

Universidade de Brasília

Instituto de Psicologia

# **Competição por espaço em estacionamento público: invasão, reações e justificativas diante de vagas reservadas**

Zuleide Oliveira Feitosa

Dissertação de mestrado sob orientação de Prof. Dr. Hartmut Günther apresentada ao Instituto de Psicologia da Universidade de Brasília, como requisito parcial à obtenção do título de Mestre em Psicologia Social, do Trabalho e das Organizações.

Brasília

2010

Feitosa, Zuleide Oliveira.

Competição por espaço em estacionamento público: invasão, reações e justificativas diante de vagas reservadas.

Dissertação de mestrado. 77f.

Universidade de Brasília. Brasil.

Orientador:

Hartmut Günther, Programa de Pós-graduação em Psicologia Social, do Trabalho e das Organizações, 2010.

Apoio: Laboratório de Psicologia Ambiental – LPA.

Contato: SQS 714/914 – Cj. A – Sl. 20  
Térreo Asa Sul – edifício Porto Alegre-  
Brasília – DF CEP: 70390-145

e-mail: zld.feitosa@gmail.com

Direção do Instituto de Psicologia:

Gardênia da Silva Abbad

Coordenação do Programa de Pós-graduação  
em Psicologia Social, do Trabalho e das  
Organizações:

Cláudio V. Torres

01 DE OUTUBRO DE 2010

HARTMUT GÜNTHER  
PRESIDENTE

ALESSANDRA BIANCHI  
MEMBRO

PAULO CÉSAR MARQUES DA SILVA  
MEMBRO

PASTOR WILLY GONZÁLES TACA  
MEMBRO EXTERNO

**BANCA EXAMINADORA**

## COOMPETIÇÃO POR ESPAÇO EM ESTACIONAMENTO PÚBLICO: INVASÃO, REAÇÕES E JUSTIFICATIVAS DIANTE DE VAGAS RESERVADAS

### RESUMO

Este trabalho de dissertação é resultado da investigação sobre invasão, reações e justificativas dos motoristas que competem por vagas em estacionamento público. Os referenciais teóricos revisados foram da Psicologia Ambiental do Trânsito e Teoria Social Cognitiva. Foram realizados três estudos e utilizou-se o método de observação sistemática, de observação livre e entrevista respectivamente. No estudo 1, foram observados 470 eventos no momento em que os condutores estavam invadindo vagas especiais ou áreas proibidas dentro do estacionamento público. No estudo 2, provocaram-se reações em 524 condutores imediatamente após o momento da violação. Cada reação observada foi registrada inclusive os conteúdos que as diferenciavam. O estudo 3 compreendeu a análise de conteúdo de 346 condutores identificando-se os mecanismos psicológicos utilizados para justificação do comportamento inadequado. Ao longo dos três estudos, verificou-se que o motorista desobedece à lei, reage com agressividade quando é perguntado sobre a invasão e tenta justificar-se para explicar o comportamento de competição. A discussão aponta que a competição por espaço influencia o comportamento de obediência à lei, bem como a relação que o motorista estabelece com esse espaço utilizando defesas agressivas e estratégias psicológicas, tais como, mecanismos de distorção do agente da ação, das consequências e da visão da vítima na qual os efeitos da ação egoísta recaem. Assim utilizam-se dos esquemas de negação e admissão da culpa na tentativa de atenuar esses efeitos. Na conclusão, fica indicada a necessidade de se efetivar ações preventivas do comportamento de desobediência à lei. Primeiro, o policiamento ostensivo se faz necessário para coibir comportamentos indesejáveis; segundo, é feita a proposta de se verificar as falhas existentes na sinalização horizontal e vertical e a logística dos estacionamentos investigados. Por último, acrescenta-se que as escolas de ensino fundamental deveriam ser estimuladas a incluir, nos programas de ensino como tema transversal (Diretrizes e Bases da Educação Nacional: Lei nº 9394), a educação para o trânsito como meio de se formar condutores conscientes do seu papel de exercer a cidadania.

**Palavras-chave:** competição por espaço, invasão, reações, justificativas, trânsito

## COMPETING FOR SPACE IN PUBLIC PARKING LOTS: INVASION, REACTIONS, AND JUSTIFICATIONS TOWARD RESERVED PARKING SPACES

### ABSTRACT

This dissertation is the result of an investigation into the invasion, reactions, and justifications of drivers competing for public parking spaces. The theoretical background of the study draws on environmental and traffic psychology and on social cognitive theory. Three studies were carried out using systematic observation, free observation, and interviews. In study 1, we observed 470 events of drivers invading special parking spaces or no parking areas inside a public parking lot. In study 2, reactions were provoked in 524 drivers immediately after the violation had been committed. Each observed reaction was registered including the contents that differentiated them. Study 3 consisted of a content analysis of 346 drivers, identifying the psychological mechanisms used to justify their inappropriate behavior. The three studies revealed that drivers who break the law react aggressively when questioned about the invasion and try to justify themselves in order to explain their competitive behavior. The discussion section indicates that the competition for space affects the law-breaking behavior as well as the relation that the driver establishes with this space, using aggressive defenses and psychological strategies, such as mechanisms that distort the agent of action, the consequences, and the view of the victim suffering the effects of their selfish acts. Thus, drivers employ denial and admission of guilt in the attempt to mitigate these effects. The conclusion points out the need for preventive action against law-breaking behavior. First, police surveillance is necessary to discourage undesirable behavior. Second, there is a need to

investigate the existing deficiencies in horizontal and vertical signage as well as the logistics of parking lots. Finally, primary schools should be encouraged to include traffic education as a *cross-cutting* theme (National Guidelines and Tenets for Education; Law n° 9394) in their curriculum as a means of developing drivers who are aware of their role as citizens.

**Key words:** competition for space; reactions; justifications; traffic.

## DEDICATÓRIA

*Aos meus filhos Fillipe e Luiza e esposo Jorge Feitosa*

## AGRADECIMENTOS

Ao meu orientador: Agradeço ao Hartmut Günther. A convivência me fez aprender sobre os diferentes campos de pesquisa em psicologia ambiental o que me proporcionou cultivar um grande amor pela pesquisa em diferentes ambientes e atuações da psicologia do trânsito.

À professora Isolda, sua sensibilidade, amorosidade e gentileza denotam a capacidade de ser humana, brilhante pesquisadora e mulher sábia.

Ao professor Rozestraten (in memoriam), cujo legado, imortalizado nos seus escritos e nas lutas ideológicas, ficou em nossa memória. Estarão nos inspirando a pensar novos rumos para o trânsito no Brasil, bem como para aqueles que estão preocupados com a construção da psicologia do trânsito

Aos professores Alessandra Bianchi, da UFPR, Paulo César Marques da Silva, da UnB, e Pastor Willy G. Taca pela participação como membros da banca avaliadora deste trabalho.

Ao Professor Fábio Iglesias, pela receptividade e colaboração com suas críticas e sugestões nas reuniões do Laboratório de Psicologia Ambiental (LPA).

Ao Jorge, pelo companheirismo, amor, credibilidade e cuidados diários comigo.

Ao Fillipe e Luiza, meus filhos, que reclamaram da minha ausência, durante esse período, mas entendo que é amor. Dedico a vocês o melhor de mim.

À minha linda mãe Maria de Oliveira e à minha querida irmã Betania, sempre presentes nos momentos mais importantes da minha vida.

À Jô, nossa queridinha e fiel escudeira, que esteve todos os dias cuidando da nossa casa enquanto eu estive ausente.

Aos Queridos colegas do LPA, André, Carlos, Clara, Cleide, Dalma, Fábio, Ingrid, Lude, Natália e Sandra pela aprendizagem, pelo compartilhar de conhecimentos, sugestões, colaborações e presteza.

À Alessandra, Bruno, Cintia, Fillipe, Heitor e Marília que gentilmente me ajudaram na coleta dos dados da pesquisa.

Ao André, Cleide e Carlos que participaram de algumas etapas deste trabalho de pesquisa.

À Dalma amiga e companheira que compartilhou muitas horas de trabalho investido em discussões e elaboração de idéias.

Aos participantes da minha pesquisa, condutores de Brasília, que felizmente decidiram concordar com a pesquisa mesmo quando não era possível justificar um comportamento inadequado, tal como, ocupar a vaga de um idoso.

Ao meu irmão Amadeu Junior amigo e companheiro (in memoriam), cuja vida foi ceifada quando ele era muito jovem.

Ao meu pai Amadeu Barroso, amigo, fiel e sincero. Seu exemplo nos permitiu seguir pela vida sabendo o que é amar, ser livre com responsabilidade, ganhar o sustento através do trabalho, viver com honestidade e dedicação. Por isso aprendemos a apreciar coisas simples como respirar, andar e sonhar. Aprendemos ainda a ter respeito pelos animais, pela natureza e toda sorte de coisas que estivesse a serviço do homem. Esses motivos são suficientes para entender que sua falta é muito grande. As palavras que poderiam melhor te caracterizar: *foste um homem sábio que se desviava do mal.*

## SUMÁRIO

<b>1 INTRODUÇÃO .....</b>	<b>1</b>
<b>2 COMPETIÇÃO POR ESPAÇO E TRÂNSITO.....</b>	<b>3</b>
2.1 Influências da densidade sobre o trânsito .....	4
<b>3 COMPORTAMENTOS INADEQUADOS NO TRÂNSITO .....</b>	<b>7</b>
3.1. Desobediência à lei.....	7
3.2. Violação da lei como consequência da desobediência.....	8
3.2.1. <i>Violações ordinárias e agressivas</i> .....	11
3.3. Legitimidade da lei .....	12
<b>4 CONCEPÇÕES TEÓRICAS DOS DIFERENTES TERRITÓRIOS.....</b>	<b>16</b>
4.1. Tipos de territórios e suas diferenciações .....	16
4.1.1. <i>O território primário</i> .....	16
4.1.2. <i>Territórios secundários</i> .....	16
4.1.3. <i>O território público</i> .....	17
4.2. Natureza da territorialidade e seu funcionamento .....	17
4.3. Função da territorialidade .....	19
<b>5 REAÇÕES DO CONDUTOR NO AMBIENTE DO TRÂNSITO .....</b>	<b>21</b>
5.1. Reações agressivas e afetivas do condutor.....	23
5.2. Considerações sobre o ato de Justificar .....	24
5.2.1. <i>Justificativa como influência da cultura brasileira</i> .....	25
5.2.2. <i>Justificativa do motorista como desengajamento moral</i> .....	25
<b>6 DESCRIÇÃO DOS TRÊS ESTUDOS: OBSERVAÇÃO SISTEMÁTICA E COMPORTAMENTO DE INVASÃO (1); REAÇÕES DO CONDUTOR (2) E JUSTIFICATIVAS DO CONDUTOR INFRATOR (3) .....</b>	<b>30</b>
6.1 Estudo 1.....	30
6.1.1 <i>Pergunta de Pesquisa</i> .....	30
6.1.1.1 <i>Quais as infrações observadas frente ao comportamento de invasão?</i> .....	30
6.1.1.2. <i>Existe uma relação entre diferentes tipos de infração (fila dupla, área especial e vaga especial e disponibilidade de vaga (sim, não)?</i> .....	30
6.1.2 Método .....	30
6.1.2.1. <i>Eventos observados</i> .....	30

6.1.2.2 Instrumento.....	30
6.1.2.2.1 Elaboração do instrumento - O sistema de categorias .....	30
6.1.2.3. Procedimento para coleta de dados.....	31
6.1.2.4. Análise dos dados .....	31
6.1.3. Resultados .....	31
6.1.3.1. Descrição do local de ocorrência dos eventos.....	31
6.1.3.1.2. Estacionamento do Instituto Central de Ciências da UnB – EICC.....	33
6.1.3.2. As infrações observadas frente ao comportamento de invasão podem ser visualizadas conforme a tabela apresentada a seguir. .....	33
6.1.4. Discussão parcial .....	34
6.2 Estudo 2.....	36
6.2.1. Pergunta de pesquisa.....	36
6.2.1.1 Quais as reações do condutor quando perguntado sobre a invasão?.....	36
6.2.1.2 O condutor mantém o comportamento após ser perguntado sobre a invasão?.....	36
6.2.2 Método.....	36
6.2.2.1 Amostra .....	36
6.2.2.2 Instrumentos .....	36
6.2.2.3 Procedimento durante a observação .....	36
6.2.2.4 Análise .....	36
6.2.3 Resultados do Estudo 2 .....	36
6.2.4 Discussão parcial do Estudo 2 .....	37
6.3 Estudo 3.....	39
6.3.1. Pergunta de pesquisa.....	39
6.3.1.1 Quais as justificativas apresentadas pelo condutor frente à invasão?.....	39
6.3.1.2 Quais as estratégias de invasão utilizadas pelo invasor? .....	39
6.3.2 Método.....	39
6.3.2.1 Amostra .....	39
6.3.2.2 Instrumentos .....	39
6.3.2.2.1 Elaboração do instrumento .....	40
6.3.2.3 Procedimento para a aplicação da entrevista.....	40
6.3.2.4 Análise .....	40
6.3.3 Resultados do Estudo 3 .....	40
6.3.4 Discussão parcial do Estudo 3 .....	41
6.3.4.1 Modelo proposto: releitura modelo Bandura (1996).....	43
<b>7 DISCUSSÃO GERAL .....</b>	<b>45</b>
7.1 Agenda .....	49
<b>8 REFERÊNCIAS .....</b>	<b>51</b>
Apêndice A — Instrumento utilizado no estudo 1: Sistema de categorias .....	60
Apêndice B — Tabela 6.1.3.2 Frequências observadas das invasões e infrações cometidas. ....	61
Apêndice C — Instrumento utilizado no estudo 3: Roteiro de entrevista semiestruturada .....	62
Apêndice D — Perguntas excluídas do instrumento do estudo 1 .....	63
Apêndice E — Perguntas excluídas do instrumento do estudo 3: entrevista.....	64
Apêndice F — Termo de consentimento livre e esclarecido .....	65

## LISTA DE TABELAS

<i>Tabela 6.1.3.2</i> Frequências observadas das invasões e infrações cometidas pelos condutores.....	33
<i>Tabela 6.2.3.1</i> Frequências e percentuais das reações frente à infração da lei.....	36
<i>Tabela 6.2.3.2</i> Frequências e percentuais das reações e comportamento do invasor.....	37
<i>Tabela 6.3.3.1</i> Justificativas do condutor quando perguntado sobre a invasão.....	40
<i>Tabela 6.3.3.2</i> Esquemas de desengajamento moral e infrações da lei.....	41

## LISTA DE FIGURAS

<i>Figura 1</i> Ação dos esquemas e mecanismos de desengajamento moral na conduta transgressora.....	28
<i>Figura 2</i> Estacionamento da Biblioteca Central da UnB.....	32
<i>Figura 3</i> Estacionamento do Instituto Central de Ciências — ICC Sul.....	33
<i>Figura 4</i> Esquemas de desengajamento moral e infrações cometidas.....	43



## 1 INTRODUÇÃO

Este estudo começou com uma questão simples, mas incômoda. Quando foi observado o funcionamento dos estacionamentos da Universidade de Brasília, foram feitas algumas indagações, informalmente, a um condutor idoso sobre a invasão de vagas especiais. Ele respondeu que, certo dia, encontrara uma jovem parando e estacionando seu carro na vaga para o idoso, sua reação mais imediata foi apontar para a placa e disparar a seguinte frase: *Você não vai chegar aí.* Ela olhou reticente e perguntou: *Por quê?* De imediato, ele respondeu: *Porque você não respeita as regras do trânsito.* Aquela jovem pediu desculpas, mas não fez qualquer movimento para estacionar em uma vaga adequada, manteve-se no mesmo lugar.

Diante do que foi ouvido por nós, a reação mais imediata veio em forma de questionamentos: *Por que o motorista, além de desobedecer à lei, ainda se comporta de maneira indelicada? Ao mesmo tempo, ignora o direito do outro e dificulta o acesso, enquanto que seu comportamento não mostra qualquer preocupação com o dano causado a outra pessoa.*

O caso relatado acima parece ser uma exceção à regra no que diz respeito ao comportamento da parte lesada. Basta avaliar no seu cotidiano que fica fácil perceber que as pessoas deixam seus carros onde lhes convém e não onde a lei manda. Existe certa estranheza por parte dos usuários no ambiente do trânsito, eles se sentem lesados, mas não reclamaram.

A despeito dessa situação, tentamos intuitivamente responder à pergunta, mas as respostas eram sempre insatisfatórias. Entretanto, ao invés de ficar na indagação, começamos a trilhar o caminho mais objetivo na busca por respostas, e assim houve a necessidade de fazer esta pesquisa que trata da competição por espaço em estacionamento público.

Começamos pelas definições mais básicas sobre a relação que o motorista estabelece com seu ambiente quando precisa estacionar o seu veículo. Dessa maneira, disserta-se sobre competição por espaço, infração da lei, reações e

justificativas que os condutores dão para seu comportamento de desobediência.

Inicia-se com a articulação dos três elementos básicos que delimitam competição por espaço no ambiente do trânsito: território/territorialidade; densidade/aglomeração; elementos do trânsito: via, veículo, usuário, regras e normas sociais. A articulação desses três elementos conceituais conduz ao entendimento de que a competição por espaço no contexto do trânsito pode influenciar os comportamentos inadequados: (a) transgredir a lei e (b) invasão de um dado espaço, por exemplo. Como consequência mais imediata dos comportamentos inadequados, tem-se a transgressão ou violação da lei e as reações e justificativas por parte do indivíduo que invade um território. Dependendo da situação, as reações de um invasor podem variar de um simples gesto como “dar de ombros” a verbalizações ofensivas e agressivas como tentativa de justificar a invasão.

Nesse sentido, as violações do condutor surgem em momentos onde há oportunidade (Monteiro, 2004), entretanto ele está sempre apto a fazer avaliações sobre infringir ou não infringir. A decisão muitas vezes passa por reflexões que envolvem custo e benefício. Os usuários de uma via, por exemplo, experimentam e antecipam, em qualquer momento do tempo, certa quantidade de perigo e a comparam com o seu nível aceito de risco (Wilde, 2005).

Desse modo, o indivíduo ocupa-se de obter uma noção de risco, que representa o grau de perigo sentido por ele, para avaliar se é válido correr o risco de ser ou não multado. O resultado dessa equação pode ser compreendido por meio das explicações que os condutores fornecem para justificar seus comportamentos de desobediência (Neto, 2009).

Uma breve reflexão pode auxiliar na compreensão do comportamento de desobediência. Tyler (1990) dá exemplos de como as pessoas avaliam as possibilidades de serem multadas, caso desobedeçam à lei. Elas veem que a obediência depende da percepção de legitimidade que têm sobre a autoridade. Nesse

caso, quando o condutor reage justificando seu comportamento, deixa escapar um ingrediente principal – a noção que ele tem sobre a legitimidade da lei. Acreditar que a autoridade policial tem força suficiente para punir é um aspecto relevante que contribui para a ocorrência de maior ou menor número de transgressões.

Por outro lado, existem as limitações que o ambiente pode oferecer se considerada a relação veículo, via e usuário da via (Rozestraten, 1988) e as regras sociais (Günther, 2001). Nesse sentido, as limitações do ambiente físico apontam que a densidade pode ser um aspecto que contribui para diminuir as possibilidades de deslocamento do condutor e influenciar seu comportamento.

