nas ruas, e as ruas continuam as mesmas. Ocorrem vários avanços e sofisticções tecnológicas no mundo, mas segundo Bassani (apud Dotta, 2000, p. 9), o veículo não deixa de ser uma caixa metálica, que, quando passa a ser conduzido assume a inteligência, a alma, a sensibilidade e o comportamento do condutor. Dessa forma o veículo assume as características da personalidade de quem conduz o veículo e por isso, trânsito, não pode ser analisado isoladamente. Envolve tudo o que o ser

humano carrega consigo, sua cultura, seus valores, seus ideais.

Vasconcelos (1998, p. 19), traz uma definição de trânsito que melhor pode ser aplicado a este estudo: o trânsito é uma disputa pelo espaço físico, que reflete uma disputa pelo tempo e pelo acesso aos equipamentos urbanos, – é uma negociação permanente do espaço, coletiva e conflituosa. E essa negociação, dadas as características de nossa sociedade, não se dá entre pessoas iguais: a disputa pelo espaço tem uma base ideológica e política; depende de como as pessoas se vêem na sociedade e de seu acesso real ao poder.

Nessa disputa pelos espaços surgem divergências de idéias, de valores, de cultura. E a negociação que deve ocorrer no trânsito nem sempre acontece. Os condutores ficam então, nervosos, ansiosos e estressados, traçando um caminho para a luta e a agressividade no trânsito. A melhor maneira de conviver num espaço que todos necessitam e disputam deve ser de forma amigável. O comportamento deve ser prudente, respeitando os direitos e deveres na circulação do trânsito.

Segundo Montagu (1978), as características do comportamento humano não são determinadas exclusivamente pela hereditariedade ou pelo meio ambiente ao qual fazem parte. Na realidade, o desenvolvimento de praticamente qualquer tipo de comportamento humano é resultado da interação entre fatores genéticos e ambientais. Segundo ele, muitos estudiosos e observadores de crianças concluíram que o comportamento agressivo se aprende e é adquirido, ou seja, uma criança cujo comportamento agressivo é recompensado por vencer, por exemplo, ou pela aprovação dos adultos, ou por qualquer tipo de melhora de sua posição, será possivelmente uma criança mais agressiva do que aquela cujo comportamento agressivo é desencorajado por constantes derrotas ou pela desaprovação.

Para Rozestraten (1988), a maneira de perceber as situações no trânsito produz comportamentos diferentes. Para a produção de comportamentos adequados, são necessárias situações ou estímulos claros, um organismo em condições de perceber e de reagir adequadamente e com uma aprendizagem prévia dos sinais e das normas que devem ser

seguidas. Quando o motorista olha para uma determinada placa de trânsito, tem que entender o que o sinal está lhe transmitindo bem como qual o comportamento desejado. Perceber este sinal de maneira errada, certamente o colocará em perigo, com risco de envolver-se em acidentes. Através dessas condições o homem pode construir sobre elas um comportamento adequado ao trânsito. Alguns comportamentos que tendem a passarem despercebidos em algumas situações, receberão destaque em outras situações sociais. Aquele condutor que sempre quer o melhor veículo, o mais potente, maior valor, para um determinado grupo pode ser símbolo de “status”, poder, que quer aparecer e para outro grupo pode ser de bom gosto.

Para Lorenz (1979), a natureza da agressividade humana tem uma base inata, mas que pode ser modificada. O critério para determinar que um certo padrão de comportamento é inato, é que ele seja mostrado por todos os indivíduos normais da espécie, de determinada idade e sexo, sem nenhum aprendizado anterior e sem tentativas e erros. E este é o caso do comportamento agressivo. O ponto crucial da visão de Lorenz a respeito da natureza humana é que, assim como muitos outros animais, o homem tem o impulso inato do comportamento agressivo em relação a sua própria espécie. A diferença do homem é que ele tem acesso a armas que multiplicam seu poder ofensivo, sendo o único animal que mata dentro de sua própria espécie, pois perde o respeito ao gesto submisso feito pelo perdedor. Porém o homem tem um crescente conhecimento de si próprio, e isso aumenta o poder de autocontrole de ter vontades assentadas em base sólidas, podendo compreender melhor as causas materiais da agressão, e estar mais apto para tomar medidas racionais para controlá-la. A agressão, portanto, é necessária para a sobrevivência, desde que seja de forma adequada, quando necessário. Os seres humanos precisam se defender contra algumas situações que ocorrem na vida e, dependendo do contexto, a falta de defesa pode levar à morte ou destruição. O adequado é saber quando e como agir de acordo com as circunstâncias.