Nesse sentido, a densidade é expressa pelo número de habitante por hectare, unidade fixa ou território, ou seja, representa o número total da população de uma área específica (Acyoly & Davidson, 1998). Por exemplo, eventos corriqueiros como os aglomerados de veículos nos horários de pico podem levar o condutor a se sentir impedido de seguir em viagem. Nesse caso, a resposta mais imediata ao estresse no congestionamento é o comportamento agressivo (Lajunen, Parker & Summala, 1999).

O sentimento de estar impedido surge, muitas vezes, quando o motorista se defronta com barreiras impostas pela engenharia de trânsito, destinadas ao gerenciamento do bom funcionamento do fluxo de trânsito. Por exemplo, nos semáforos, a ação de avançar no sinal vermelho é conhecida como um meio do condutor dar destino ao sentimento de frustração (Porter & England, 2000). Nos cruzamentos, situações semelhantes acontecem. Por meio desses comportamentos, os motoristas esboçam suas ansiedades, agressividade e emoções de modo que suas ações são influenciadas tanto pelas suas próprias características quanto pelas limitações do ambiente físico.

Considerando-se os elementos que compõem o ambiente do trânsito e participantes, a literatura define que o mesmo é composto de três dimensões: física, normativa e social. A primeira delas, a dimensão física, pode ser caracterizada por meio de pistas, calçadas, veículos, estimulação sonora e visual, sinalização,

temperatura climática dentre outros (Rozestraten, 2007).

Quanto à segunda dimensão, no Brasil, o Código de Trânsito Brasileiro – CTB (1997) e leis específicas de cada lugar delimitam a dimensão normativa. Ainda, a dimensão social abarca os comportamentos de interação humana que ocorrem numa grande variabilidade de situações dentro dos acontecimentos do trânsito. Uma quarta dimensão foi acrescentada por Günther (2001), as regras e normas sociais, que servem para orientar o comportamento dos indivíduos no trânsito.

Entretanto, a questão não é apenas estar ou não submetido às limitações físicas ou normativas do ambiente, há de se considerar que o indivíduo é responsável por suas ações. Muitos dos comportamentos cometidos pelo condutor podem ser explicados por suas características pessoais. Vários pesquisadores (David & Brad, 2004; Dimmer & Parker, 1999) abordam como essas variáveis individuais afetam o comportamento do condutor e como são afetadas pelo ambiente do trânsito (Lin, Huang, Hwang, Wu, Yen, 2004).

A literatura sobre a psicologia do trânsito e seus principais conceitos sustenta a elaboração dos objetivos e as questões desta pesquisa sobre comportamentos do motorista que ocupa o espaço de modo inadequado e viola as regras quando utiliza o estacionamento público.

De modo mais geral, a perspectiva Teórica Ambiental direciona a discussão sobre as diferentes reações dos indivíduos que se engajam em comportamento territorial, os diferentes tipos de territórios segundo a tipologia de Altman (1975) e a territorialidade a partir de uma visão abrangente oferecida por Gifford (2002) e vários outros pesquisadores (Bell et al., 2002; Stolk & Altman, 1987; Haris & McAndrew, 1986).

O objetivo geral é identificar os comportamentos inadequados: invasão e infração da lei, as reações e justificativas do motorista usuário do estacionamento público. Portanto, neste trabalho discorre-se sobre competição por espaço no ambiente do trânsito, desobediência à lei, as reações do motorista ao ser confrontado com o comportamento de desobediência, bem

como as justificativas frente à ação infratora durante a utilização do estacionamento público. Para alcançar esses objetivos, foram desenvolvidos três estudos: O estudo 1 compreendeu a observação dos eventos de invasão e identificação das infrações cometidas; o estudo 2 objetivou provocar reações no condutor no momento da ocorrência de violação; o estudo 3 tratou das justificativas dadas pelo condutor quando perguntado sobre seu comportamento de invasão.

Em suma, nos capítulos 2, 3, 4 e 5 estão descritos os principais conceitos e referenciais teóricos para a compreensão da competição por espaço no estacionamento público. Nos capítulos 6, 7 e 8 estão delineados e relatados os três estudos empíricos. Nos capítulos 9 e 10 são encontradas, respectivamente, a discussão geral e as referências literárias que orientaram este trabalho.



## 2 COMPETIÇÃO POR ESPAÇO E TRÂNSITO

Uma das maneiras de se entender competição por espaço é por meio do conceito conhecido na biologia que se refere ao equilíbrio ecológico “quanto maior a procura de um recurso por um indivíduo, menor a disponibilidade desse mesmo recurso para outro indivíduo” (Brown, 2008). Esse recurso pode ser um alimento, água, ou um território. Desse modo, a habilidade competitiva de uma espécie está relacionada à utilização eficiente dos recursos do meio no qual se encontra.

Seguindo o mesmo raciocínio, a Psicologia Ambiental conduz ao entendimento de que o comportamento de manter controle sobre idéia, objeto ou coisa pode levar a conflitos (Gifford, 1997) e a consequente comportamento de competição pela coisa almejada. Parfraseando, quanto maior o número de veículos nas vias menor será o espaço para eles se deslocarem, ou quanto maior a procura por uma vaga de estacionamento menor será o número de vagas disponíveis.

Admitindo-se que o recurso específico almejado seja o espaço físico, considera-se que a competição ocorre numa relação que envolve dois elementos básicos (a) existência de um território/ territorialidade; e (b) densidade/ aglomeração. No caso da psicologia do trânsito, são acrescentados mais (c) quatro elementos, que são o condutor, a via, o veículo (Shinar, 1998; Rozestraten, 1988) e as regras e normas sociais (Günther, 2001).

O território/territorialidade, nesse sentido, é um espaço geograficamente marcado e defendido por um organismo (Fisher, Bell & Baum, 1984), refere-se à localização geográfica fixa. É usado para atividades de sustentação da vida. As fronteiras são marcadas de modo visível. A territorialidade é um conjunto de comportamentos e atitudes por parte de um indivíduo ou grupo, baseados no controle percebido, tentado ou real sobre um espaço físico definível, objeto ou idéia que pode implicar ocupação habitual, defesa, personalização e demarcação (Gifford, 1997). Ela estabelece uma rede de comportamentos sociais (Brown, 2009).

Assim, a territorialidade ajuda no funcionamento da vida diária, diminui as possibilidades de conflito, regula a agressão, permite o controle sobre o ambiente, organiza o espaço territorial e favorece as relações orientando comportamentos, seja entre humanos ou outros organismos. Desse modo, o comportamento de alegar espaço, objeto ou coisa compreende um conjunto específico de afetos e tendências cognitivas e comportamentais dirigidos para o território (Stolk & Altman, 1987).

A densidade é expressa pelo número de habitante por hectare, unidade fixa ou território, ou seja, representa o número total da população de uma área específica (Acyoly & Davidson, 1998; Bell, Greene, Fisher & Baum, 2001). Nesse sentido, muito estreitamente ligado à densidade está o conceito de superaglomeração (crowding) e este é um aspecto intrínseco à vida das cidades. A superaglomeração relaciona-se a um sentimento subjetivo de falta de espaço. Ela diferencia-se da densidade no sentido de que grandes quantidades de pessoas ou coisas podem trazer um sentimento subjetivo de que há muitas pessoas aglomeradas (Gifford, 2002).

Especialistas (Acyoly & Davidson, 1998) declaram que quanto maior a densidade, melhor será a utilização da infraestrutura. Ela é influenciada por diferentes fatores, e pode se referir aos vários aspectos de ocupação e utilização do espaço ou território (Bell et al., 2001). Supõe-se que altas densidades garantem maximização de investimentos públicos; entretanto, alta densidade pode causar saturação das redes de infraestrutura, serviços urbanos e desenvolvimento e levar indivíduos à competição por recursos e pelo serviço público prestado. As densidades são mais bem expressas como densidade demográfica, habitacional ou residencial e veicular (Acyoly & Davidson, 1998). No item 2.2, as influências da densidade sobre o trânsito serão mais bem detalhadas.

Na situação do trânsito, os elementos são bem definidos e compreendem o meio físico e social. O físico pode ser entendido como as vias e veículos, o social como as regras e as normas e as

relações entre os indivíduos. Tanto o ambiente influencia o comportamento como o comportamento influencia o ambiente (Günther & Rozestraten 2005). Nesse sentido, a literatura registra como a densidade tem afetado o ambiente do trânsito, por exemplo, ver Mohan (2002) e Zlapoter (1991) quando considerado o espaço físico (via), o veículo, os participantes, as regras e a normas sociais (Gunther, 2001).

### 2.1 Influências da densidade sobre o trânsito

Numa via, por exemplo, a densidade no trânsito pode ser definida por meio da quantidade de milhas percorridas por veículos e o número de passageiros (Porter & Berry, 2004). A superpopulação na via foi medida pela Federal Highway Administration [FHWA] (1996-1998) no ano de 1997, nos Estados Unidos da América, onde foram registrados 3,92 milhões de km de vias construídas e 202,87 milhões de veículos circulando. Um ano depois, a National Highway Traffic Safety Administration [NHSTA] (1999) não somente identificou que aumentou a frequência de veículos nas vias, mas que esses veículos estavam percorrendo maior quantidade de quilômetros por ano do que anteriormente.

Nesse sentido, estudos sobre densidade e trânsito, de modo geral, fazem estimativas dos efeitos da densidade populacional e o índice de mortalidade devido aos acidentes ocorridos no trânsito. Zlapoter (1991) aponta alguns fatores que provocam morte nas cidades por veículo automotor, tais como o aumento de veículos circulando nas vias, circular com velocidade acima da permitida e o gênero. Por outro lado, alguns afirmam que quanto mais quilômetros rodados o motorista tem maior probabilidade de envolvimento em acidentes fatais, independente da densidade populacional (Clark & Cushing, 2004). Adicionam-se a isso outras variáveis, tais como consumir álcool e dirigir, idade do condutor e defeitos no veículo (Voas, Tippetts & Fell, 2000). Essas variáveis também contribuem para o aumento dos comportamentos inadequados.

Outros pesquisadores (Ming-Der Li, Doong, Chang, Hsueh & Jeng, 2008; Baker, Whitfield & O'Neil, 1987; Clark & Cushing, 2004; David & Brad, 2004; Dimmer & Parker, 1999; Lin, et al.,

2004) fizeram comparações entre cidade e a zona rural, baseando-se nas condições do tráfego de veículos (Mohan, 2002). A maioria investiga a ocorrência de acidentes graves na zona rural e urbana devido ao aumento de colisões entre veículos e índice de mortalidade. Estes estudos estabelecem uma relação entre densidade populacional, veicular e aumento de acidentes no trânsito.

Nesse sentido, a superaglomeração, nas horas do *rush*, é um evento frequentemente interpretado como estressante pelo motorista, que muitas vezes o leva a infringir as regras e desrespeitar o outro condutor (Stokols, Novaco, Stokols & Campbell, 1978; Novaco, Stokols, & Milanes, 1990; Hennessy & Wiesenthal, 1997).

Uma frequente resposta adaptativa do participante do trânsito às situações de congestionamento pode ser o estresse. Esse fator é considerado meio de descarga da frustração (Sockza, 2005). Essa parece ser uma das dimensões psicológicas mais presentes no cotidiano do homem urbano. Veja o exemplo sobre congestionamento e estresse realizado por Gulian, Matheews, Glendon & Davis (1989b). Eles verificaram que 80% dos motoristas que experimentaram congestionamento no trânsito, relataram uso inapropriado de estratégias de enfrentamento tais como agressão, ansiedade e irritação (Gulian et al., 1989).

Pesquisadores verificaram, nos relatos dos condutores, que o comportamento agressivo aumenta quanto mais intensa for a aglomeração. A aglomeração nas vias e na autoestrada tornou-se um grande problema dos moradores da zona urbana, por exemplo, 90% dos cidadãos estadunidenses utilizam automóvel para ir ao trabalho (Novaco, Stokols, Campbell & Stokols, 1979). Esses resultados sugerem que a densidade influencia o comportamento do motorista.

Registra-se que 50% dos motoristas que dirigem diariamente experimentam irritação no trânsito independente de estarem zangados (Gulian et al., 1989). Do mesmo modo, verificou-se que o motorista com hábitos de viajar por horas para chegar ao trabalho é aquele com mais alto nível de estresse e sobrecarga cognitiva (Novaco et al., 1979) que é resultado das horas

de congestionamento intenso que ele enfrenta diariamente.

Nesse sentido, o conceito de sobrecarga ajuda a explicar uma grande variedade destes contrastes entre comportamentos em grandes cidades e pequenas cidades. Na incapacidade evidente que o condutor tem de processar toda massa de informação dessa densidade brutal de estimulações sociais, a ele só resta selecionar cuidadosamente os estímulos significantes, filtrando o mais possível a informação recebida e ignorando-a cognitivamente através da apatia (Milgram, 1970).

Os contrastes entre o comportamento urbano e rural provavelmente reflitam respostas de comportamentos semelhantes a situações muito diferentes, ao invés de diferenças intrínsecas de personalidade dos moradores das cidades e moradores rurais. As condições do tráfego de veículos em sociedades menos motorizadas mostram-se muito diferentes daquelas das sociedades motorizadas (Mohan, 2002).

Um estudo realizado em Taiwan, onde a população é acima de 22 milhões de habitantes, com 12 milhões de bicicletas e 5 milhões de automóveis, retrata um complexo ambiente de trânsito devido à alta densidade urbana. Numa avaliação entre várias regiões geográficas de Taiwan, verificou-se que a taxa de acidentes entre elas se diferencia. As áreas urbanas apresentaram maiores taxas de ocorrência de acidentes do que a área rural (Ming-Der Li et al., 2008). No entanto, a percentagem de indivíduos envolvidos em acidentes que morreram antes de chegar a um hospital foi mais alta na zona rural do que na zona urbana.

A comparação entre as populações das áreas urbana e rural evidenciou que o total de mortes aumentou da área urbana para área rural. Nas sociedades motorizadas, há uma relação inversa entre a taxa de mortalidade e a densidade populacional (Baker et al., 1987). Nesse estudo, afirma-se que a taxa de mortalidade em zonas rurais é mais alta do que em áreas urbanas. Parece que o número de hospitais disponíveis é maior e a qualidade do atendimento é melhor na cidade do que no campo, essa é uma possível explicação

para o fato. Alguns explicam que essa diferença só existe porque o tempo que a vítima gasta para chegar ao hospital na zona rural é maior do que na cidade.

Outros dizem ser devido às grandes distâncias percorridas pelo motorista morador do campo, que proporcionam maior probabilidade de ocorrência de acidentes nas vias (Clark & Cushing, 2004). Há ainda os que apontam que a desatenção do motorista e a desobediência à lei (comportamento de violação) sejam responsáveis pela taxa de acidente mais alta na zona rural (Baker et al., 1987).

Os dados de um estudo realizado em Taiwan registraram que, no ano de 2002, algumas características geográficas da zona urbana, suburbana e rural influenciaram o funcionamento do trânsito. A densidade veicular diminuiu acentuadamente, numa relação direta com o tamanho da cidade, sendo que a densidade populacional e veicular é mais baixa na zona rural (Ming-Der Li et al., 2008).

Em um estudo comparativo entre grandes cidades, pequenas cidades e vilas, foi verificado que, nas pequenas cidades e vilas, o motorista comete mais violações do que nas grandes cidades (Rosenbloom, Eliyahu, Nemrodov, Biegel, & Perlman, 2009). A possível explicação é que, nas grandes cidades, as exigências pelo cumprimento da regra são maiores, e a sinalização e o policiamento são mais ostensivos do que nas pequenas cidades. O tamanho da cidade, a densidade urbana e veicular e as relações que essas variáveis estabelecem com o comportamento do condutor têm sido pouco investigadas.

Do ponto de vista psicobiológico do desenvolvimento urbano, no meio onde o trânsito se desenvolve, desponta um problema considerável que é o número de veículos aumentando tremendamente (alta densidade veicular), criando situações difíceis de administrar no tráfego urbano (Nunes da Silva, 2002).

Então, a sobredensidade na via diminui assustadoramente o espaço que o indivíduo tem para se deslocar e chegar ao seu destino, aumenta a probabilidade de comportamentos de risco e a ocorrência de acidentes (Socza, 2005). Um observador atento notará que cada vez que cresce

o número de veículos, menos espaço restará para o deslocamento do veículo e mobilidade das pessoas; logo, maior será a competição entre indivíduos que compartilham o mesmo espaço. Essa é uma situação que pode levar à desregulação

do funcionamento social e gerar comportamentos inadequados entre os indivíduos.

### 3 COMPORTAMENTOS INADEQUADOS NO TRÂNSITO

Comportamentos inadequados “são aqueles que, na prática, impedem ou dificultam, ao praticante ou aos outros, o acesso por meio de uma boa fluidez do tráfego, com o máximo de segurança e de qualidade de vida no trânsito” (Günther, 2001). Erros e violações são fenômenos inerentes e intrínsecos ao ambiente de trânsito (Rozestraten, 1988). De algum modo o indivíduo sabe que eles podem ocorrer, mas, como que de forma mágica, carrega a impressão de que jamais acontecerá com ele. Erros e violações são eventos frequentes no ambiente do trânsito (Yagil, 2001) uma vez que os indivíduos invadem espaços e desobedecem às leis (Tyler, 1990).

No Brasil, o instrumento legal que regulamenta as ações do motorista no trânsito é o Código de Trânsito Brasileiro (Brasil, 1997), Lei No 9.503. Como estabelecido no artigo 181, há 19 diferentes tipos de infrações previstas e as devidas sanções relacionadas à ação de estacionar veículos. Dentre elas, 9 tipos de infrações podem ser cometidos por parte do usuário dentro de um estacionamento público como segue a descrição abaixo:

l) em desacordo com as posições estabelecidas no Código:

a) onde houver guia de calçada (meio-fio) rebaixada destinada à entrada ou saída de veículos. Infração média;

b) ao lado de outro veículo em fila dupla. Infração grave;

c) onde houver sinalização horizontal delimitadora de ponto de embarque ou desembarque de passageiros. Infração média;

d) na contramão de direção. Infração média;

e) em locais e horários proibidos especificamente pela sinalização (placa-proibido estacionar). Infração média;

f) em locais e horários de estacionamento proibidos pela sinalização (placa-proibido parar e estacionar. Infração grave;

g) impedindo a movimentação de outro veículo. Infração média;

h) vagas especiais: Idoso, deficiente (veículo estacionado em desacordo com o Código). Infração média;

i) afastado da guia da calçada (meio fio) a mais de um metro. Infração grave.

As condições infracionais descritas informam ao condutor seus limites como usuário do estacionamento público. Entretanto, a convivência diária no trânsito mostra que certos comportamentos – pressa para chegar a um destino ou competir por uma vaga de estacionamento – podem ser vistos pelas pessoas como uma possibilidade de se engajar em comportamento de desobediência à lei. No contexto do trânsito, é relevante entender esses comportamentos frequentemente ignorados.

#### 3.1. Desobediência à lei

A obediência à lei pressupõe dois princípios fundamentais que embasam qualquer tentativa de explicar o comportamento do motorista com relação às leis do trânsito: (a) os cidadãos têm a obrigação de obedecer às leis do Estado e (b) as leis de trânsito são benéficas e contribuem para a segurança do motorista (Yagil, 2001). Se de um lado a competência do Estado pressupõe que toda autoridade tem presunção de legitimidade; por outro, nem sempre o motorista mostra comportamento de obediência, mesmo que essas leis tenham por objetivo proteger e proporcionar bem estar ao próprio condutor e aos outros participantes.

Embora a existência da lei seja também para prevenir comportamentos inadequados, há de se considerar que todo motorista já cometeu um erro ou violação (Reason et al., 1990). Por isso, o que de fato interessa é o comportamento do ator, como participante do trânsito (Günther, 2001), bem como a relação que sua ação provoca em outros participantes e no ambiente. Se o comportamento do ator é inapropriado sua ação certamente influenciará o ambiente; assim se estabelece uma relação de interações sociais entre os diversos atores. Como comportamento inapropriado

relacionado à condução, a violação pode estar associada às características de personalidade, às reações de agressividade na direção e envolvimento em acidente (Reason, Manstead, Stradling, Baxter & Campbell, 1990).

### 3.2. Violação da lei como consequência da desobediência

Violações são desvios deliberados do comportamento, que são consideradas relevantes quando a questão é segurança na direção (Parker, Manstead & Stradling, 1995). Violações são desvios deliberados das práticas que acontecem no ambiente do trânsito e são percebidas como necessárias para manter a operação segura de um sistema potencialmente perigoso (Reason et al., 1990), e esses pesquisadores propõem que erro e violação são fenômenos diferentes entre si, devendo inclusive ser analisados separadamente. Günther (2001) acrescenta que se o motorista esquecer-se de considerar uma regra, sua falha de ação pode tornar-se uma violação. Por exemplo, o motorista está dirigindo na faixa direita e decide passar para a faixa esquerda e não dá a seta porque não se lembrou, por isso comete um erro; mas, se por outro lado não se lembrou de dar importância ao fato de que deveria dar a seta comete uma violação. Este é um comportamento que começou como um erro e finalizou em uma violação.

A ação de desobediência à lei no trânsito é um modo do motorista se comportar que, em alguns países, é tratada com punição severa. Alemanha, Canadá e Estados Unidos têm um sistema que registra tanto o tipo de violação cometida por motoristas quanto o envolvimento deles em situações de acidentes. Este tipo de registro combinando violação mais envolvimento em acidente serve para prever a taxa de acidentes nas situações do trânsito (Lourens, Viseres, Jan & Jessurum, 1999).

Seguindo o mesmo raciocínio, Peck (1993) concluiu que o registro de multas do motorista é em particular o mais consistente e mais poderoso preditor de risco de acidente (Lourens et al., 1999) no trânsito. Nesse contexto, um estudo observacional registrou que homens jovens apresentam maior número de infrações,

dirigem com mais velocidade e se envolvem mais em acidentes do que as mulheres jovens (Mercer, 1989).

Desse modo, o comportamento de conduzir um veículo é formado por uma gama de interações entre o comportamento público e o privado. Muito se pode questionar sobre as razões que levam o condutor a cometer violações. Pesquisadores indagam se o anonimato do motorista pode ser um fator que contribui para aumentar o comportamento de agressividade. Um estudo experimental verificou que os motoristas usando veículos fechados buzonavam e aceleravam mais o carro, mais frequentemente e por mais tempo do que motoristas usando carros conversíveis (Ellison, Govern, Petri & Figler, 1995). Parece que, na situação de anonimato, o condutor se permite cometer comportamentos mais extravagantes.

O anonimato pode produzir um estado de desindividuação, que é acompanhado da perda da autoconsciência (Zimbardo, 1969). De acordo com a teoria do anonimato, espera-se que motoristas das grandes cidades venham exibir mais comportamentos desviantes e menos cuidado na direção. Em um estudo realizado por Ellison et al. (1995), foi identificado que os condutores das grandes cidades cometem mais violações do que aqueles das pequenas cidades.

Noutro estudo (Rosenbloom et al., 2009), pesquisadores compararam cidade grande, cidade pequena e vila e identificaram 5 categorias de violações puníveis dentro do Estado de Israel. Lá, as pessoas param em locais inapropriados, deixam de usar o cinto de segurança até mesmo quando há crianças nos veículos; não usam o fone de ouvido enquanto falam ao celular e atravessam o sinal vermelho

Ao contrário do que afirma a teoria do anonimato, motoristas das grandes cidades cometem menos violação do que motoristas de pequenas cidades (Rosenbloom et al., 2009). A explicação dada por Rosenbloom para esse comportamento deve-se ao fato de que a exigência para lidar com grande volume de sinalização e a vigilância da polícia de trânsito venham a contribuir para a diminuição do comportamento de violação do condutor,

principalmente quando há excesso de velocidade ou se avança no sinal vermelho.

Estudos realizados sobre excesso de velocidade (Boyle, Dienstfrey & Sothoron, 1998) e atravessar o sinal vermelho (Porter & England, 2000; Retting & Williams, 1996; Retting, Ulmar & Williams, 1998) certificaram que esses comportamentos produzem risco na direção e desobediência à lei no ambiente do trânsito. Avançar no sinal vermelho é uma das práticas mais frequentes no trânsito urbano. O comportamento do motorista de avançar no sinal vermelho tem sido constantemente investigado devido ao alto número de acidentes que ocorre nas vias (Parker, Lajunen & Stradling, 1998).

Em um estudo observacional, a cada ciclo do semáforo (verde, amarelo e vermelho), os observadores registraram que pelo menos um motorista avançou o sinal vermelho (National Highway Traffic Safety Administration [NHTSA], 1999). Os resultados mostraram que atravessar o sinal vermelho é uma ação perigosa e frequentemente praticada por parte do motorista, além do mais o não uso do cinto de segurança e atravessar o sinal vermelho foram apontados como fortes preditores de comportamento de violação, principalmente entre as minorias étnicas (Porter & England, 2000).

Outra explicação para o comportamento de desobediência pode ser atribuída aos fatores (Rosenbloom et al., 2009), por exemplo, da personalidade, especialmente busca de autoimagem e de sensação e foram relatados como influenciadores do comportamento do indivíduo, na percepção de risco (Parker, Manstead & Stradlin, 1995). O nível de risco de acidentes de tráfego percebido, individualmente, em cada momento do tempo, deriva de três fontes: a experiência passada da pessoa com o trânsito, a avaliação sobre o potencial de acidentes na situação imediata e o grau de confiança que a pessoa tem na capacidade de tomar a decisão necessária e a capacidade de manobrar o veículo para enfrentar a situação (Wilde, 2005).

Em geral, a literatura sobre o comportamento do motorista no trânsito registra que dirigir em alta velocidade e estilo de dirigir agressivo é mais relacionado a gênero e idade, especialmente, homens de meia idade e homens jovens (Simon & Cobert, 1996; Abdel-Aty & Abdelwahab, 2000; Yagil, 1998b). O motorista que gosta de velocidade e desobedece à lei no trânsito, em busca de sensação quando dirige, apresenta maior comportamento de risco (Parker et al., 1995) e envolvimento em acidente (Ferguson, Williams, Chapline, Reinfurt & De Leonardis, 2001).

Violar a lei em busca de sensação é resultado de uma interação entre oportunidade, obrigação e inclinação (Stradling, Meadows & Beatty, 2001). O tipo de veículo — se potente ou não —, o fato de a via ter ou não controle de velocidade podem ser indícios que facilitam o comportamento do motorista que opta por se deslocar com velocidade maior que a permitida; entretanto, esses fatores ambientais não são determinantes de tais comportamentos.

Quanto à oportunidade e obrigação, citam-se, como exemplo, os eventos que obrigam o indivíduo a cumprir horário. O sentimento de cumprir horário e compromissos pode levar as pessoas a assumir um comportamento de risco (Sulman, Meadows & Pajo, 2004). Há as características individuais, bem como atitudes e valores do motorista que os motivam a trafegar com maior velocidade do que a permitida em busca de sensação (Stradling & Meadows, 1999). De certo modo, a busca de sensação leva o motorista a insistir na escolha de dirigir com velocidade acima da permitida. Esse comportamento apresenta como principal consequência a desobediência à lei.

Explica-se, muitos desses motoristas se engajam em tais comportamentos porque as condições são favoráveis. Os aspectos físicos podem influenciar o comportamento de velocidade, especificamente se na via não há pardais, barreiras eletrônicas, faixa de pedestre e nem semáforo (Cunha, 2003). O comportamento do pedestre pode também influenciar o motorista à medida que o pedestre ameaça travessar a via quando ainda não chegou sua vez e o condutor acelere como uma forma

de ameaça (Rosenbloom, Barkan, Nemrodov, 2004).

Do ponto de vista de se o indivíduo tem ou não aptidão para cometer violação, um estudo fez comparação entre três diferentes grupos, estimados como jovens, adultos e idosos. O resultado mostrou que a densidade do trânsito afeta mais o desempenho na direção de jovens e idosos do que de adultos (Abdel-Aty & Abdelwahab, 2000). Outras comparações entre homens e mulheres, jovens e idosos mostraram que homens são menos cautelosos que as mulheres. Homens são mais propensos a engajar-se em comportamentos de risco e de desobediência (Yagil, 1998a). Desse modo, poderá haver mais violações por parte dos motoristas homens do que das mulheres.

Os motoristas que mais desobedecem à lei são aqueles mais propensos a estar envolvidos em comportamentos de violação do que aqueles que não desobedecem (Stradling & Meadows, 1999). Para avaliar os comportamentos de violação, busca de sensação e as características do motorista que se envolve em acidente, pesquisadores verificaram que o motorista homem e jovem apresenta maior escore para o comportamento de violação (Groeger & Brown, 1989), inclusive aqueles que têm menor tempo de experiência na direção (Abdel-Aty & Abdelwahab, 2000; Cooper, 1977; Yagil, 1998b).

Pesquisadores verificaram que a velocidade está associada com envolvimento em acidente. Quanto maior velocidade maior a frequência com que o motorista se envolve em colisão (Levy, 1990) e acidente fatal (Stradling, Meadows & Beatty, 2004). Nesse estudo, foi verificado que o maior número de violações do Código de Trânsito foi mais fortemente relacionado aos motoristas de transporte de carga que tinham mais quilômetros rodados ao ano. Quando dirigiam um carro como parte de sua rotina de trabalho — dentre os homens (75%) e mulheres (49%) — eles apresentaram maior número de violações do código e envolveram-se muito mais em acidentes nos últimos três anos do que motoristas convencionais.

Nesse sentido, enquanto os homens desenvolvem mais comportamento de risco na direção, as mulheres demonstram mais cautela. Por outro lado, homens jovens se envolvem mais em acidentes e têm menor percepção de risco do que mulheres (Rosenbloom et al., 2009). Percepção de perigo envolvida no cometimento de violações de trânsito tem sido frequentemente descrita como fator que afeta o comportamento do motorista (Tränkle, Gelau & Metker, 1990).

A questão sobre percepção de perigo foi avaliada por Lourens e colaboradores (1999). Analisaram cinco classes de milhagem (quilômetro rodado por motorista) relacionando duas outras variáveis (se o motorista recebeu ou não recebeu mais de uma multa no último ano e se o motorista esteve ou não envolvido em algum acidente). Os resultados mostraram que há correlação entre o número de quilômetros dirigidos e violação. Foi verificado que quanto menor a idade do motorista maior o número de violações cometidas, maior envolvimento em acidentes e maior risco de apreensão do veículo (Shinar & McKnight, 1986).

As situações de envolvimento em acidentes parecem contemplar muito mais os jovens motoristas (Rosenbloom et al., 2004). Diferenças de gênero foram encontradas tanto nos pedestres quanto nos motoristas. Homens e mulheres se mostraram diferentes quando tiveram que tomar a decisão de atravessar a rua de modo seguro. Atravessar a rua requer julgamento preciso da velocidade, distância e tempo de impacto do veículo.

Por exemplo: Uma análise sobre velocidade e envolvimento em acidente mostrou que 35% dos motoristas que participaram de um *survey* tinham sido multados nos últimos três anos. Também tinham se envolvido em acidentes quando comparados com (22%) aqueles que não tinham sido penalizados e nem haviam se envolvido com acidentes (Yagil, 1998a).

Pode-se acrescentar o fator habilidade na direção. Alguns estudos mediram as habilidades do condutor na direção e verificaram que os

homens tendem a estimar para maior suas habilidades na direção do que as mulheres (McKenna, Stanier & Lewis, 1991; Yagil, 1998b) e, subestimam os perigos envolvidos em várias atividades de dirigir (Dejoy, 1992).

Acerca da influência das características demográficas sobre as ações de dirigir, verificou-se que quanto mais jovem o motorista, mais excede em velocidade e tem maior frequência de violação das regras. Quando esses fatores foram examinados — levando-se em consideração a direção perigosa —, mostrou-se que o gênero está significativamente relacionado ao envolvimento nos acidentes. Assim, a taxa de envolvimento em acidentes fatais nas vias por parte das mulheres é tão alta quanto a dos homens. Entretanto a chance de mulheres se machucarem em acidentes no trânsito é 25% mais baixo do que a dos homens (Evans, 1991).

Por outro lado, motoristas homens jovens são considerados um grupo alto de risco com relação a envolvimento em acidente (Arnett, 1990), à direção agressiva (Simon & Corbett, 1996), à desobediência às leis de trânsito (Jonah & Dawson, 1987), e frequentemente invadem os espaços reservados para pessoas com deficiência (Fletcher, 1995). Nesse sentido, é necessário verificar quais os elementos e fatores, tanto individuais quanto disposicionais, que podem afetar o comportamento do condutor (Parker, West, Stradling & Manstead, 1995).

### 3.2. 1. Violações ordinárias e agressivas

Quanto às violações e ao comportamento agressivo, as pesquisas mais recentes têm classificado as violações em ordinárias e agressivas. As violações ordinárias são aquelas que acontecem sem a intenção do motorista. (Sulman, Meadows & Pajo, 2002). O exemplo dado por Monteiro (2004) ilustra a situação. Se um indivíduo para o veículo na via bruscamente porque o pneu do seu veículo furou, sua ação de parar prejudica quem vem logo atrás. Embora não tenha agido de modo intencional, mas de acordo com a necessidade da situação, não deixou de cometer um ato agressivo contra o motorista que estava logo atrás.

As violações agressivas são realizadas com agressividade direcionada para outro usuário da via ou simplesmente refletem o modo de um indivíduo dirigir agressivo (Parker, Manstead & Stradling, 1995). Um motorista decide buzinar para que o outro condutor deixe a passagem livre, ou acelera o motor de seu veículo para intimidar o outro motorista; esses são exemplos de comportamentos agressivos dirigidos para o outro. Entretanto, importa verificar quais características do ambiente e do indivíduo levam o motorista a cometer um ato que coloca a si e aos outros em situações desagradáveis e muitas vezes de risco (Forward, 2006), ou até em colisões.

O comportamento de dirigir de maneira agressiva pode ser ainda explicado pela falta de habilidade na direção ou de experiência, ao invés de ser por intenção de prejudicar o outro. Não é difícil encontrar motoristas que dirigem de modo intencionalmente agressivo. Parker et al. (1999) indicam que 89% dos motoristas pesquisados confessaram que, algumas vezes, cometeram violações agressivas dirigidas a outro motorista (Lajunen, Parker & Summala, 1999).

Mediante esses comportamentos inadequados, o pesquisador se defronta com o problema da deseabilidade social. Quando o pesquisador se defronta com esta questão, o gerenciamento da impressão e o autoengano são características do motorista que deveriam ser consideradas. Nesse ponto, Lajunen e Summala (2003), ao analisarem a deseabilidade social, afirmam que, se forem tomados os devidos cuidados metodológicos, o gerenciamento da impressão não será um problema; mas, ainda assim, haverá o autoengano por parte do motorista que acredita estar reagindo de maneira não reprovável. Entretanto há de se verificar o que é que o cidadão brasileiro pensa sobre sua autoimagem uma vez que sua conduta é ambígua quando a questão é respeitar leis.

De modo geral, estima-se que os motoristas frequentemente expostos à situação de aglomeração cometam mais violações ordinárias do que violações agressivas (Lajunen, Parker & Summala, 1999). Nas situações de congestionamento, por exemplo, alguns

motoristas são mais propensos a relatar violação agressiva no trânsito (Schrack & Lomax, 2004).

### 3.3. Legitimidade da lei

A legitimidade existe no grau em que as pessoas sentem uma obrigação pessoal para seguir regras e obedecer a autoridades socialmente estabelecidas (Tyler, 2001). Presumivelmente, a obediência das leis do trânsito é afetada pela percepção do motorista de que a autoridade tem o direito de exigir obediência às leis e que estas são legítimas em si mesmas. De fato, a obediência à lei está relacionada à percepção do procedimento de justiça que se atribui a uma autoridade (Lind & Tyler, 1988).

Acerca da percepção do procedimento de justiça, grande parte dos conflitos que ocorrem entre a polícia de trânsito e o cidadão é devida à necessidade de reforçamento da lei. Um estudo identificou que os encontros entre os oficiais de trânsito e cidadãos constituem a maior fonte de hostilidade do indivíduo para com a polícia (Radelet & Carter, 1994). Para a maioria dos cidadãos, os incidentes ocorridos no trânsito são resultado do encontro com a polícia. Esses encontros, frequentemente, estimulam emoções negativas por parte do motorista, porque o oficial de polícia representa autoridade governamental coerciva e interfere na liberdade de ação do motorista (Kirkhan & Wollan, 1980).

Por outro lado, mesmo que o motorista venha a admitir a violação da lei, é recorrente o sentimento de ter sido injustiçado quando é punido, porque, em muitos casos, o infrator observa que a violação é pouco perceptível. Explicando: quando um motorista é convidado a parar o veículo, ele se sente sobressaltado, e também suspeita que a razão do oficial de polícia de fazê-lo parar é para multá-lo. Qualquer sentimento de culpa que poderia ser envolvido na situação de violação é transferido para o agente de trânsito (Radalet & Carter, 1994). O condutor reage de maneira defensiva à medida que a presença do policial é percebida pelo motorista como desagradável; por outro lado, a presença do policial funciona como um

reforço de que a lei deve ser obedecida (Yagil, 1998a).

Os efeitos da ação do reforçamento da lei através da presença do policial são discutidos. Para Aberg (1997) sua durabilidade é curta, pois há o comportamento de obediência à lei apenas na presença de reforçadores de autoridade, mas não há internalização da importância de manter a velocidade limite da via, por exemplo. Não há mudança de atitude real. No entanto, a sociedade necessita de mecanismos de autorregulação e controle, no qual consenso e cooperação são ferramentas indispensáveis (Yagil, 1998b).

Desse modo, a autorregulação é alcançada quando os valores internos da pessoa ditam que ela é capaz de seguir regras sociais. Seguir regras permite alcançar o controle almejado. Mas é necessário ainda focar a atenção nos motivadores internos dos comportamentos das pessoas (Tyler, 2001). Entretanto, nem sempre esses princípios são completamente aceitos ou obedecidos. Parece que o comportamento do motorista relacionado às leis de trânsito não segue regras lógicas.

Exemplificando, um estudo mostrou que motoristas atribuem o seu comportamento de violação a fatores situacionais — por exemplo, atravessar o sinal vermelho porque se tem pressa. Por outro lado, eles atribuem o mesmo comportamento, em outros motoristas, a fatores disposicionais. Por exemplo, aquele motorista avançou no sinal vermelho porque não quis parar. Tal fato indica que os motoristas interpretam as leis de trânsito de modo diferente de outras leis (Baxter, Macrae, Stradling, Reason & Parker, 1990).