Segundo Simaglia (Direção Agressiva, 2003), a direção agressiva se apresenta naqueles condutores que conduzem seu veículo colado no veículo da frente, ultrapassam pela direita, costumam entre

veículos, cortam a frente de outros veículos dando fechadas, avançam sinal vermelho, trafegam pelo acostamento. Nos países como EUA, Europa e Austrália, eles chamam esse fenômeno como “road rage”, quer dizer, raiva ao volante, e é um fenômeno que está preocupando. Ressalta que uma pesquisa feita pela National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA), agência de segurança veicular do governo dos Estados Unidos, a raiva ao volante ao qual leva a conduzir agressivamente, já ultrapassa o índice de bêbados ao volante, ao qual está levando a acidentes graves de trânsito. Acrescenta que o problema está visível nas estradas brasileiras, mas não há levantamento publicado sobre o assunto. A Austrália também está preocupada com a raiva ao volante. O número de acidentes graves levaram o governo australiano a enxergar os veículos como uma arma letal.

Para Gaspar (2003), além da agressividade existente pelo estresse diário e que tem efeito sobre o comportamento das pessoas no trânsito, o próprio trânsito gera situações de estresse, fazendo com que o comportamento agressivo de um motorista, desencadeia agressividade de outros motoristas. Geralmente utilizam essa máquina (carro) para desempenhar uma luta, que por fim não haverá vencedores, pior é uma luta existente somente na mente primitiva do homem incapaz de tomar consciência de seus impulsos instintivos quanto mais controlá-los. Acrescenta que o veículo ao nosso lado se torna o adversário e a agressividade inerente a toda competição é acentuada pelo estresse, é como se o corpo reagisse de forma mais instintiva, e aí, os princípios de civilidade e boas maneiras, frutos da cultura humana, fogem.

Os números mostram que o trânsito brasileiro tem muito a melhorar em todos os sentidos. O comportamento desempenhado pelos condutores demonstra claramente isso. Na atualidade cada vez mais surgem problemas de ordem pessoal conseqüentemente as pessoas levam esses problemas para o trânsito. O comportamento muda de acordo com a necessidade de cada um. Às vezes os condutores estão com pressa, atrasados para pegar o filho na escola, para chegar ao trabalho ou a uma reunião. Outras vezes, estão simplesmente satisfazendo suas necessidades fisiológicas. Dessa forma, o tipo de comportamento desenvolvido pelos

condutores de veículos automotores reflete no trânsito.

## Metodologia

Para investigar os comportamentos agressivos no trânsito e saber as causas da agressividade segundo a percepção dos próprios condutores, foram pesquisados 94 condutores de veículos automotores, homens e mulheres, de faixa etária, escolaridade e tempo de habilitação diferentes, residentes na cidade de Concórdia – SC.

Inicialmente foi elaborado um questionário piloto para verificar o entendimento por parte dos entrevistados, independente do grau de escolaridade. Após esta aplicação e adaptações, foram distribuídos os questionários, e os participantes puderam respondê-los em suas residências, sem precisar se identificar. Os respondentes foram buscados através de contatos pessoais de um dos autores, sendo distribuídos os questionários para conhecidos destes. Posteriormente, os questionários foram recolhidos e tabulados. Na primeira parte do questionário estão dados gerais dos condutores de veículos automotores, para permitir a caracterização dos componentes da amostra. Na segunda parte do questionário são abordados as causas da agressividade no trânsito e os comportamentos desempenhados pelos condutores no trânsito. Os entrevistados não foram identificados.