Alguns pesquisadores (Tyler, 1990; Tyler & Mitchell, 1994; Yagil, 2001) argumentam que essa inconsistência é discutida por meio de três pontos básicos. Primeiro, as leis de trânsito têm uma presença mais ambígua na vida diária, mais do que a maioria das outras leis. Diariamente, as pessoas lidam com a necessidade de manter o limite de velocidade, parar quando o sinal está vermelho, usar o cinto de segurança e obedecer à sinalização. Desse

modo, a possibilidade de violar as leis do trânsito é maior do que as outras leis.

Segundo, obedecer às leis do trânsito exige esforço e manutenção do estado de alerta constantes. Uma situação comum é ter que diminuir a velocidade ao se aproximar de um semáforo para não atravessar na mudança da luz amarela para vermelha. Por último, algumas leis são dicotômicas e o motorista pode violar apenas um pouco (Tyler, 1990; Xie & Parker, 2002; Yagil, 2001).

Seguindo esse raciocínio, o limite de velocidade é um exemplo adequado. Quando o motorista entende que o limite de velocidade pode ser excedido apenas um pouco, falha no exercício de cidadania, pois não acredita que está violando uma regra. Desse modo, o motorista comete uma violação sem mudar sua autopercepção. Por outro lado, a violação da lei entre cidadãos não delinquentes é muito frequente no ambiente do trânsito (Yagil, 2004). Muito desse comportamento é atribuído à motivação que a pessoa tem para violar regras. As perspectivas normativa e instrumental fornecem explicações para se compreender o porquê do motorista obedecer ou não às leis do trânsito. Por extensão, a perspectiva culturalista integra diferentes maneiras de interpretar a norma, sua utilização instrumental bem como seus desvios de finalidade.

A perspectiva normativa foca na obediência voluntária para com a lei. Nesse caso, a obediência voluntária resulta da crença de que as autoridades têm legitimidade para ditar comportamentos. A raiz da legitimidade da lei está na avaliação que a pessoa faz do procedimento de justiça (Tyler, 2001). O procedimento de tomada de decisão injusta pode ser resultante da ação de uma autoridade. Tal ação tem baixo impacto sobre a legitimidade atribuída à autoridade. Exemplificando, o sentimento de obrigação dos cidadãos americanos em obediência às decisões do Congresso é explicado pela avaliação que eles fazem sobre a qualidade do tratamento que o povo recebe quando o Congresso toma decisões políticas (Smith & Tyler, 1996).

No caso exposto acima, a obediência à lei foi relacionada ao processo de justiça percebida que se atribui à autoridade (Tyler & Mitchell, 1994). Sugere-se que o efeito do procedimento de justiça se mantém através do tempo, mais do que o efeito de seus resultados. Nesse sentido, um estudo examinou a relação entre a violação da lei e a atitude para com o reforço da autoridade com relação às leis de trânsito entre motoristas chineses. Foi perguntado ao motorista sobre sua reação ao ser parado por um oficial quando estava violando alguma regra ou quando recebia uma multa e sobre sua preocupação com o ato de violar a lei. Os resultados encontrados mostraram que a hierarquia social desempenha um reforçamento da figura de autoridade e das leis de trânsito (Xie & Parker, 2002).

Outro estudo avaliou a percepção do motorista com relação à figura de autoridade. Os condutores que acreditam que a decisão da autoridade é influenciada pelo *status* social relataram mais frequentemente experiências de violação da lei. De certo modo, o sentimento de obrigação para cumprir a lei parece falhar para o motorista que acredita na influência do *status* social sobre a autoridade; entretanto, o sentimento de obrigação é central para legitimidade da lei (Tyler, 2001).

A perspectiva instrumental explica o comportamento de desobediência à lei em termos de custo e benefício. A relação custo-benefício sugere que a intenção de cometer violação é inversamente relacionada ao custo do ato percebido (Clark & Cornish, 1994). A teoria do comportamento planejado de Ajzen (1985) propõe que a decisão de engajar-se em um comportamento em particular é resultado de um processo racional. É orientada a um alvo e segue uma seqüência lógica. Para essa teoria, as opções de comportamentos são consideradas e as conseqüências das opções são avaliadas para que a decisão seja tomada.

Ampliar o entendimento sobre certas características psicológicas associadas às normas e violações no trânsito ajuda a decidir sobre as maneiras eficientes de aumentar a segurança no trânsito (Castellà & Pérez, 2004). Nesse sentido, a teoria da escolha racional — *The*

*rational-choice theory* — oferece subsídios para explicar crimes em termos de custo-benefício com relação à desobediência à lei. Ela prediz que a intenção de cometer comportamento ilegal está inversamente relacionada ao custo do ato percebido (Cornish & Clark, 1986).

Na área de violações do trânsito, esta explicação é sugerida por Yagil (1998) para facilitar a compreensão do comportamento de dirigir numa perspectiva que considera as modificações do ambiente e as características do indivíduo. Esclarecendo, um condutor que atravessa o sinal vermelho (porque tem pressa) ou decide ocupar a vaga do idoso ou do deficiente (porque não encontra espaço para estacionar) faz uma avaliação prévia sobre a decisão de infringir ou não a regra. Minimamente, tal condutor avalia as possibilidades de ser ou não multado. Se perceber que as chances de ser multado são mínimas pode decidir atravessar o sinal vermelho ou invadir a vaga do idoso.

Um estudo analisou a relação entre sensibilidade à recompensa e sensibilidade à punição no que diz respeito à desobediência à lei no trânsito e verificou que há uma relação significativa entre sensibilidade à recompensa e sensibilidade à punição. Os resultados mostraram que violar as regras é comum tanto para os homens quanto para as mulheres; no entanto, as mulheres mostram-se com baixa ocorrência de multas, maior consciência de perigo, e baixa frequência do comportamento de desobediência (Castellà & Pérez, 2004).

Por outro lado, alimenta-se a crítica de que os pressupostos da teoria instrumental sejam insuficientes para explicar os comportamentos relacionados às leis de trânsito. Pesquisas sobre as evidências que mostram as influências dos efeitos das emoções como fortes contribuintes das violações das leis de trânsito (Yagil, 2001) denotam que os fatores emocionais influenciam o comportamento do motorista.

Outra perspectiva relacionada à obediência da lei é a cultura. O sentimento de obrigação para obedecer à lei está intimamente associado a valores morais e tem sua influência na cultura. Em 2003, a pesquisa de Rattner, Yagil e

Sherman-Segal mostrou que há uma relação entre deseabilidade de obedecer à lei, julgamento moral e embasamento ideológico. Por outro lado, o estudo de Bianchi e Summala (2002) não encontrou relação consistente entre julgamento moral e o comportamento do motorista entre estudantes brasileiros.

Não está claro o quanto a cultura de um país afeta a conduta legal do cidadão e as questões de obediência à lei (Gibson & Caldeira, 1996). Esse mesmo ponto de vista é defendido por Bierbrauer (1994): “a lei e o sistema legal são produtos da cultura assim como a linguagem, a música e os casamentos arranjados”. Essa cultura é socialmente compartilhada e transmitida através das gerações reforçando sua natureza ambígua. Nesse ponto, a garantia de legitimidade à autoridade e à lei designa a cultura legal, ou seja, demonstra o quanto uma dada sociedade está disposta a reconhecer a autoridade e a obedecê-la ou não.

Nessa perspectiva, Rozestraten (1988) argumenta que o problema é que pedestres e motoristas, ao se deslocarem, agem em causa própria, desconsiderando muitas vezes que o trânsito é um ambiente de interação social, multidimensional, físico, normativo e social e, como tal, nele é indevido desobedecer às regras e normas sociais (Günther, 2001) em função do deslocamento.

As áreas públicas construídas são muito suscetíveis a comportamentos deliberados (Ruckelshous, 1998). No Brasil, grande parte das vias e espaços públicos é construída com recursos públicos. As regras de utilização são muitas vezes quebradas de modo abusivo. Nesse sentido, Hardin (1968), em *The Tragedy of the Commons*, argumenta que a tragédia consiste no abuso dos recursos públicos. Hoje, a luta é para se ter ar limpo e espaços naturais ou construídos com garantias de acesso.

Nesse particular, DaMatta (2000) argumenta que há diferença entre a casa e a rua. A casa é o ambiente de respeito, a rua é lugar de ninguém, onde se pode tudo. O contra argumento para essa afirmação é que o brasileiro tem usado a rua como se fosse sua

própria casa. Quem não consegue respeitar o ambiente privado da casa, provavelmente, não conseguirá fazer o mesmo na rua. O comportamento de cidadania parece comprometido à medida que o indivíduo comporta-se como se estivesse em seu próprio

território. No entanto, é necessário compreender que o território público não dá certificação de propriedade pessoal, como a casa forneceria na sua função de território primário, ou seja, as regras de funcionamento entre a casa e a rua são diferentes.

## 4 CONCEPÇÕES TEÓRICAS DOS DIFERENTES TERRITÓRIOS

Territórios existem para servir tanto às necessidades físicas quanto às sociais segundo Altman (1975); entretanto, sua contribuição mais significativa é a tipologia territorial, a qual fornece a classificação do território através de três dimensões: território primário, secundário e público (Altman, 1975; Brown & Altman, 1981).

A hipótese de Altman consiste na afirmação de que os territórios primários, secundários e públicos diferem em duas dimensões. Uma dimensão está na centralidade de um território, referindo-se à importância psicológica e funcional de um território; a outra se refere à duração de tempo gasto e à permanência de apropriação de um território (Altman, 1975; Harris & McAndrew, 1986).

### 4.1. Tipos de territórios e suas diferenciações

Considerando-se que há variabilidade de tipos de territórios, descreve-se um sistema de classificação de três dimensões básicas: territórios primário, secundário e público (Altman, 1975). O território primário é um espaço de propriedade do indivíduo ou grupo, controlado basicamente pela permanência e por ser uma base de utilização diária dele. Por exemplo, a casa, o quarto de dormir, o escritório. A importância psicológica de um território primário é sempre alta. O território secundário é menos importante do que o primário, mas ele possui moderada significação para o seu ocupante, por exemplo, o restaurante favorito. O controle desse território é menos essencial para o atual ocupante. O território público é mais passível de mudança e rotatividade por ser compartilhado com estranhos.

Territórios públicos são áreas abertas a qualquer um participante da comunidade (Gifford, 2002) tais como praias, parques de diversão, hotéis, praças, estacionamentos, ruas, vias. Apenas por discriminação (regras, por exemplo, a vaga do idoso ou deficiente no estacionamento público deve ser utilizada apenas por estes) ou comportamentos inaceitáveis, territórios públicos são fechados aos indivíduos.

Eles diferem na importância que têm para o indivíduo ou grupo na vida diária (Altman & Chemers, 1980). Territórios primários são mais importantes que territórios secundários, que territórios públicos ou terciários. Eles também diferem na duração da ocupação, na cognição que eles nutrem no ocupante e em outros, (a extensão da propriedade percebida) a quantidade de personalização e a probabilidade de defesa se o território for violado (Taylor & Stought, 1978).

Diferentes tipos de territórios proporcionam diferentes tipos de benefícios aos indivíduos. Portanto, baseado no tipo de atividade na qual nós queremos nos engajar e nas necessidades que temos, escolhemos um tipo particular de território. (Brown, 1987; Harris, & Brown, 1996; Omata, 1995; Taylor, 1988; Bell et al., 2001).

#### 4.1.1. O território primário

Territórios primários são aqueles em que os usuários podem ser uma pessoa ou grupo, onde o controle é bastante permanente e exclusivo (Altman, 1975). A importância psicológica para seus ocupantes deve ser muito elevada e ter importância central na vida diária. A casa, o dormitório, o escritório os quais podem ser vistos como uma extensão do *self*, da autoestima e da autoidentidade são exemplos de territorialidade. Costumeiramente, o ocupante de um território estabelece marcas claras dos limites deste.

#### 4.1.2. Territórios secundários

Eles possuem menor significação para seus ocupantes e o controle é menos permanente e exclusivo; por vezes, haverá necessidade de ser compartilhado com estranhos (Gifford, 2002). O lugar que o aluno ocupa na sala de aula, por exemplo. Pode ser que ele chegue mais cedo que os colegas e consiga sentar-se no mesmo lugar, mas se um dia se atrasar é possível que não possa mais sentar-se naquele lugar habitual e não poderá

reclamar que outro colega tenha tomado o seu lugar, uma vez que esse território só poderia ser ocupado pelo aluno se não houvesse nenhum outro ocupando. De modo geral, existe uma série de normas e regras não explícitas para regular o uso dos territórios secundários (a mesa do restaurante, por exemplo. Quando um cliente senta-se de modo habitual, uma vez ocupada por outro, caso ele queira continuar naquele mesmo restaurante, terá que procurar alternativas).

#### 4.1.3. O território público

O território público tem características próprias, onde a territorialidade ganha ênfase na marcação de fronteiras e defesas das mesmas. Territórios públicos são muitas vezes delimitados com a finalidade de reservar espaços. Consequentemente, a marcação do território público é especialmente gerada para prevenir intrusões, ao invés de sugerir facilidades de interação ou expressão da identidade (Gifford, 2002).

Altman (1975) diz que a ocupação do território público é aberta para qualquer um. Ela é normalmente determinada com base em dois princípios: (a) o primeiro que o encontra; (b) o primeiro que se serve dele. Na situação específica do trânsito, vários conceitos da psicologia ambiental (PA) servem para compreender o comportamento do indivíduo na ocupação de um território público. A partir do ponto em que a PA “é preocupada, especialmente com problemas locais e específicos” (Günther & Rozestraten, 2005), é possível compreender a natureza e funcionamento da territorialidade a fim de estabelecer um diálogo entre o comportamento e a ação do indivíduo sobre o espaço que alega ser seu, mesmo que temporariamente.

Nesse caso, pode-se verificar que há limitações para o usuário estabelecer fronteiras no uso do espaço. A apropriação deste inclui o tempo em que o usuário se mantém nele. Por exemplo, se o usuário da biblioteca usa um marcador (livro, jaqueta) enquanto vai ao banheiro ou sai para o almoço, não poderá reclamar o lugar se, quando voltar, já estiver ocupado. Por fim, os territórios públicos enfatizam ordem, organização e controle e sua

natureza, essencialmente, sustenta-se através de um sistema de relações sociais.

#### 4.2. Natureza da territorialidade e seu funcionamento

Pelo fato da territorialidade ser um fenômeno extremamente amplo, os indicadores de territorialidade humana estão por todos os lugares. Essa amplitude da territorialidade traz certas dificuldades para defini-la; no entanto, nossa vida diária está cheia de exemplos do comportamento de territorialidade. Uma jaqueta numa cadeira é o sinal de que alguém pode estar marcando seu lugar. Livros sobre a mesa podem servir como indicador de que um estudante está utilizando o espaço. A decoração de uma sala pode servir para expressar aspectos da personalidade de proprietário (Brown & Werner, 1985).

O comportamento de fechar uma porta serve para prevenir que outras pessoas entrem facilmente em espaços privados. Gangues usam o “graffiti” como um símbolo que serve tanto para marcar fronteiras quanto para expressar a identidade do grupo (Lay & Cybriwsky, 1974). Todos esses mecanismos são comportamentos territoriais que servem para o proprietário designar as fronteiras do seu território a outros. Entretanto, fronteiras de um território nem sempre são claramente estabelecidas ou visíveis.

Uma maneira de visualizar territórios está na existência de um lugar que tem proprietário ou é controlado por um ou mais indivíduos. A territorialidade pode ser vista como um conjunto de comportamentos e cognições exibidas por uma pessoa ou grupo, baseada na propriedade percebida do espaço físico (Bell et al., 2001). Tentativas de reclamar o território público são, em geral, precedidas por expressões de surpresa ou intimidação (Taylor & Brooks, 1980).

Nessa direção, dependendo do valor atribuído aos territórios públicos invadidos, também aumentam as defesas. Mesmo dentro das condições que aumentam as probabilidades de defesa dos territórios públicos, vários estudos sugerem que há uma forte relutância por parte dos participantes para defendê-los (Becker, 1973; Becker & Mayo, 1971).

Nesse aspecto, a espécie humana é flexível com respeito ao uso de territórios. Para as pessoas, muitos dos propósitos do território não estão relacionados à sobrevivência; os territórios servem mais como um organizador primário, numa variedade de dimensões. Eles promovem previsibilidade, ordem e estabilidade para a vida (Edney, 1974; Brown, 1987; Bell et al., 2001). Além disso, eles nos permitem mapear os tipos de comportamentos que nós podemos antecipar nos lugares em particular e quem nós encontraremos ali, dessa maneira nós podemos planejar e organizar nossa vida diária.

A pesquisa sobre o comportamento territorial em espaço físico mostrou que a territorialidade pode engendrar um sentido de pertencimento a um grupo social (Altman, 1975) e pode clarificar e simplificar interações sociais à medida que as pessoas se relacionam. Entretanto, o comportamento territorial pode tanto promover consequências positivas quanto negativas (Brown et al., 2005).

A territorialidade ainda pode ser vista como um conjunto de comportamento ou cognições de uma pessoa ou grupo, baseada na propriedade ou espaço físico percebido (Bell et al., 2001). A definição também aponta para o papel do comportamento territorial, que é satisfazer várias necessidades (Brown et al., 2005). O comportamento territorial é praticado pelo ser humano e demais animais. Da perspectiva do comportamento humano, a territorialidade representa uma forma de exercer controle sobre o ambiente social (Edney, 1974).

Nesse sentido, estudos no campo da territorialidade verificaram se as pessoas criam territórios temporários no ambiente público. Dois estudos experimentais foram realizados. Foi testado como os sujeitos se comportariam numa biblioteca. Dois diferentes lugares próprios para estudar foram considerados (mesa e baia). A hipótese de Taylor (1978) esperava que os sujeitos fossem mais propensos a defender mais o lugar na baia do que o lugar na mesa. Ao contrário do que foi hipotetizado, os sujeitos defenderam mais o lugar ocupado na mesa do que na baia.

O segundo estudo de Taylor (1978) teve por objetivo verificar a reação que o sujeito apresenta quando o experimentador ocupou o assento que ele havia deixado temporariamente. Os resultados obtidos mostraram que, na condição que se considerou o assento da baia, os sujeitos eram mais propensos a alegar o lugar que estavam ocupando anteriormente do que na condição em que estavam no assento da mesa. O experimentador observou que houve diferentes causas para o comportamento de invasão nos assentos da mesa e da baia. Os sujeitos usavam regras de demarcação e critérios de defesas quando sentiam que o espaço utilizado por eles estava sendo invadido (Taylor, 1978).

Por outro lado, avaliou-se que, mesmo dentro de algumas condições que maximizam a possibilidade de defesa do território público, foi verificada forte relutância por parte dos participantes para defendê-los (Becker, 1973; Becker & Mayo, 1971). Entretanto, as pessoas podem mostrar mais comportamento defensivo em relação ao intruso em territórios públicos, principalmente, em situações em que existe algum aviso que ampare o comportamento de defesa; assim, é comum que o intruso seja convidado a deixar o local (Taylor & Brooks, 1980). Nessas situações, o intruso frequentemente pede desculpas. Parece que fugir é a reação mais freqüente à invasão de um lugar público (Brown, 1987).