A tabulação dos dados foi realizada através do software Statistical Package for Social Sciences (SPSS), versão 11.0, e os dados foram organizados descritivamente. Após isto, foi realizado o teste de hipóteses através dos testes qui-quadrado e Mann-Whitney para identificar as diferenças entre os grupos.

## Análise e discussão dos dados

Dos fatores apontados como responsáveis pela agressividade no trânsito sugeridos no questionário, estão na tabela a seguir, a pontuação obtida por

fator na percepção dos condutores de veículos automotores.

Tabela 1. Fatores responsáveis pela agressividade na avaliação dos participantes

Fatores	Número de respostas	%
Nervosismo	71	16,47
Estresse	61	14,15
Motoristas desatentos	51	11,83
Desejo de demonstrar habilidade com o veículo	49	11,37
Educação	40	9,28
Horários de trabalho	35	8,12
Cansaço	31	7,19
Trânsito lento	31	7,19
Problemas com a família	16	3,71
Problemas financeiros	14	3,25
Problemas amorosos	11	2,55
Influência amigos	10	2,32
Outros *	10	2,32
Influência família	1	0,23
Total	431	100

\*Álcool, problemas saúde, falta conhecimento leis, irresponsabilidade, negligência, desrespeito com o pedestre, pessoas que dirigem mal.

Sobre os fatores responsáveis pela agressividade no trânsito, observa-se que o mais apontado é o nervosismo, caracterizado como uma falta de tolerância, pressa, seguido do estresse que grande parte da população sofre em virtude de uma série de fatores que o desencadeiam. Importante salientar que o item motoristas desatentos foi o 3º mais pontuado, comprovando o que facilmente se observa no trânsito: os motoristas tendem a não ligar a seta para fazer manobras, trancar os cruzamentos, estacionar em locais proibidos e, portanto, atrapalham. O desejo de demonstrar habilidade com o veículo, 4º item mais pontuado, ocorre principalmente entre os mais jovens. Com suas máquinas (carros) potentes que segundo Bassani (apud Dotta, 2000, p. 9) assume a inteligência, a alma, a sensibilidade e o comportamento de quem o conduz, gostam de mostrar suas habilidades.

Pudemos verificar que quanto maior a idade maior a responsabilidade e a prudência dos condutores, que ao longo de suas vidas constatarem que o veículo é um meio de locomoção e não um meio para demonstrar o que se é ou o que se quer ser. A busca por emoção, adrenalina presente nos mais jovens do sexo masculino, não deixa muitas vezes conduzir um veículo sem que se façam manobras que satisfaçam esse desejo. Tillmann e Hobbs referem (em Rozestraten 1988, apud Hoffmann, Cruz e Alchieri, 2003, p. 140): a personalidade não muda quando nos sentamos diante do volante do carro. O que pode acontecer é que certos traços que normalmente são controlados na nossa convivência com os outros, comecem a se manifestar mais abertamente: o desejo de ser o melhor, ser mais corajoso, querer mostrar que se é capaz de arriscar sem incorrer em acidentes, etc. Normalmente pode-se dizer que o homem dirige assim como vive.

Um dos autores trabalha em cursos teóricos de formação de candidatos à 1ª habilitação, e tem percebido que inicialmente a grande maioria vê o trânsito de maneira semelhante, o trânsito feito por veículos. Conforme o apontamento de algumas variáveis e o relacionamento com cada candidato à habilitação, os futuros motoristas parecem absorver de maneiras diferenciadas e no final do curso alguns já conseguem ver o trânsito de uma maneira mais humana, o trânsito feito por pessoas e para pessoas. Outros, porém, parecem não mudar sua opinião o que me leva a crer que a sua cultura e a sua história de vida os levaram a pensar assim, ficando evidente que é necessário uma educação voltada ao trânsito, na formação do indivíduo ao longo de toda a vida. Opiniões entre homens e mulheres se assemelham em determinados aspectos, por exemplo, quando se questiona quais os itens que você observaria ao comprar um veículo. Quase todos, homens e mulheres, respondem: potência, estética, preço e muito raramente alguém responde segurança, mostrando que vem de uma cultura de valorização da máquina.