Por exemplo, foi observado o comportamento de um grupo de indivíduos que estava bebendo água em uma fonte pública e o comportamento daqueles que não faziam parte do grupo, mas invadiam o território. Notou-se comportamento de racismo não consciente por parte dos indivíduos brancos. Quando um invasor se aproximava, os participantes brancos deixavam a fonte mais rápido do que quando não havia invasor (Ruback & Snow, 1993).

Foi verificado que invasores territoriais de diferentes raças esperam mais tempo para invadir a fonte de água e demoram mais tempo na fonte do que invasores da mesma raça; por isso que, dentro de certas condições, pessoas recusam-se a ceder território público. Há outro relato em que indivíduo usando telefone público gasta mais tempo ao telefone quando ameaçado por um

invasor territorial, ou seja, o sujeito se demora mais tempo ao telefone quando há pessoas esperando do que quando não há (Ruback & Juieng, 1989).

Observações semelhantes foram feitas por Werner, Brown e Damron (1981). Um estudo sobre uso do estacionamento público e reações do motorista identificou que motoristas de carro, que estavam deixando a vaga do estacionamento público num centro comercial, quando se sentiam pressionados por outro motorista que pretendia ocupar aquela vaga, demoravam mais tempo para deixá-la do que nas situações em que não houve a tentativa da vaga ser ocupada (Ruback & Juieng, 1997).

#### 4.3. Função da territorialidade

A função da territorialidade varia entre as espécies. Animais mantêm o território para funções importantes, tais como reprodução, dispersando a população mais uniformemente, estocando e protegendo o suprimento de alimento, encontrando abrigo, educando os jovens e minimizando a agressão dentro da mesma espécie (Fisher et al., 1984). A territorialidade ajuda as pessoas a desenvolverem um mapa cognitivo dos tipos de conduta esperáveis em determinados lugares (Edney, 1976). Desse modo, o território torna-se, muitas vezes, essencial à sobrevivência. Os animais, também tendem a defender os territórios quando ocorre violação. Isso depende da distribuição de recursos e da competição (Edney, 1976; Maher & Lott, 1995; Bell et al., 2001).

A territorialidade funciona como um processo central de no mínimo sete tipos de comportamento humano: personalizar e marcar, agredir, dominar, beneficiar, ajudar e controlar (Aragonés & Amérigo, 1998). Personalização e marcação de território podem ocorrer em uma grande quantidade de ambientes. O verdadeiro ato de personalização pode envolver a viabilidade do sistema por facilitação de certas interações. Por exemplo, alguns pesquisadores notaram que jardinagem, hortalças, e outras tarefas de manutenção são maneiras de personalização de territórios que criam oportunidades para os vizinhos tornarem-se amigáveis um com o outro (Stokols & Altman, 1987).

A resposta agressiva por parte do homem depende da forma de invasão do território (Edney, 1974). Um fator adicional que pode determinar se a invasão leva à agressão nos seres humanos é a condição do território: se primário ou público. Invasores de territórios primários são propensos a agir com agressão mais intensa. Por definição, os territórios primários são mais controlados pela ação dos proprietários. Estes retratam suas identidades, e estão associados com o mais legítimo sentimento de controle do que os territórios públicos (Bell et al., 2001).

A dominância hierárquica pode ser substituída por um sistema territorial existente ou existir dentro dele. Quando elas coexistem no mesmo lugar, o indivíduo pode ser capaz de dominar outros que estão acima na hierarquia, ou a posição de dominação pode predominar em alegação de territórios individuais. Dominação é muitas vezes medida como a quantidade de contato social e outras vezes como comportamentos diretivos e poderosos (Aragonés & Amérigo, 1998). Os indivíduos se beneficiam da organização funcional dos territórios porque eles controlam os aspectos sociais e administrativos dos recursos operacionais do seu território. Proprietários de territórios são mais capazes de planejar e antecipar futuros eventos (Gifford, 2002).

Alguns teóricos sugerem que a probabilidade de defesa territorial resulta de uma análise custo-benefício, envolvendo o custo percebido da resistência ao intruso versus o benefício de manter o território não invadido (Brown, 1987). A defesa do território depende do custo; caso o mesmo seja muito acima da capacidade de defesa, e o benefício muito baixo, em geral os organismos mostram-se inativos acerca daquele território e acabam por abandoná-lo.

O controle se refere não só à influência sobre pessoas, mas também sobre espaços, sobre idéias e outros recursos do território. Sugere-se que a territorialidade está mais vinculada ao controle (Edney, 1975). O controle sobre o ambiente, que representa a territorialidade, é conseguido em três aspectos: a) a prioridade do acesso a uma área especial, por exemplo, a área é restrita aos portadores de necessidades especiais, ou seja, banheiros, assentos em trens, ônibus e vaga no

estacionamento; b) a eleição dos tipos de atividade que se darão nessa área, como por exemplo, nos parques públicos, em geral, há indicação de uso, tais como pista para o ciclista, para o andarilho e até lugares específicos para shows; e c) capacidade de resistir ao controle das pessoas nesta área.

Embora esses tipos de comportamento territorial tenham sido sistematizados por Aragonés e Amérigo (1998), não há registro de que tal sistematização tenha sido empregada em pesquisas; entretanto o comportamento territorial baseado na tipologia de Altman (1975) tem recebido mais atenção dos pesquisadores. Por um lado, ela amplia a compreensão do uso do espaço, fornecendo uma estrutura que organiza comportamentos a partir do tipo de território que está sendo ocupado. As pesquisas mais recentes usando essa tipologia têm desenvolvido medidas no campo da organização do trabalho (Brown, 2009) e sobre o uso do automóvel (Fraine, Smith, Zinkiewicz, Chapman e Sheehan, 2007).

O estudo de Brown (2009) validou a escala de comportamento humano na organização proporcionando maior compreensão das formas que o indivíduo assume para exercer o comportamento de alegar um território como seu (Altman, 1975; Brown, 1987; Brown et al., 2005). Ali, notou-se que o empregado utiliza o mobiliário e equipamentos do escritório para marcar e delimitar fronteiras. Uma estratégia comum desses empregados é personalizar o ambiente com fotos, plantas, avisos e com pequenos objetos de uso pessoal.

O entendimento da territorialidade foi verificado ainda entre usuários de carros. A tipologia de Altman (1975) foi testada por alguns pesquisadores (Fraine, Smith, Zinkiewicz, Chapman e Sheehan, 2007). Através da análise do discurso dos participantes verificou-se que a descrição da relação do motorista com o seu carro é análoga àquela descrita pela tipologia de Altman sobre território primário. O usuário descreve que se sente protegido, seguro, além de que o carro inspira sentimento de liberdade e independência.

Entretanto, a territorialidade apresenta características próprias, tais como ocupação, centralidade, marcador e invasão ou intrusão.

Nesse último, Knapp apresenta uma forma bastante sistemática. Menciona seis fatores que influenciam a resposta do infrator de um território: quem infringe; por que infringe; o tipo de território invadido; a duração da invasão, a possibilidade de territórios alternativos, e como se efetua a invasão (Knapp, 1978).

Invasão de território primário é mais possível de ser intencional e envolver quebra de fronteiras ou marcadores do que a invasão de território secundário ou primário (Bell et al., 2001). Desse modo, invasores de territórios primários parecem ser mais agressivos e, por isso mesmo, são tratados com mais severidade. Nesse sentido, uma característica importante da territorialidade é a forma de infração dos diferentes tipos de territorialidade. A mais comum é a invasão, o que significa entrar fisicamente no território, normalmente, para controlá-lo.

Contrária a essa lógica, a violação do território pode ocorrer sem a finalidade direta de controle, num lapso de tempo, devido ao desconhecimento de uma regra, ou de modo deliberado. Por exemplo, o aluno entra em uma sala de aula equivocadamente pensando ali ser a sua ou entra deliberadamente com a finalidade de perturbar o ambiente. Outro exemplo de violação do território: Um professor dar aula em sala vizinha e aumentar, gradativamente, o volume de sua voz importunando a classe vizinha. As respostas ante a invasão territorial variam em função do significado da invasão e dos tipos de resposta de ajuste disponíveis à situação (Altman, 1975).

Uma pesquisa sobre comportamento de estacionar o veículo e invadir vagas proibidas em estacionamento aglomerado mostrou que os observadores utilizaram folhetos educativos, contendo ilustrações e frases num sentido humorado. Os resultados mostraram que houve mudança no comportamento de desobediência no estacionamento público, pois alguns motoristas passaram a deixar vazias as “vagas proibidas” (Lara, Silva, & Günther, 1996). Esses pesquisadores provocaram uma reação nos condutores, sensibilizando-os a mudar o comportamento.

## 5 REAÇÕES DO CONDUTOR NO AMBIENTE DO TRÂNSITO

Algumas revisões sobre processos de tomada de decisão sugerem que eles ocorrem em um contínuo desde consciente, deliberado e intencional até automático (cf. Dawes, 1998; Fiske & Taylor, 2008; Hamilton, 2005; Wegner & Bargh, 1998). Nesta direção, os livros-textos na área de comportamento do consumidor apresentam modelos de tomada de decisão de cinco, seis ou sete passos baseados nesse paradigma de resolução de problema controlado. De maneira geral, o modelo apresenta as seguintes etapas: reconhecimento do problema, busca de informação, avaliação, compra, uso, avaliação pós-uso e descarte do produto (cf. Arnould, Price, & Zinkhan, 2004; Assael, 1999; Blackwell, Miniard, & Engel, 2005; Karsaklian, 2004; Mowen & Minor, 2003; Sheth, Mital, & Newman, 2001; Solomon, 2002). Este modelo racional e controlado de tomada de decisão foi elaborado por economistas nos anos 1950-60 e tinham como pressuposto um modelo de homem racional (Sternberg, 2008).

A raiva na direção distingue-se de agressão. A raiva pode ser um sentimento comum em muitas situações da vida diária, sem que esteja particularmente relacionada ou comprometida com atos agressivos (Underwood et al., 1999). Parece que as ocasiões de raiva fazem parte da vida diária, normal do indivíduo (Monteiro, 2004). A diferença pode estar no modo como a situação é percebida. Quando o condutor sente raiva não implica dizer que ele necessariamente se mostre agressivo.

A teoria sobre direção agressiva utiliza a idéia de que a agressão é eliciada pela frustração. A hipótese frustração-agressão sustenta-se em duas principais alegações sobre as causas da agressão. Primeiro, a agressão pode ser produzida por uma situação de bloqueio ou impedimento de dar prosseguimento a uma ação com a finalidade de alcançar um alvo, seguir um destino. Segundo, a agressão é sempre resultado da frustração (Dollard, Doob, Miller, Mowrer & Sears, 1939).

No ambiente do trânsito, a hipótese frustração-agressão, inevitavelmente, tira o foco do motorista e o coloca nos fatores relacionados

às condições do trânsito que impedem o motorista de alcançar seus objetivos de mobilidade. Alguns eventos como ter que parar no sinal vermelho, enfrentar congestionamentos, encontrar estacionamento sugerem que o motorista poderá confrontar-se com situações frustrantes. Entretanto, é possível pensar que nem sempre a frustração do motorista produz comportamento agressivo (Underwood et al., 1999).

Há fortes críticas a essa teoria uma vez que ela não considera a complexidade do comportamento agressivo. A agressão é um antecedente dos comportamentos relacionados a violações, principalmente na juventude. A Theory of Reasoned Action (TRA) inclui a norma subjetiva e a intenção nos comportamentos de violação (Forward, 2006). A principal crítica a esse modelo é que ele apenas serviu para prever o que estava dentro do controle da própria pessoa. No contexto do trânsito, não é possível considerar apenas as características internas à pessoa, pois o ambiente exerce sua influência sobre o comportamento.

O ponto importante aqui não é se o motorista sente raiva enquanto está dirigindo, mas como ele canaliza e expressa sua raiva através de reações agressivas quando está dirigindo (Porter & Berry, 2004). Parece que a principal causa da prevalência da reação agressiva é o aumento das situações de impedimento de prosseguir em viagem, porque o sentimento de impedimento aumenta o nível social de frustração. No entanto, foi verificado que exposição a restrições, no ambiente do trânsito, nem sempre significa maior probabilidade de comportamento agressivo (Shinar, 1998).

Com base na pesquisa de campo, Dula & Ballard (2003) apontam três tipos de reações agressivas sobre o comportamento de dirigir: a) agressão como ato intencional, verbal ou gestual; b) emoções negativas como raiva e frustração; c) comportamento de risco, tais como atravessar o sinal vermelho, ultrapassar de modo inadequado, aumentar a velocidade acima daquela permitida. Esses pesquisadores aplicaram um survey em

motoristas ingleses e identificaram que o conteúdo das reações do condutor, que reage com agressividade às situações do trânsito, compreende gestos obscenos, palavras de xingamento, expressão facial negativa e até ataques físicos (Shinar, 1998).

Por outro lado, verificou-se que os motoristas eram mais propensos a expressar agressão quando eles estavam pressionados pelo tempo do que quando não estavam. Portanto, as pessoas nem sempre se comportam estritamente de acordo com seus traços de personalidade, mas podem comportar-se de acordo com suas tendências e necessidades pessoais e de acordo com a demanda de situações específicas (Wiesenthal, Hennessy & Totten, 2003), tais como ultrapassar outro condutor pela direita, trocar de faixa na via e não dar a seta. Essas são situações que podem provocar reações diversas em outro condutor.

Foi encontrada uma forte associação entre condições ambientais e o nível de agressão manifesta pelo motorista. A abordagem ergonômica propõe solução para o problema a partir das seguintes afirmações: em um sistema em que muitos usuários comportam-se inapropriadamente, é mais fácil encontrar as falhas no planejamento do que no usuário. É mais eficiente e mais amigável mudar um planejamento ruim do que as pessoas adaptarem-se a ele (Shinar, 1998). Por outro lado, isso não é suficiente para explicar por que comportamentos agressivos são mais comuns hoje do que nas décadas passadas. O valor atribuído à perda de tempo pode estar causando um aumento dos comportamentos agressivos no trânsito.

A agressividade é uma das reações mais comumente identificadas no ambiente do trânsito (Dula & Ballard, 2003; Dula & Geller, 2003; Lajunen et al., 1999; Monteiro, 2004; Porter & Berry, 2004; Underwood, Champman, Wright & Crundall, 1999). Agressão é definida como qualquer forma de comportamento direcionado para prejudicar ou ferir alguém, ainda que esse alguém não tenha contribuído para receber tal tratamento (Shinar, 1998). Isso levanta um problema potencial na discussão sobre dirigir de maneira agressiva: o alvo da agressividade

desconhece ou não sabe qual é a intenção do motorista agressivo.

O comportamento de dirigir mostra-se agressivo quando as ações do condutor são deliberadas, propiciando risco de colisão, impaciência, irritação, hostilidade ou tentando economizar tempo (Dula & Ballard, 2003; Dula & Geller, 2003). Pode-se citar como exemplo, “um homem dirige como ele vive, assim o veículo constitui um verdadeiro tanque de guerra apto para matar e destruir” (Rozestraten, 1988).

A comparação feita por Rozestraten indica que pode haver uma relação instrumental entre o indivíduo e o veículo utilizado por ele. O veículo parece ser o meio material para conduzir a raiva. Quando a raiva se transforma em agressão, ou seja, quando o motorista utiliza o veículo para expressar sua raiva por meio de atos hostis dirigidos a uma pessoa ou coisa, parece que a raiva é uma forte contribuinte das ações do condutor (Monteiro, 2004).

A direção agressiva pode ser descrita como qualquer comportamento eliciado por frustração ou raiva que causa dano físico ou psicológico a outra pessoa (Elisson-Poter, Bell & Deffenbacher, 2001). De outro modo, a descrição baseada no modelo da frustração-agressão diz que direção agressiva é identificada por meio da manifestação instrumental do comportamento não dirigido para outra pessoa, ou atos agressivos dirigidos para o outro (Shinar, 1998).

Entretanto, expressar raiva ou agredir, muitas vezes, depende das condições do ambiente em que o condutor está inserido. Ou seja, quando um pesquisador pergunta ao motorista se ele pode responder a uma entrevista, sua resposta de modo geral é agressiva – não posso, estou atrasado – imprimindo um tom de voz mais alto à maneira que comunica, encerrando qualquer possibilidade de diálogo.

Para estimar a prevalência da agressividade do motorista produzida pela restrição de espaço e a necessidade simultânea de deslocamento, foi realizada uma pesquisa em diferentes países da Europa, levando-se em conta as grandes diferenças nas densidades entre as populações. Como resultado identificou-se que os motoristas cometem violações com maior frequência nas

situações onde são impedidos de dar prosseguimento ao seu deslocamento (Shinar, 1998).

Há muitas razões pelas quais as pessoas se tornam irritadas e agressivas em uma situação de dirigir. Dirigir é uma atividade potencialmente perigosa, a qual envolve interação com desconhecidos dentro de um ambiente onde não há facilidade de comunicação (Rozestraten, 1988). É possível que situações que refletem diferentes níveis de frustração sejam típicas do comportamento de dirigir relacionado à cultura de países motorizados e às diferenças de gênero.

De acordo com a literatura sobre agressão, a relação entre gênero e agressividade parece ser muito complexa, no entanto, é possível que homens e mulheres difiram um do outro em suas respostas à frustração. Os homens parecem ter mais prontidão para reagir com comportamento agressivo que produz dor e dano físico, do que com agressão que causa dano psicológico ou social (Lajunen et al., 1999).

### 5.1. Reações agressivas e afetivas do condutor

Qualquer pessoa pode analisar as estatísticas e verificar que a grande maioria dos acidentes ocorre em função de causas humanas. Essa realidade afeta de maneira multidisciplinar os profissionais que estão envolvidos com os problemas relacionados ao ambiente, ao trânsito e ao seu funcionamento. Como se pode citar, as emoções, os traços de personalidade e estados psicológicos (estresse, ansiedade, depressão e sono) podem influenciar a capacidade do condutor de avaliar estímulos exteriores como consequência de risco na direção (Hoffmann & González, 2007).

Rozestraten (1988) defende a idéia de que o estudo da relação entre as emoções e as transgressões do trânsito é um campo ainda pouco explorado que, provavelmente, contém a chave da explicação de muitos desastres e acidentes. Acerca das emoções, pesquisadores (Mesken, Hagenzieker, Rothengatter & DeWarrd, 2007) se basearam nos pressupostos da Appraisal Theory (Lazarus, 1991) e identificaram que há três tipos diferentes da emoção do motorista no trânsito: raiva, ansiedade e felicidade.

Essas emoções foram relacionadas a eventos do trânsito; no entanto, para investigar quais são as circunstâncias em que as emoções do condutor ocorrem, um estudo analisou registros de um vídeo tape e identificou 223 diferentes tipos de reações relatadas. Elas foram associadas a um ou mais eventos em 133 dos casos. Raiva foi de todas as emoções aquela que se relacionou com um ou mais de um evento (Mesken et al., 2007).

O conceito que embasa a Appraisal Theory refere-se ao processo de avaliação de eventos por uma pessoa. Uma pessoa experimentará uma emoção quando avaliar um evento em particular como danoso ou benéfico para o seu interesse e preocupações (Lazarus, 1991). Essa teoria aponta dois processos de avaliação distintos. O primeiro processo de avaliação determina se o evento é relevante para o interesse da pessoa e se atrapalha ou facilita alcançar o alvo de interesse. Desse modo, determina se uma emoção ocorrerá e se será positiva ou negativa.

Durante o segundo processo de avaliação, as possibilidades de enfrentamento com a situação e suas consequências são avaliadas. O processo secundário determina o tipo de emoção. A pessoa avalia posteriormente o evento discutindo questões como: “o que posso fazer sobre isso? Por que a culpa?” Essas não são questões que a pessoa faz de modo consciente. O processo gerador das emoções é muitas vezes automático, ao invés de ser controlado pela vontade (Mesken et al., 2007).

A combinação do segundo componente de avaliação determina qual emoção ocorrerá. Necessariamente, de acordo com a Appraisal Theory, os determinantes de avaliação para raiva são: congruência objetiva, controle e atribuição de culpa. A ansiedade ocorre em resposta ao evento incongruente que envolve incerteza e luta existencial. O sentimento de felicidade ocorre quando um evento é congruente e não envolve sentimento de culpa ou ameaça (Nerb & Spada, 2001).

Uma das consequências das emoções no trânsito é a agressividade (Lajunen & Parker, 2001). Com relação às características dos eventos do trânsito, viu-se que a agressividade e a raiva ocorrem como resultado de uma situação que

venha ser incongruente com o interesse do condutor. Nesse estudo, foi verificado que eventos congruentes com os interesses do indivíduo foram mais fortemente associados a reações positivas e eventos menos congruentes com os interesses foram associados a reações negativas.

As principais consequências das emoções do motorista são que elas incidem sobre a percepção de velocidade e comprometimento da avaliação subjetiva de risco (Mesken et al., 2007). Por exemplo, a ansiedade foi mais associada à percepção de risco na direção do que a raiva. Entretanto, persiste crítica de que a "Appraisal Theory" apenas descreve o processo que desencadeia certas reações, mas não considera as consequências das mesmas.

Na tentativa de responder às críticas, a aplicabilidade da referida teoria foi investigada levando-se em conta as consequências que as emoções produzem. Nesse sentido, os pesquisadores se baseiam na afirmação de que as pessoas têm tendências para fazer avaliações (Lerner & Keltner, 2001). No entanto, alguns estudos avaliaram a seguinte sentença: uma vez que uma pessoa está experimentando uma emoção ela é propensa a avaliar outros eventos alinhados com a emoção e associados aos componentes da avaliação (Mesken et al., 2007).

Por exemplo, em um estudo realizado sobre o ataque de 11 de setembro de 2001 nos EUA, verificou-se que os respondentes raivosos e agressivos eram mais inclinados a avaliar eventos inesperados como mais controláveis do que os respondentes nervosos e ansiosos (Lerner, Gonzalez, Smal & Fischhoff, 2003). Portanto, o grupo agressivo foi mais propenso a reagir de modo positivo, desenvolvendo ações que levaram os indivíduos a se proteger, ao contrário do grupo dos ansiosos.

Transferindo para a situação do trânsito, isso significa que o motorista agressivo será mais propenso a perceber as situações de trânsito menos perigosas do que os ansiosos. Nesse sentido, outro estudo mostrou que as pessoas que têm humor negativo avaliaram o risco de uma variedade de eventos negativos mais altos do que

as pessoas que tinham humor positivo (Johnson & Tversky, 1983; Small, Lerner & Fishhoff, 2006).

Noutro estudo, pesquisadores avaliaram os determinantes e consequentes de diferentes emoções no comportamento do motorista e notaram que a maioria dos eventos ocorridos no trânsito provocou variadas reações no motorista; entretanto, não houve um padrão de expressões faciais relacionadas àqueles eventos e a uma reação correspondente. Expressão positiva foi muitas vezes relacionada às situações negativas: alguns condutores tendem a sorrir depois de um evento negativo (Mesken et al., 2007). Esclarecendo, numa situação de fato, quando um condutor é questionado sobre sua prática de estacionar em vagas para deficientes sua primeira reação é rir. Essa reação parece produzir diminuição do desconforto e desvio da atenção da ação de violação.

Nesse sentido, muitos motoristas dão desculpas absurdas para justificar as infrações ao Código de Trânsito Brasileiro (Brasil, 1997). Recente pesquisa investigou como o condutor se comporta diante de sua própria ação infratora. Concluiu-se que, para se livrar da punição, o condutor reconstrói a sua conduta, distorce o agente da ação e usa o conhecido "jeitinho", que é uma combinação das duas primeiras situações (Neto, 2009).

## 5.2. Considerações sobre o ato de Justificar

Justificar significa declarar justo, demonstrar ou reconhecer a inocência de, descarregar a culpa imputada. Para Aurélio Buarque de Holanda (2004) justificar significa demonstrar a boa razão do seu procedimento, provar a sua inocência. É provar judicialmente por meio de justificação, desculpar-se; fazer que pareça justo, reabilitar-se. Ou ainda, Machado de Assis (1994) diz que é uma forma de negar uma ação reprovável para si ou para o outro.

Do ponto de vista da ação humana, o ato de justificar parece ser um dos recursos da linguagem mais utilizados em diferentes aspectos e culturas. Na esfera civil, justificar significa lançar mão de recurso para receber perdão de ofensa ou dívida. Na esfera administrativa, particularmente no que se refere ao contexto do trânsito, o ato de justificar está relacionado à ação de desobediência

de uma lei ou regra previamente estabelecida culminando em punição (multa).

Nesse sentido, qualquer cidadão que se julgue prejudicado, pode recorrer na forma da lei indicada nos artigos 285 a 290 do Código de Trânsito Brasileiro (Brasil, 1997), com a finalidade de obter a mudança de uma decisão, na mesma instância ou em instância superior. Entretanto, o artigo 299 do referido código adverte que declarações falsas em recurso apelativo podem gerar penalidade grave destinada ao requerente.

### 5.2.1. Justificativa como influência da cultura brasileira

Outra compreensão para a ação de justificar pode ser verificada. No Brasil, todos reconhecem as expressões utilizadas no diminutivo. Por exemplo, nas ocasiões em que o condutor estaciona em local proibido, se alguém pergunta sobre aquela ação, a resposta mais imediata: “é rapidinho, ou é só um minutinho”. Essa utilização do sufixo “inho” na cultura brasileira se caracteriza como expressão de cordialidade e denota o típico “jeitinho brasileiro” (Almeida, 2007; Duarte, 2004; Neto, 2009).

A expressão “jeitinho brasileiro” é socialmente aceita, conta com o apoio da população que a encara como tolerável. Por outro lado, o “jeitinho” é sempre o instrumento que possibilita a quebra das regras. Independente de serem boas ou ruins, uma vez estabelecidas deverão ser cumpridas, elas se aplicam a todos os cidadãos. O “jeitinho” denuncia o padrão dicotômico de moralidade entre o certo e o errado (Almeida, 2007). Dependendo das circunstâncias, uma mesma situação pode estar certa em uma hora e errada em outra. O meio termo parece ser uma característica singular do jeitinho que sinaliza o quanto o modo de pensar ambíguo favorece o exercício da tolerância e fortalece os atos de corrupção.

O “jeitinho” utilizado pelo brasileiro inclui uma espécie de relativização dos valores morais; a ação do indivíduo depende do lugar em que ele se encontra. Exemplificando, na rua é possível sermos desrespeitados por aqueles que representam a “autoridade”, pois somos vistos por eles como “subcidadãos”. Por não termos voz na

condição de “subcidadãos”, apresentamos um comportamento “dúbio” ao jogarmos o lixo e sujarmos ruas e calçadas, sem cerimônia, e ao desobedecermos às regras de trânsito (DaMatta, 2000). Não recriamos na rua o mesmo espaço caseiro e familiar, não vemos a rua como espaço público, no sentido de que pertence a todos, é espaço comum, é de todos.

Vale atentar para o caso da reportagem do jornal O Globo, matéria publicada em 12 de julho de 2007, “a Guarda Municipal vai processar o Desembargador Eduardo Mayr, que levou a guarda Rosimeri Dionísio à delegacia por ter multado um carro de sua família estacionado em local proibido”. Situações como essas são rotineiras nas páginas dos jornais brasileiros. Elas retratam a forma como as pessoas se percebem. As “autoridades” se veem acima da lei, por isso fazem uso em benefício próprio, ao invés de simplesmente cumpri-la.

Essa situação descrita acima ganha interpretação, nas palavras de DaMatta (2000), explicando a relativização moral que o brasileiro faz quando atribui diferença entre o espaço da casa e o da rua. O da rua gira em torno da concepção do “espaço moral”. A moral e os bons costumes estão associados ao espaço da casa. Esta representa o espaço íntimo e privativo da sociedade brasileira desde a época colonial. Na casa, pode-se ter opinião, chamar a atenção, ter expressão; atos que, na rua, seriam condenados.

### 5.2.2. Justificativa do motorista como desengajamento moral

Além dos aspectos legais e culturais, o ato de justificar pode ser ainda explicado por meio da perspectiva da teoria social cognitiva de Bandura (1977). Ela discute os mecanismos utilizados pelas pessoas na prática do desengajamento moral acerca da conduta transgressora, ou seja, todas as pessoas são capazes de criar argumentos que tornem sua conduta moral socialmente inaceitável em conduta aceitável. Entretanto, julga-se que é necessário pensar numa definição sobre a “moral” para se obter compreensão mais ampla sobre o conceito da Conduta Moral trabalhado por Bandura.

A moral é um tema largamente explorado pelos filósofos desde os tempos antigos;

entretanto, as discussões ainda são divergentes sobre aquilo que pode ou não ser considerado sobre moral ou conduta moral. Para esclarecer melhor, Aurélio Buarque de Hollanda (2004) define moral com um conjunto de regras de condutas consideradas como válidas, ou seja, regras estabelecidas e aceitas pela comunidade humana durante determinado período de tempo. Nesse ponto, a teoria social cognitiva utiliza essas noções para dar sustentação às asserções sobre o desvio da conduta humana.

Para Bandura (1990) a conduta moral é regulada e motivada principalmente pelo exercício da influência autorreativa, mas os mecanismos regulatórios não operam a menos que eles sejam ativados. Há diferentes mecanismos psicológicos pelos quais o controle moral pode ser seletivamente ativado ou desengajado da conduta.

Para verificar esses mecanismos, foi elaborado um instrumento, Multifaceted Scale of Mechanisms of Moral Disengagement (Bandura, 1995). Esse instrumento possibilitou que Bandura e seus colaboradores desenvolvessem um estudo sobre comportamento agressivo em crianças (Bandura, Barbaranelli, Caprara & Pastorelli, 1996). Desse modo, pode ser verificado que os mecanismos de desengajamento podem operar isoladamente ou em conjunto, segundo a conveniência de uma determinada situação, não havendo hierarquia entre eles.

A teoria sócio-cognitiva enfatiza que esses mecanismos influenciam a conduta da pessoa, tanto de maneira direta, quanto pelas reações antecipadas de culpa, de orientações pró-social e de reações cognitivas e afetivas. Desse modo, o referencial teórico, do desengajamento moral desenvolvido por Bandura descreve que a conduta transgressora está pautada em 8 mecanismos justificativa moral, comparação vantajosa, linguagem eufemística, deslocamento da responsabilidade, difusão de responsabilidade, distorção das consequências, atribuição da culpa e desumanização agrupados em 4 esquemas de desengajamento moral da conduta: (1) reconstrução da conduta, (2) distorção do agente da ação, (3) distorção da consequência, e (4) distorção da visão da vítima. Segue, abaixo, a descrição de cada um desses mecanismos

agrupados por esquema, inclusive com exemplos que facilitam a compreensão do leitor.

1 – O esquema de reconstrução da conduta se caracteriza pela seguinte condição: Uma pessoa não se engaja normalmente em uma conduta repreensível a menos que ela tenha como justificar para si mesma a moralidade de suas ações. Os mecanismos envolvidos nesse esquema são (a) justificativa moral, (b) comparação vantajosa e (c) linguagem eufemística.

O mecanismo de justificativa moral indica que aquilo que é culpável pode se tornar uma conduta pessoal e socialmente aceitável. É por meio de uma reconstrução cognitiva que o indivíduo representa uma conduta antissocial como se estivesse a serviço de propostas morais ou sociais valorizadas. As justificativas que apelam para uma suposta lógica pragmática no cometimento da transgressão ou mesmo a escusa pelo cumprimento das regras e normas sociais fazem parte dessa categoria (Bandura, 1999; Iglesias, 2002).

Exemplo: “Aqui é mais perto, é mais seguro, vale a pena ser multado. Já fui multado muitas vezes, pior do que isso só o roubo”.

O mecanismo de comparação vantajosa ocorre através de condutas prejudiciais que parecem ter uma pequena consequência ao serem comparadas com atividades mais propensíveis do que elas. Quanto maior o contraste entre elas, mais a conduta parecerá insignificante ou até benevolente. Esse raciocínio indica que sempre há uma transgressão mais grave para aquela realizada; por mais desumana que pareça sempre haverá uma pior ainda para que sejam comparadas.

Exemplo: “Vim trazer um livro para minha filha que precisa estudar para uma prova. Você deveria fazer outra coisa, porque não tem nada de mal eu estacionar aqui. Por que você não vai ao congresso, lá tem muita coisa errada.”

O mecanismo de linguagem eufemística consiste no mascaramento de atividades repreensíveis na forma como são nomeadas, para diminuir a gravidade da ação ou conferir-lhe um status mais respeitável. Há variabilidade na linguagem eufemística que varia do uso de diminutivos ao uso de termos sanitistas, como

no contexto militar que fala de limpar, desinfetar ao invés de matar, ou na prática de suborno que utiliza expressões como “é só um agrado”.

Exemplo: “É só um minutinho; Não demoro volto rapidinho”.

2 – O esquema de distorção do agente da ação funciona modificando a relação causal entre a conduta e seus efeitos e compreende os mecanismos de deslocamento de responsabilidade e difusão de responsabilidade.

Deslocamento da responsabilidade: As pessoas podem ver suas ações como emergindo de pressões sociais ou imposições de outros, muito mais do que como algo pelo qual são responsáveis. A autocensura é enfraquecida quando a pessoa não se vê como o agente de fato, dessa maneira permitindo a ação sem grandes reações morais.

Exemplo: “A culpa é do governo que não faz mais estacionamento”; “A placa está no lugar errado. Perguntei para o policial ele disse que ela não tem mais validade”.

Difusão da responsabilidade: O controle moral pode ter se enfraquecido recorrendo à idéia de que as outras pessoas estão agindo com a mesma intenção que a sua. Ninguém se sente realmente responsável. A ação perde seu caráter nocivo, e assim as pessoas podem se comportar de maneira muito mais cruel do que quando são individualmente responsáveis.

Exemplo: “Aqui todo mundo estaciona assim, por que eu deveria estar errado”; “Estou de acordo como todos estão, não fiz nada de errado”.

3 – O esquema de distorção das consequências consiste no fato de que as pessoas acreditam que os fins justificam os meios, assim minimizam o mal que causam, negligenciando seus aspectos nocivos. Se as consequências danosas forem mais salientadas, o agente de uma transgressão se sentirá mais responsável pelo seu ato e os efeitos da ação são inevitáveis e motivam a consciência de supostos aspectos benéficos da ação, obtendo-se, como desfecho, o mascaramento dos seus efeitos nocivos.

Exemplo: “Estou somente parado em cima da faixa, não faz mal”; “Estou rente ao meio fio não acho que seja um problema”.

4 – o esquema de distorção da visão da vítima: Este esquema diz respeito aos mecanismos de desumanização e atribuição de culpa. Estes mecanismos distorcem a visão que o agente ou o infrator faz de sua vítima, ou a distorção é em relação à visão que faz de si. Muitas vezes se vê como a própria vítima da situação.

Atribuição da culpa: As pessoas veem a si mesmas como vítimas sem culpa pressionadas a agir de forma prejudicial por uma provocação forçada, ou veem suas vítimas como culpadas ou merecedoras de seu prejuízo.

Exemplo: “Se o motoqueiro não estaciona na vaga a culpa é dele”. “Não gosto de estacionar aqui, só não tive outra opção”.

Desumanização: Retira-se das pessoas suas qualidades humanas diminuindo-se o respeito por elas e atribuindo-lhes características bestiais.

Ex: “Esse motorista é burro, veja o que ele está fazendo, não deixou espaço para as pessoas passarem”.

A proposta de Bandura et al. (1996) fornece um esquema compreensivo que abrange os mecanismos de desengajamento moral na conduta transgressora. Posteriormente foi adaptada por Iglesias (2002, 2008), desenhada a seguir.

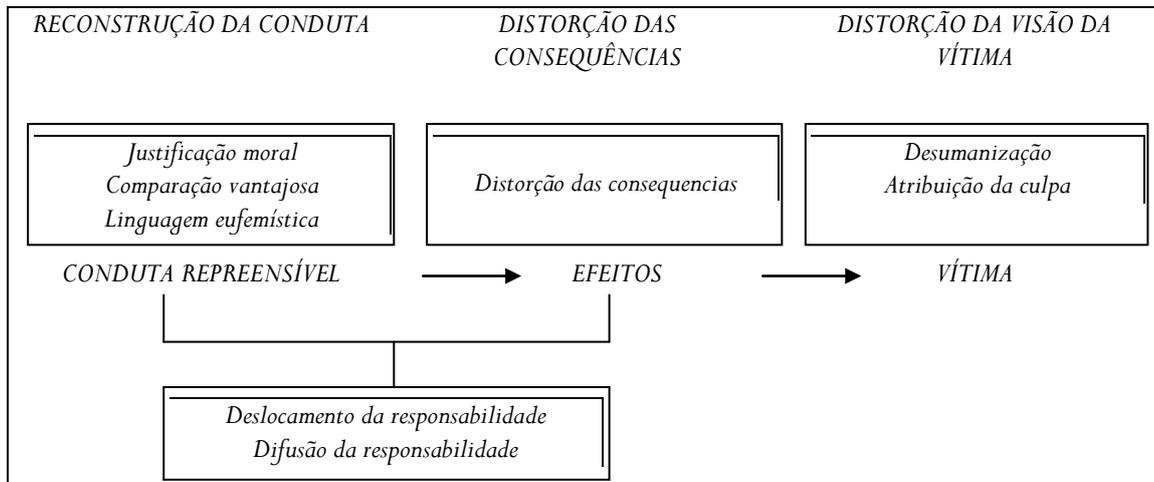


Figura 1 Ação dos esquemas e mecanismos de desengajamento moral na conduta transgressora. Fonte: Adaptado de Iglesias (2002; 2008).

Os mecanismos apresentados na figura 1 permitem visualizar a possibilidade da transgressão ser justificada por várias formas de desengajamento moral ou de forma simultânea. Como pode ser visto, não há hierarquia entre esses processos. Esses mecanismos têm sido confirmados em vários estudos e áreas diferenciadas que utilizam medidas complementares para verificação das rotas de influência dos mecanismos de desengajamento moral (Iglesias, 2002). A teoria social cognitiva vem sendo aplicada e testada em diferentes contextos sociais.

A teoria da delinquência e neutralização sociológica proposta por Sykes e Matza (1957) já mencionava alguns mecanismos de desengajamento moral. Eles construíram o processo de minimização da culpa através da negação e dano causado à vítima (Osofsky, Bandura & Zimbardo, 2005). Nesse particular, a negação da culpa faz parte do processo autorregulatório. Sykes e Matza argumentam que a negação da culpa opera em diferentes modelos de desengajamento moral e distingue-se em diferentes formas de não responsabilização.