Sobre os comportamentos agressivos no trânsito, percebe-se com a pesquisa uma nítida diferença entre os sexos, estando a agressividade no trânsito expressada por atos muito mais presentes no sexo masculino. Pelo questionário aplicado observou-se que o homem tende a ultrapassar em locais proibidos com muito mais frequência que a mulher, tende a se vingar de determinadas atitudes, dirige alcoolizado, ultrapassa os limites de velocidades estabelecidos, buzina quando o motorista da frente se atrapalha ou demora, fala que só podia ser mulher ao volante e discute mais por encostadas que deram no seu veículo. Enquanto a mulher apresenta agressividade com menos frequência e nestas situações, a agressividade apresentada é mais na fala, por gestos, buzina e se irrita com os motoristas desatentos. A mulher respeita muito mais os limites de velocidades estabelecidos pela sinalização do que o homem, por isso se envolve menos em acidentes. Embora o homem apresenta agressividade e atitudes comportamentais que socialmente não são aceitas ele se considera um bom motorista.

Os condutores com grau de escolaridade mais elevado tendem a ver o trânsito como mais violento.

Quanto menos escolaridade, mais os condutores de veículos automotores se consideram bons motoristas. Isso pode ser devido à falta de conhecimento, formar a abertura que a educação proporciona de ver coisas novas, diferentes, de conhecer outras culturas e principalmente de conhecer outras pessoas e outros trabalhos. Para ser bom motorista precisa muito mais que saber colocar o veículo em movimento - o bom motorista é um conjunto, respeita as regras, é educado, sabe usar o veículo com segurança e respeito, sabe usar corretamente os equipamentos do veículo, e procuram alternativas no trânsito, caminhos diferentes sempre que houver possibilidades, entende que todos no trânsito têm seus problemas, seus horários por isso não dirige agressivamente, conhece e pratica a direção defensiva.

### Considerações finais

Foram constatadas como principais causas da agressividade partindo da percepção dos condutores o nervosismo e o estresse. A imprudência e a irresponsabilidade com que alguns motoristas conduzem os seus veículos fazem com que o trânsito represente um problema de saúde pública, com falta de segurança e com agressividade e isto é perfeitamente indicado pelos motoristas. Quando um dos autores observava o trânsito num determinado momento, percebeu que um motorista aguardava na saída de uma garagem para entrar na via pública. Aguardou vários minutos, pois os motoristas que por ali passavam ignoravam a presença deste veículo, fingiam não ver para não precisar ceder a passagem. Em outra situação quando um motorista pára na faixa para um pedestre, o motorista do veículo de trás põe as mãos na cabeça e percebe-se sua raiva por ter que parar alguns segundos. Isso representa que os comportamentos desempenhados por muitos condutores é, via de regra, individualista, egocêntrico, e não voltado ao social.

Dos comportamentos agressivos no trânsito os que apresentaram maior índice de agressividade foram: discussão por causa de alguma encostada que deram no seu veículo; acelerar para passar a tempo quando o sinal fica amarelo; ultrapassar em locais proibidos, se alguém corta a frente se cobrar depois,

se alguém ultrapassa em local proibido ou perigosamente acelerar para ele se apertar, falar que só podia ser mulher ao volante, dirigir alcoolizado, costumam beber antes de dirigir, ultrapassar os limites de velocidades estabelecidos, buzinar quando o motorista da frente se atrapalhar ou demorar. Esses comportamentos representam o que acontece no trânsito, os homens na maioria se consideram bons motoristas e aí não admitem respeitar as regras, ou que o álcool faça diferença na percepção dos sinais de trânsito, na observação de possíveis perigos, na demora de reação frente aos obstáculos e perigos e que a velocidade é perfeitamente controlada por eles. Isso demonstra que os comportamentos aprendidos sobre o trânsito não mudam quando nos sentamos no veículo e o que acontece é que o veículo ajuda a colocar em prática atitudes que são agressivas muitas vezes.