Por exemplo, não é incomum as pessoas culparem o sistema social para não se responsabilizarem por suas ações ou, simplesmente, antecipam a culpa verbalizando o erro, mas retirando qualquer possibilidade de assumir a responsabilidade pelo ato infrator

(admitir o fato funciona apenas como uma estratégia de se livrar do mal estar).

No contexto tecnológico, os hackers defendem suas ações como éticas na tentativa de justificar seus comportamentos, ainda como se estivessem desempenhando sua mais alta função moral, e acreditam que os fins justifiquem os meios (Chandler, 1996; Chantler 1996; Denning, 1998; Parker, 1998; Spafford, 1997).

As práticas do desengajamento moral são discutidas na perspectiva da ética organizacional. Há os casos das corporações que transgridem a lei utilizando estratégias de justificação moral. Em 4 grandes corporações (Bhopal, Nestlé, Ford Pinto e Three Mile Island) foram identificados, nos administradores, comportamentos de desengajamento moral nas práticas corporativas (Bandura, Caprara & Zsolnai, 2000). Eles distorcem as consequências e deslocam a responsabilidade de seus atos (Moore, 2007). Esses procedimentos trazem implicações éticas para o mundo dos negócios.

No ambiente do trânsito, também foram verificados comportamentos de desengajamento moral nas situações em que motoristas são flagrados tentando tirar vantagem, seja nas tentativas de ultrapassagens inadequadas ou nos congestionamentos (Iglesias, 2002), seja nas tentativas de justificar o comportamento infrator para torná-lo socialmente aceitável (Neto, 2009).

Bandura et al. (1990; 1996) sugerem que é preciso aprender técnicas para resistir ao uso do desengajamento moral com aquelas pessoas que se apresentam mais engajadas naquelas situações que sugerem uma transgressão, ao invés de tentar modificar as características pessoais do agente que adota uma conduta prejudicial (Bandura, 1975). Nesse processo, a compreensão dos comportamentos dos humanos é a questão mais relevante que orienta esta pesquisa de acordo com os três estudos descritos a seguir.

## 6 DESCRIÇÃO DOS TRÊS ESTUDOS: OBSERVAÇÃO SISTEMÁTICA E COMPORTAMENTO DE INVASÃO (1); REAÇÕES DO CONDUTOR (2) E JUSTIFICATIVAS DO CONDUTOR INFRATOR

### (3)

#### 6.1 Estudo 1

O estudo 1 tem por objetivo: (a) caracterizar o ambiente de estudo; (b) verificar os eventos de invasão; e (c) identificar as infrações do condutor no estacionamento público.

##### 6.1.1 Pergunta de Pesquisa

6.1.1.1 *Quais as infrações observadas frente ao comportamento de invasão?*

6.1.1.2 *Existe uma relação entre diferentes tipos de infração (fila dupla, área especial e vaga especial e disponibilidade de vaga (sim, não)?*

##### 6.1.2 Método

###### 6.1.2.1. Eventos observados

470 eventos foram observados. Ali em seu ambiente natural, os sujeitos invadiram vagas reservadas e cometeram algum tipo de infração da lei durante a utilização do estacionamento da Biblioteca Central – BCE – e do Instituto Central de Ciências – ICC sul. Destes, 131 (28%) ocorrências foram na BCE e 339 (72%) no ICC-sul. 228 (48%) eram do sexo masculino e 242 (52%), do feminino. Quando o estacionamento estava vazio ocorreram 344 (73%) infrações contra 126 (27%) quando estava cheio. Quanto aos aspectos físicos do estacionamento identificou-se que 9% da sinalização existente estava apagada; o único acesso para cadeira de rodas estava bloqueado; não existe faixa de pedestre. Quanto às características, os veículos eram 435 (93%) veículos particulares; 19 (4%) veículos oficiais e 16 (3%) veículos de firma.

###### 6.1.2.2 Instrumento

Utilizou-se a ficha de observação sistemática (Apêndice A) Uma série de observações foi

realizada até se obter o sistema de categorias que contemplassem os comportamentos em questão (Iglesias, 2007). As categorias e suas classificações foram previamente testadas antes de se efetuar os registros dos comportamentos de desobediência à lei durante a ocupação dos estacionamentos em observação. Retirou-se deste instrumento três perguntas devido à dificuldade de operacionalização das mesmas (Apêndice D)

###### 6.1.2.2.1 Elaboração do instrumento - O sistema de categorias

Foi construído um sistema de categorias previamente identificadas através do estudo piloto. Nesse caso, todas as possíveis infrações relacionadas à ação de estacionar inadequadamente são definidas no artigo 181 do CTB (Brasil, 1997) e abrangem 19 diferentes tipos.

De modo particular, identificou-se que, dentro do estacionamento, podem ocorrer 9 diferentes tipos de violação: estacionar veículo em fila dupla; estacionar em local/hora/parada proibida pela sinalização; estacionar o veículo impedindo a movimentação de outros; estacionar na contramão de direção; parar em local/hora especificamente proibidos pela sinalização; estacionar em desacordo com as condições regulamentadas pela sinalização (ocupação indevida da vaga do idoso, do deficiente e do motociclista).

Há sessões para o observador fazer registros adicionais tais como data, horário, posto de observação e nome do observador. Abrangem, primeiramente, alguns dados sobre o ambiente e características específicas dos veículos considerados (se particular, firma ou governo). As variáveis incluem densidade do ambiente: na condição ambiente vazio, havia maior possibilidade de obedecer à lei; na condição estacionamento cheio – menor possibilidade de

obedecer; tipos de violações (descritas acima), presença e/ou ausência de placas e linhas de regulamentação.

Antes que fosse iniciada a coleta dos dados para este estudo, os observadores foram previamente treinados a partir de uma lista de comportamentos que deveriam ser observados. Estes foram identificados conforme o estudo piloto sumariamente descrito. Primeiro, foram identificadas as categorias de comportamentos observados como os tipos de invasão no referido estacionamento. Depois, fez-se a composição do instrumento, que abrange um check list das referidas categorias de comportamentos observados.

#### 6.1.2.3. Procedimento para coleta de dados

Foi usada a técnica de observação sistemática. Os locais de coleta de dados foram os estacionamentos da Biblioteca Central da UnB (BCE) e o Instituto Central de Ciências (ICC-sul). O volume de veículos e de usuários é grande e justifica a escolha. Pontos de observação foram priorizados com o objetivo de fazer bons registros das situações a serem observadas. Neles foram observados e registrados os comportamentos de invasão. Assim os dados foram coletados durante o mês de novembro e dezembro durante os períodos da manhã e à tarde. O período variou de 8h a 10h; de 11h a 12h, no período da manhã; e de 14h a 16h; de 17h a 18h no da tarde. As condições do tempo foram consideradas, nos dias chuvosos e fins de semana a coleta não ocorreu. A coleta foi iniciada em duas etapas: primeira, agosto de 2008, realização do piloto. A segunda a partir de outubro de 2009 e finalizada em dezembro deste mesmo ano.

Os pontos de observação foram cuidadosamente escolhidos. Os seguintes critérios serviram para nortear a escolha: (a) encontrar um ponto que permitisse maior visibilidade do movimento no Estacionamento, pois buscou-se obter uma visão clara dos comportamentos envolvidos; (b) atentou-se para o fato de que o observador não fosse identificado, e que o condutor não tomasse conhecimento de que estava sendo observado (Sommer & Sommer, 2002). No estacionamento da BCE apenas um ponto de observação foi escolhido, onde foi

possível obter visão clara do movimento de veículos trafegando. O ponto escolhido foi uma árvore que ficava ao lado da passagem de pedestre e de frente para entrada e saída de veículos. Dali podiam ser observados os movimentos do condutor.

No estacionamento do ICC sul, foram escolhidos três diferentes pontos: uma faixa que dá acesso aos pedestres, um ponto próximo às vagas especiais e outro de frente para a rotatória que dá acesso ao Estacionamento. A necessidade de diversificar os pontos de coleta, neste último caso, veio para evitar que os condutores habituais identificassem os observadores e para obter melhor visibilidade das ocorrências dos comportamentos envolvidos na situação de invasão.

Uma câmera fotográfica foi utilizada para registrar as imagens do ambiente. O propósito era o de obter uma visão do padrão do modo de ocupação do espaço do grupo em estudo (Günther, 2008), nesse caso, obter a configuração dos estacionamentos da BCE e do ICC sul utilizados pelos indivíduos participantes deste estudo. Esse cuidado nos possibilitou identificar as falhas na distribuição de placas e linhas de solo. Devido a essa limitação 54 eventos registrados não foram considerados para efeitos deste estudo. Ainda foram utilizadas duas imagens aéreas (Figuras 2 e 3) dos dois estacionamentos referidos para se obter uma visão global do ambiente em estudo. Tais imagens foram adquiridas no Google maps em dezembro de 2009.

#### 6.1.2.4. Análise dos dados

Os dados coletados foram submetidos à análise estatística descritiva e inferencial para obtenção das frequências médias, desvios padrões e aplicação do teste qui-quadrado. O cálculo do qui-quadrado foi realizado manualmente, após procurou-se o valor crítico da distribuição (ver tabela E; Moore, 2005).

#### 6.1.3. Resultados

Os resultados das análises estatísticas serão apresentados de maneira detalhada em conformidade com os objetivos de pesquisa.

##### 6.1.3.1. Descrição do local de ocorrência dos eventos

Dois diferentes estacionamentos públicos serviram de lugar para as observações e aplicação das entrevistas, o da Biblioteca Central da UnB (BCE) e do ICC sul (ICC sul). Os estacionamentos foram escolhidos por

conveniência, eles têm capacidade de acomodar um número pouco acima de 1.500 veículos, sendo 559 vagas para BCE e 974 para ICC sul.

#### 6.1.3.1.1. Estacionamento da Biblioteca Central da UnB—EBCE



Figura 2 estacionamento da Biblioteca Central - BCE

Dentre as vagas disponíveis para estacionar no estacionamento da BCE, há 4 para idosos, 4 para deficientes e uma rampa de acesso para o deficiente chegar até a biblioteca, existe também uma área exclusiva para embarque e desembarque de passageiros. Esta área é um dos pontos mais preocupantes em relação à falta de lugares próximos para parar. A capacidade estimada de vagas é de 559, para aproximadamente 1000 veículos estacionados.

Ali, motoristas improvisam em filas entre as vagas regulares e estacionam ao longo do meio fio, mesmo com placas de “proibido estacionar” e bloqueiam outros motoristas impossibilitando-os

de sair do estacionamento. Funciona das 8 às 23h, tem um grande volume de frequentadores, dentre eles estudantes da própria universidade, estudantes de outras localidades, professores e funcionários.

É relevante citar que, durante a realização das observações, o acesso à rampa estava bloqueado por algum veículo estacionado exatamente na frente da única rampa existente em condições precárias de uso. Por outro lado, falta estacionamento para ciclistas e as vagas destinadas aos motociclistas são ocupadas por automóveis.

6.1.3.1.2. Estacionamento do Instituto Central de Ciências da UnB – EICC



Figura 3 estacionamento do Instituto Central de Ciências

Neste, diferentemente do estacionamento da BCE, além das vagas comuns, e das especiais para idoso e deficiente, há aquelas específicas para ambulância e para carga e descarga e para os motociclistas e essas já estavam ocupadas por automóveis. Não existe área especial de embarque e desembarque, nem estacionamento para o ciclista, nem faixa de pedestre para que o mesmo possa atravessar a via, após deixar o veículo estacionado.

Devido ao grande aglomerado de veículos fora das vagas, o número disponível no ICC sul

parece não corresponder à demanda de ocupação existente. Estimou-se existir aproximadamente 1000 vagas para 1500 veículos estacionados em horários de “pico”, quando o usuário encontra maior dificuldade de estacionar, pois as vagas já estão todas ocupadas. Muitos motoristas “inventam” vagas dentro da rotatória que dá acesso ao estacionamento. Para estimar o número de vagas existentes foi multiplicado o número de linhas por colunas, por isso que se trata apenas de uma estimativa.

6.1.3.2. As infrações observadas frente ao comportamento de invasão podem ser visualizadas conforme a tabela apresentada a seguir.

Tabela 6.1.3.2 Frequências observadas das invasões e infrações cometidas.

Categoria	Sinalização existente	Vaga disponível		Frequência	Percentual
		Sim	Não		
Fila dupla		153	64	217	46%
Áreas especiais	Placa de regulamentação	114	35	149	32%
Vagas especiais	Placa indicativo de	77	27	104	22%

<i>vaga reservada</i>				
<i>Total</i>	<i>344</i>	<i>126</i>	<i>470</i>	<i>100%</i>

*Os dados da Tabela 6.1.3.2 estão detalhados no Apêndice B*

A Tabela 6.1.3.2 apresenta as frequências observadas das invasões que culminaram em infrações: fila dupla 217 (46%); áreas especiais 149 (32%): área proibida para estacionar, de carga e descarga, estacionar dentro da rotatória e na contra mão de direção; e vagas especiais 104 (22%): vaga do deficiente, para ambulância, do idoso, do motociclista.

Pode-se verificar que, mesmo na presença de placas indicativas de vagas especiais e das linhas de solo, formar fila dupla é o tipo de infração mais frequente quando havia maior possibilidade do condutor obedecer à lei (153) do que quando não havia (64). Parece ser este o tipo de infração mais apreciada pelos usuários do estacionamento.

Um teste qui-quadrado indicou uma relação estatisticamente não significativa  $X^2(2) = 1,65$ ,  $p > 0,05$  entre as possibilidades de obedecer à lei e as violações cometidas. Assim, a possibilidade de obedecer à lei não foi associada aos tipos de infrações encontradas (formar fila dupla, violar áreas especiais e vagas especiais).

#### *6.1.4. Discussão parcial*

Nesse estudo, os comportamentos de invasão de vagas especiais e áreas proibidas e fila dupla no estacionamento público possibilitaram que fossem identificados os tipos de infração mais frequentes. Independente do tipo de infração observada identificou-se que entre aqueles que desobedeceram à lei, a maioria agiu desse modo mesmo quando houve possibilidade de agir conforme a mesma. Costuma-se argumentar que uma sociedade não pode funcionar efetivamente sem lei (Tyler, 1990). Nesse caso, observou-se que existe lei, mas naquele momento da observação a maioria dos condutores não cumpriu a mesma. Condutores estacionam em fila dupla e em áreas expressamente proibidas, dentro da rotatória, na contramão de direção, ocupam a vaga do deficiente, do idoso, do motociclista e da ambulância.

A situação de desobediência, descrita acima, sugere que o condutor ignora as regras como se a situação de competição por espaço fosse suficiente em si mesma para tornar a força da lei desprezível. Segundo os argumentos de Smith e Tyler (1966), quando as regras e as leis são impostas, seu objetivo é reforçar e administrar comportamentos que as pessoas deveriam evitar. É por isso que a sociedade desenvolve instituições legais e governamentais com o objetivo de propor e aprovar leis para regular os comportamentos.

Uma explicação para a não obediência à lei é fornecida por Lin et al. (2004). Eles argumentam que o comportamento infrator ocorre devido ao baixo policiamento. Sem policiamento, a percepção de reforçamento da lei é fraca e o sentimento de que ela deve ser cumprida diminui. Essa consideração aponta para uma questão empírica registrada durante a realização deste estudo: a presença da polícia de trânsito não pôde ser notada no estacionamento porque eles não estavam lá.

Esse fato suscita uma discussão relevante, sugere-se que o condutor obedece à lei porque pode ser recompensado ou punido (Tyler, 1990; Yagil, 2001). O foco na recompensa e punição está associado à obediência da lei e permite que as autoridades controlem e operacionalizem o planejamento de suas agendas e arrecadações. A perspectiva é de controlar as ações do cidadão instrumentalizando a lei. Assim, a perspectiva instrumental propõe obtenção do controle social, portanto defende-se que as condições do ambiente influenciam a ação das pessoas.

Assim, o controle social ocupa-se, especificamente, em alterar o comportamento do cidadão, através de manipulação do acesso aos recursos sociais ou por meio de advertências e aplicação de sanções. Nessa perspectiva, o comportamento do condutor nos estacionamentos públicos se tornaria mais funcional se houvesse policiamento; a

consequência positiva esperada é de que haveria menos ação invasora dos espaços públicos compartilhados como é o caso do estacionamento público e, ainda os atos infracionais diminuiriam.

Ainda se pode avaliar que o modo como as pessoas funcionam em relação às regras é governado pelo mesmo tipo de julgamento instrumental que elas fazem sobre seu comportamento e a tomada de decisão em sua vida privada (Tyler, 1990; Cooper, 1977; Yagil, 1998a). Pesquisadores (Rosenbloom et al., 2009) afirmam que os motoristas que mais cometem violação são aqueles que estão mais frequentemente envolvidos em comportamento de violação do que aqueles que não estão.

Por outro lado, a perspectiva normativa enfatiza que a obediência é um aspecto voluntário (Yagil, 2001). O condutor dispõe-se a obedecer à lei porque ele vê o oficial de polícia como uma figura de autoridade legítima e capacitada para punir a ação infratora. Além do mais, o senso de obrigação internalizado é fruto do desejo da pessoa de comportar-se de acordo com seu sentimento de moralidade pessoal (Tyler, 1990).

Argumenta-se que a moralidade pessoal é uma característica do indivíduo que o conduz à obediência voluntária. Nesse ponto, a legitimidade é um importante elemento no exercício de autoridade entre o cidadão e o oficial de trânsito. Nesse estudo, constatou-se que, de todos os eventos observados, 73% dos condutores invadem o espaço do estacionamento de modo deliberado. Esses eventos sugerem que o sentimento de obrigação para cumprir a lei parece falhar.

Sugere-se que o sentimento de obrigação dos cidadãos brasileiros para obedecer à lei deve ser avaliado, uma vez que a obediência voluntária resulta do fato de que as autoridades têm legitimidade para ditar comportamentos. Se essas regras fossem obedecidas o estacionamento público funcionaria de maneira tal que um condutor não prejudicaria o outro.

No Brasil, a moralidade é dicotômica, ela transita entre o certo e o errado (Almeida, 2007) instrumentalizando a quebra das regras.

Transferindo esse raciocínio para a situação do trânsito, o condutor parece avaliar sua ação como ato não punível. Dessa maneira, o infrator atribui maior ganho pessoal ao ato de violação. É perceptível que a sociedade brasileira precisa de mecanismos de autorregulação e controle. Entretanto, a autorregulação só pode ser alcançada quando os valores internos ditam que a sociedade é capaz de seguir regras sociais (Tyler, 2001; Yagil, 2004).

Desse modo, vários pesquisadores defendem que o sentimento de obrigação para obedecer à lei está intimamente associado a valores morais e tem sua influência na cultura (Rattner, Yagil & Sherman-Sesal, 2003). Por outro lado, Bianchi e Summala (2002) não encontraram uma relação conclusiva entre julgamento moral e comportamento do condutor, sinalizando que mais investigação precisa ser realizada sobre as questões de julgamento moral e o comportamento do condutor.

O aumento da procura por vagas nos estacionamentos públicos e a diminuição da oferta podem ter produzido o aumento do comportamento de infrações devido à escassez de vagas, ou seja, 28% das ocorrências de violação aconteceram quando o estacionamento estava cheio. Esse resultado é corroborado por outros pesquisadores (Porter & Berry, 2004; Rosenbloom et al., 2009). Eles chegaram à conclusão de que os fatores ambientais e de infraestrutura afetam o comportamento do motorista. Entretanto, violações são desvios deliberados de comportamentos (Parker et al., 1995) e das práticas que acontecem no ambiente do trânsito (Reason et al., 1990; Günther, 2001), que devem ser tratadas com punição severa (Lourens et al., 1999) argumentam esses pesquisadores.