O abuso da ocupação do espaço público é visível, desse espaço que de direito é de todos e deve ser dividido com tolerância e bom senso. E a agressividade expressada através dessas atitudes vai desencadeando outros problemas, vai gerando, por exemplo, acidentes. Pelo questionário aplicado, a diferença de agressividade encontrada em homens e mulheres é notória, estando mais presente no sexo masculino. A mulher se apresentou muito mais cuidadosa, observado pela experiência de um dos autores: há uma tendência a se envolver muito menos em acidentes.

Embora os índices apontem uma redução no número de mortes por acidentes de trânsito no Brasil, sabe-se que na realidade não existe uma estatística geral e interligada no nosso país, e estimam-se muito mais mortes no trânsito do que realmente é apresentado nos índices. Isto se deve ao fato de somente computar-se as mortes ocorridas no local do acidente, ficando fora, por exemplo, as posteriores ao fato (hospital e em seus lares). Basta observar o trânsito, ler jornais, para verificar que esse número é bem maior. A maioria dos acidentes, ocorrem por falha humana, ou seja, uma falha na conduta, no comportamento, porém conversando com as pessoas se ouve muito “era hora de morrer”, “foi Deus que quis assim”, “estava no seu destino”, “era para acontecer”, mostrando que existe uma crença muito forte com relação as causas dos acidentes, que é normal acontecer acidentes de

trânsito, e que isto depende do destino ou de causas exteriores ao homem. E assim também acontece com relação ao ato de dirigir um veículo. Todos pensam que podem conduzir um veículo, pois somente direcionam esse pensamento ao mecanismo de colocar o veículo em movimento, e esquecem que para conduzir e bem um veículo, o motorista deve estar bem mentalmente e fisicamente e qualquer falha, ocorre o acidente. Por isso, o fator humano é fundamental.

O homem sempre foi visto como o responsável pela proteção da sua espécie e chefe de família, porém a mulher vem ocupando mais espaço na sociedade. Isto não deixa de ser diferente no trânsito, mas o homem continua discriminando-a muito. No questionário aplicado, verificou-se que a maioria dos homens respondentes considerou a mulher uma péssima motorista, que faz “tudo errado”, que atrapalha, e observo que colocam muitos defeitos no que ela faz, na execução de ultrapassagens, na hora de estacionar, na noção de espaço. No entanto, o homem impondo altas velocidades ou ingerindo bebidas alcoólicas diminui a capacidade de reação frente aos obstáculos, representando um risco real de se envolver em acidentes ou de provocá-los. Essas atitudes representam um péssimo motorista.

A liberdade que o veículo proporciona ao ser humano é algo que grande parte da população não sabe usufruir devidamente, que pode fazer qualquer coisa com essa máquina, e assume o comportamento de quem a conduz. Um pouco disso deve-se à própria cultura capitalista agregada a algumas facilidades que esse sistema nos proporciona. Quase tudo gira em torno do dinheiro, o entregador tem que entregar rápido, o transportador tem que chegar a tempo, e assim somam-se desculpas para a agressividade no trânsito.

O impulso de agressividade pode ser usado para atacar, provocar ou se defender, e a maneira como isso vai ser expresso, varia de pessoa para pessoa dependendo de seu estilo de vida, sua cultura, seus valores, tornando-se atos socialmente aceitos ou não. No trânsito, a individualidade impera, os condutores não gostam de dividir esse espaço que é público, e às vezes atacam e provocam conforme pudemos constatar através desta pesquisa.

A educação no trânsito no Brasil é ainda precária. Recentemente pelo novo CTB, Lei 9503/97, fez a questão educação no trânsito ser mais comentada, mais aperfeiçoada e já se trabalha na construção do ensino desde a pré-escola. Os Centros de Formação de Condutores também passaram a trabalhar na educação de trânsito. Porém, o indivíduo já vem com comportamentos em grande medida condicionados pela sua experiência de vida, sua cultura, seus valores, o que dificulta o procedimento de educação. Pelo questionário aplicado, verificou-se que mesmo com grau de escolaridade diferente as pessoas apresentaram agressividade ao volante, e em alguns casos quanto maior o grau de escolaridade, maior a agressividade. Isto nos leva a pensar que só a educação por si, não gera mudança de comportamento. Deve realmente ocorrer uma educação no trânsito ao longo da vida de cada indivíduo, pois assim vai moldando seu comportamento, vai tendo sua experiência de vida em cima dos valores adquiridos.

Lorenz (1979) diz que existe uma base inata da agressividade nos animais e nos homens, porém ela pode ser mudada. Um agravante na espécie humana

é o acesso a armas e máquinas que multiplica o seu poder ofensivo sendo a única que mata dentro da própria espécie o que nos remete a Montagu (1978), que afirma que o comportamento humano é o resultado da interação entre fatores genéticos e ambientais que somados aos seus valores, cultura, história de vida, fazem o seu comportamento no trânsito. Portanto, cada segmento da sociedade, que está ligado ao trânsito, deve fazer a sua parte, colaborando com a história de vida de cada condutor: o instrutor de trânsito, os psicólogos, as escolas, as universidades, governos, a polícia, enfim todos. Pois para se ter um trânsito melhor, não podemos ter qualquer motorista; ele deve ser bem avaliado pelos psicólogos; o instrutor de trânsito deve educar de uma maneira coerente, justa; as escolas e as universidades trabalhando de modo transversal nas suas matérias a disciplina trânsito; o governo fazendo as leis e colocando a sinalização necessária e que realmente possam ser fiscalizadas pela polícia. O exercício dessa cidadania resultará em mais responsabilidade no trânsito, mais educação, tolerância e consciência dos deveres e obrigações que cada um tem. Só assim se poderá diminuir a agressividade existente no trânsito.

### **Referências Bibliográficas**

- Dotta, Atico (2000). O condutor defensivo: teoria e prática. 2. ed. Porto Alegre: Sagra Luzzatto, 2000.
- Gaspar, Priscila de Faria (2003). Stress no trânsito é inevitável? Disponível em: <[www.wmulher.com.br](http://www.wmulher.com.br)>. Acesso em: 01 jul. 2003.
- Hoffmann, Maria Helena; Cruz, Roberto Moraes; Alchieri, João Carlos (2003). Comportamento humano no trânsito. São Paulo: Casa do Psicólogo.
- IPEA (2003). Brasil ocupa o 4º lugar em acidentes de trânsito. Disponível em: <[www.terra.com.br/noticias/transito](http://www.terra.com.br/noticias/transito)>. Acesso em: set. 2003.
- Lorenz, Konrad (1979). A agressão: uma história natural do mal. 2. ed. Lisboa, Portugal: Moraes.
- Menezes, Paula (2003). Comportamento agressivo. Disponível em: <<http://www.advir.com.br/psicologia/comportamento/agressividade.asp>> Acesso em: mar. 2003.
- Montagu, Ashley (1978). A natureza da Agressividade humana. Rio de Janeiro: Biblioteca de Ciências Sociais, Zahar.
- Rozestraten, Reinier J. A. (1988). Psicologia do trânsito. São Paulo: Universidade de São Paulo.



Simaglia, Nanci (2003). Direção Agressiva. Disponível em: <<http://autoesporte.globo.com/edic/ed424/seguranca2.htm>>. Acesso em: jul. 2003.

Vasconcellos, Eduardo A (1998). O que é trânsito? 3. ed. São Paulo: Brasiliense.

Recebido em: 1/10/2004

Aceito em: 1/12/2004