Devido às limitações deste estudo, tais como o aspecto de ser apenas observacional e ao comportamento de estacionar em espaços inadequados quando havia vagas apropriadas disponíveis foi proposto o estudo 2. Este propiciou provocar uma reação no condutor infrator

## 6.2 Estudo 2

O Estudo 2 objetivou: a) identificar as reações do condutor quando perguntado sobre a invasão; b) verificar o comportamento após ser perguntado sobre a invasão.

### 6.2.1. Pergunta de pesquisa

6.2.1.1 *Quais as reações do condutor quando perguntado sobre a invasão?*

6.2.1.2 *O condutor mantém o comportamento após ser perguntado sobre a invasão?*

### 6.2.2 Método

#### 6.2.2.1 Amostra

524 sujeitos foram observados no estacionamento da Biblioteca Central de Estudos e do Instituto Central Ciências-sul. Destes 199 (38%) reagiram agressivamente, 178 (34%) recusaram participar e 147 (28%) dissimularam quando perguntados se haviam estacionado corretamente. 273 (52%) eram do sexo feminino e 251 (48%) masculino.

#### 6.2.2.2 Instrumentos

Para este estudo, optou-se pelo método de observação livre em ambiente naturalístico.

#### 6.2.2.3 Procedimento durante a observação

Após o condutor estacionar em uma vaga ou local indevido, uma dupla de observadores (um do sexo masculino e outro feminino) aproximava-se. Um deles (do mesmo sexo que o condutor) se apresentava e informava ao condutor que estava realizando uma pesquisa sobre o comportamento de estacionar em vaga inadequada no estacionamento público, em seguida perguntava-

lhe se gostaria de participar. Expressões faciais e gestos eram detalhadamente anotados pelos dois observadores. Na mesma sequência, quando a participação era confirmada, a dupla observava se o condutor procurava vaga adequada ou se mantinha o comportamento inadequado.

A descrição dessas reações indica que não é possível ao pesquisador simular essas situações, por isso a observação naturalística é adequada para captar com maior fidelidade a ação invasora no momento de sua ocorrência (Rosenbloom, Bem-Eliyahu, Biegel & Perlman, 2009). Portanto, a abordagem referida foi escolhida devido ao nosso sincero interesse pelo ambiente do mundo real.

#### 6.2.2.4 Análise

O conteúdo das reações foi avaliado por meio da expressão verbal, física e do comportamento (Iglesias, 2007). Esse procedimento permitiu chegar às categorias obtidas: Agressão (gesticula fortemente, aumenta o tom de voz); Dissimulação (procurar objeto no interior do veículo, falar ao celular ou rir), Recusa (discorda em participar). Chegou-se a um consenso através de uma avaliação dos observadores sobre a reação do sujeito. Após a categorização das reações, fez-se a análise desses dados através da contagem das frequências e da aplicação do teste qui-quadrado. O cálculo do qui-quadrado foi realizado manualmente, após procurou-se o valor crítico da distribuição (tabela E, ver Moore, 2005).

### 6.2.3 Resultados do Estudo 2

As reações do condutor, quando perguntado sobre a invasão, podem ser visualizadas na Tabela 6.2.3.1 descrita a seguir.

Tabela 6.2.3.1 Reações do condutor infrator

Reação	Infração			Frequência	Percentual especial
	Fila dupla	Vaga especial	Área especial		
Concordou					
Agressão					
Gesticula fortemente	56	25	37		
Aumenta o tom de voz	32	14	35	199	38%
Dissimulação					
Ri	42	15	30		
Abaixa a cabeça	16	9	9	147	28%
Procura objeto no interior do carro	13	8	5		

Recusou	81	34	63	178	34%
Total	240	105	179	524	100%

A aplicação do teste qui-quadrado não indicou uma relação estatisticamente significativa,  $X^2(4) = 1,72$ ,  $p = 0,86$ , entre reação e tipo de infração da lei. Embora não tenha havido associação entre as variáveis, a reação de

agressividade foi a mais frequente entre motoristas que formavam fila dupla. As frequências e percentuais das reações e comportamento invasor estão descritas a seguir na Tabela 6.2.3.2

Tabela 6.2.3.2 Frequências e percentuais das reações e comportamento do invasor

Reação	Comportamento		Frequência	Porcentagem
	Procura vaga adequada	Não procura vaga adequada		
Agressão	13	186	199	58%
dissimulação	8	139	147	42%
Total	21	325	346	100%

Na Tabela 6.2.3.2 estão as frequências e percentuais do comportamento e das reações do condutor. Pode-se ver que os condutores que reagiram com agressão (58%) também foram os que mais procuraram estacionar adequadamente 13 (6%) quando perguntados sobre a invasão.

Um teste qui-quadrado não indicou uma relação estatisticamente significativa  $X^2(1) = 0,71$ ,  $p > 0,05$  entre a conduta agressiva e dissimulada do condutor infrator e o comportamento de procurar ou não vaga adequada depois de ter sido perguntado sobre a ação de invasão.

#### 6.2.4 Discussão parcial do Estudo 2

Uma das implicações do presente trabalho é que o resultado deste experimento suporta a hipótese de que é a interação entre o cenário em que o indivíduo está exposto e sua história de aprendizagem que explica a escolha dos brindes. Nesse caso, apenas a história passada não é capaz de prever o comportamento mas sim agrega na explicação do cenário. Outro dado interessante é que o autoconceito somático não apresentou relação com o comportamento. Foram os consequentes/metas e o fato das pessoas seguirem as normas sociais que explicaram melhor o comportamento de escolha por um brinde. Os resultados deste estudo mostraram que os condutores reagiram com agressividade (38%) quando foram questionados sobre seu

comportamento de ocupar vaga do idoso (violação de vagas especiais) ou estacionar em área proibida (violação de áreas especiais) ou ainda formar fila dupla (invasão de área pública regulamentada). Esse resultado está em conformidade com muitos pesquisadores (Parker et al., 1998; Underwood et al., 1999; Lajunen et al., 1999; Lajunen & Parker, 2001; Yagil, 2001; Monteiro, 2004). Para eles, as pessoas agressivas cometem mais violações e o nível de agressividade relaciona-se com a frequência de comportamentos inadequados de uma pessoa, essencialmente os motoristas.

Do total de 199 condutores que reagiram com agressão – utilizaram as estratégias de “aumentar o tom de voz” e “gesticulação excessiva” –, 88 (44%) também formavam fila dupla. Dula & Ballard (2003) apontam que reações agressivas sobre o comportamento de dirigir são entendidas como agressão, como ato intencional, verbal ou gestual. Parker e cols. (1995) definem que as violações agressivas são dirigidas para outro usuário da via, nesse caso, o pesquisador que interrogava o comportamento infrator. Por outro lado, nenhuma associação estatisticamente significativa foi encontrada entre as reações do condutor e os diferentes tipos de infração. Esse resultado sugere que essa associação deve ser melhor investigada.

Pode-se sugerir ainda que a situação de anonimato favoreça o comportamento de invasão e infração produzindo um estado de desindividuação como afirma Zimbardo (1969). Verificou-se, neste estudo, que o motorista parece sentir-se protegido pelo seu carro e, ao mesmo tempo, parece ter a falsa percepção de que não está sendo notado. De todas as vezes que o motorista foi perguntado se poderia participar de uma entrevista sobre o comportamento de estacionar, ele reagiu muitas vezes de modo agressivo. A impressão do pesquisador era a de que quem estava errado era ele por perguntar sobre o comportamento inadequado do motorista.

Pode-se ainda registrar que as reações agressivas (Ellison et al., 1995) são comuns quando o condutor é perguntado sobre seu comportamento infrator. Nessa condição o condutor transfere todo o sentimento de culpa para o agente de trânsito como um mecanismo de defesa (Radelet & Carter, 1994). Nessa perspectiva, provocar e avaliar a reação do condutor no ato da invasão pode ser uma medida que forneça alguma explicação para se compreender o comportamento do motorista.

Outra reação identificada foi a dissimulação. Essa foi a mais surpreendente por ser uma reação pouco investigada nos estudos sobre a afetividade do condutor no trânsito. Alguns teóricos apontam as principais reações identificadas como raiva, agressão, impaciência, irritação, hostilidade (Dula & Ballard, 2003; Dula & Geller, 2003) e gestos obscenos, palavras de xingamento, expressão facial negativa e até ataques físicos quanto ao conteúdo da reação (Shinar, 1998).

Quanto ao conteúdo da reação, neste estudo, a reação “riso” foi a estratégia de dissimulação mais frequente (97) utilizada pelos condutores. Nesse ponto, Mesken et al. (2007) identificaram 223 diferentes tipos de reações. Uma delas indicava que, nas situações em que o motorista transgredia a regra, sua reação mais frequente era de riso, uma das características da dissimulação identificada por estes pesquisadores neste estudo.

Esse resultado contribui para o avanço da teoria à medida que identifica os diferentes tipos de reações do condutor quando flagrada

cometendo uma infração. Até então, no Brasil, muito pouco tem sido investigado sobre as emoções do motorista. Sugere-se que a dissimulação por parte do motorista deve ser um comportamento carregado de influências da cultura.

A dissimulação retrata a situação em que o indivíduo sabe que está infringindo, entretanto, prefere não admitir, achando que o disfarce facilita aceitação da ação de violação para não lidar com a desaprovação social. Talvez a dissimulação identificada seja um dos componentes que contribuem para a desobediência do motorista. Entretanto, nenhuma associação significativa foi encontrada entre as reações (dissimulação, agressão) e o comportamento de procurar vaga adequada.

Por fim, a recusa ou fuga em participar sugere que a territorialidade foi identificada através da conduta do motorista. Segundo alguns pesquisadores, a reação mais imediata por parte de uma pessoa que viola uma regra em um dado território é fugir (Brown, 1987; Ruback & Snow, 1993). Nesse sentido, o resultado encontrado identificou que o invasor fugiu quando perguntado sobre a invasão. Vale esclarecer que o infrator foi previamente informado sobre a intenção do pesquisador – perguntar sobre o comportamento de ocupar indevidamente uma vaga. Assim a recusa, de um lado, mostra que o condutor notou que aquele território estava sendo ocupado por ele indevidamente, por outro, é possível que ele tenha discordado em participar simplesmente porque não queria fazer parte.

É consenso, entre vários pesquisadores (Brown, 1987; Harris & Brown, 1996; Omata, 1995; Taylor, 1988; Bell et al., 2001), que a invasão de um território se dá baseada no tipo de atividade em que nós queremos nos engajar e nas necessidades que temos. Nesse sentido, a infração pode ser devido ao fato de o condutor achar que sua necessidade de parar o veículo era maior que o sentimento de obrigação de obedecer à lei, levando-o a minimizar o ato de violação.

Uma observação adicional foi acrescentada como resultado deste estudo. Durante o período de observação livre não foi identificada qualquer reação por parte do cidadão que foi lesado

encontrando a pretensa vaga ocupada. Alguns pesquisadores do comportamento de territorialidade (Beker, 1973; Becker & Mayo, 1971) confirmam esse resultado. Para eles existe forte relutância por parte do potencial ocupante de um território público para defendê-lo, mesmo que ele seja regulamentado. Questionar os motivos que levam um indivíduo a reagir de maneira alienada quanto ao seu direito é uma tarefa necessária.

Argumenta-se que a defesa do território depende do custo. Caso o custo seja muito acima da capacidade de defesa, e o benefício muito baixo (Altman, 1975; Edney, 1976; Brown, 1987) de modo geral os indivíduos não marcam o território para si. Transferindo para a situação do trânsito, pode-se afirmar que o comportamento de cidadania fica comprometido (Almeida, 2007) à medida que existe o abuso do bem público (Hardin, 1968; Ruckelshaus, 1998), e as pessoas que são afetadas por essas ações danosas não se queixam. O custo para defender um território que será ocupado apenas temporariamente, no caso de uma vaga especial, parece ser muito alto e pode levar o indivíduo a desistir de fazê-lo tendo em vista que o benefício é muito baixo.

Quanto ao comportamento de procurar ou não vaga adequada, os resultados indicam que houve uma associação significativa entre o comportamento agressivo do motorista e a ação de procurar vaga adequada depois de terem sido perguntados sobre a ação infratora. Entre agressivos e dissimulados, houve mais agressivos que reavaliaram o comportamento transgressivo e procuraram vaga adequada para estacionar do que os dissimulados, indicando que variáveis disposicionais podem influenciar o comportamento do infrator à medida que ele passa pela possibilidade de avaliar seu comportamento de violação.

Segundo Monteiro (2004), no ambiente do trânsito, pode-se notar com facilidade que o indivíduo percebe pouco a desaprovação social. Nesse ponto, a desejabilidade social poderia diminuir se as pessoas tivessem maior consciência dos direitos do outro, à medida que avaliaria a sua conduta como inadequada. Nessa perspectiva, o autogerenciamento da impressão poderia ser modificado, passando a contribuir para otimização

dos comportamentos adequados para diminuição do problema como sugerem Lajunen e Summala (2003).

Neste trabalho não ficou claro porque o motorista reage agressivamente ou dissimula quando é perguntado sobre seu comportamento de invasão. Outro ponto também deve ser considerado para pesquisas futuras é a questão dos diferentes tipos de reações e infrações não se encontrou resultados conclusivos. Neste caso, é preciso fazer pesquisas. A falta de respostas para estes comportamentos indicaram a realização do estudo 3

### 6.3 Estudo 3

O Estudo 3 objetivou: (a) analisar as justificativas do condutor quando perguntado sobre a invasão; (b) identificar os esquemas de justificação utilizados pelo invasor.

#### 6.3.1. Pergunta de pesquisa

6.3.1.1 *Quais as justificativas apresentadas pelo condutor frente à invasão?*

6.3.1.2 *Quais as estratégias de invasão utilizadas pelo invasor?*

#### 6.3.2 Método

##### 6.3.2.1 Amostra

Participaram deste estudo 346 condutores. Destes, 185 (53%) eram do sexo feminino. A faixa etária variou entre 18 e 76 anos, (Media = 25,76 e Desvio padrão = 2,37). Todos declararam estar habilitados para a direção de veículo automotor.

Dentre os participantes, 65 (19%) disseram ter sido multados nos últimos dois anos; 198 (57%) aprenderam a dirigir na autoescola; 101 (29%) com um familiar; 34 (10%) sozinhos; e 13 (4%) por outros meios. Os entrevistados estavam estacionados de modo inadequado no momento da entrevista.

##### 6.3.2.2 Instrumentos

A entrevista (Apêndice C) abrange questões sobre a conduta infratora do motorista (se estacionou corretamente), porque violou a lei; se foi ou não multado nos últimos dois anos e

informações sobre sexo, idade, tempo de Carteira Nacional de Habilitação (CNH).

#### 6.3.2.2.1 *Elaboração do instrumento*

Realizou-se uma entrevista breve para se verificar as principais justificativas apontadas pelo condutor infrator. As perguntas foram elaboradas e organizadas com base nos seguintes pontos: (a) fazer com que a tarefa de respondê-la fosse breve; (b) reduzir o esforço físico e mental para manter a tarefa do respondente mais fácil; (c) e manter o nível de interesse do respondente mais alto (Günther, 2003). Foi necessário retirar as perguntas 10 e 11 (Apêndice E) da referida entrevista (Apêndice C). Sobre a pergunta nº 10, os entrevistados alegavam que se sentiam inseguros para fornecer o valor da renda, uma vez que poderia ser perigoso. A de nº 11 foi retirada por falta de clareza da pergunta para o entendimento por parte do entrevistado.

#### 6.3.2.3 *Procedimento para a aplicação da entrevista*

Antes de aplicar a entrevista aos participantes, o pesquisador informou o motivo da pesquisa e foi apresentado o termo de consentimento livre esclarecido (Apêndice F). Quando o participante concordava, o pesquisador aplicava a entrevista. Perguntou-se, inclusive, sobre as razões que os levaram a estacionar nos

lugares que não deveriam ser utilizados por eles, ou que eram discriminados para uso exclusivo de outros condutores.

Os entrevistadores foram exaustivamente treinados para adquirir familiaridade com o instrumento (entrevista semiestruturada). Cada par de entrevistadores foi composto de um homem e de uma mulher. Esse cuidado foi adotado para que a concordância por parte do entrevistado não fosse influenciada pelas diferenças entre sexos. As frases ilustrativas das categorias são transcritas (Tabela 6.3.3.1) a rigor conforme as falas dos entrevistados.

#### 6.3.2.4 *Análise*

As respostas dos participantes foram analisadas: primeiro com base no método de análise de conteúdo Bardin (1977). Foram consideradas as análises temática, categórica e inferencial, segundo foram contadas as frequências de cada categoria para finalmente aplicar o teste quiquadrado relacionando as variáveis infração da lei e justificativa.

#### 6.3.3 *Resultados do Estudo 3*

As justificativas do infrator, com exemplos das verbalizações, estão dispostas na Tabela 6.3.3.1

Tabela 6.3.3.1 *Frequências e percentuais dos mecanismos e justificativas morais*

Mecanismos de justificção moral	Justificativa	Frequência	percentual
Egoísmo	“não estaciono onde tem vaga, estaciono onde tem espaço. Não sei pra que tanta vaga pra deficiente”	90	26%
Deslocamento da responsabilidade	“a placa está no lugar errado, perguntei para o policial e ele disse que não tinha mais validade”	90	26%
Distorção das consequências	“estou rente ao meio-fio, não acho que seja um problema”	46	13%
Admissão da culpa	“estou atrapalhando o trânsito, não tenho desculpas, mas bem que poderiam fazer mais vagas”	27	8%
Linguagem eufemística	“é rapidinho, volto em um minutinho”	26	8%
Difusão da responsabilidade	“estou de acordo como todos estão, não fiz nada de errado”	21	6%
Comparação vantajosa	“vim trazer um livro para minha filha que precisa estudar para uma prova. Você deveria fazer outra coisa. Por que você não vai ao congresso, lá tem muita coisa errada”	15	5%

Negação da culpa	“se não tem vaga, não posso estar errado, afinal deveriam fazer mais vagas”	12	3%
Justificativa moral	“aqui é mais perto, é mais seguro, vale a pena ser multado. Já fui multado muitas vezes, pior que isso só roubo”	12	3%
Atribuição de culpa	“não gosto de estacionar aqui, só não tive outra opção”	7	2%
Total		346	100%

A Tabela 6.3.3.1 mostra As principais justificativas e os respectivos mecanismos de justificação utilizados pelo condutor durante a transgressão com as respectivas falas transcritas na íntegra como exemplo de cada mecanismo: o Egoísmo – “não estaciono onde tem vaga, estaciono onde tem espaço, afinal para que tanta vaga para deficiente se eu não os vejo por aqui” (90); e Deslocamento da responsabilidade – “a

placa está no lugar errado”, “perguntei pro policial, ele disse que não tinha mais validade” (90) foram aqueles encontrados com maior frequência; Distorção das consequências – “estou rente ao meio fio não acho que seja um problema” (46); e Admissão da culpa – “estou atrapalhando o trânsito não tenho desculpas, mas bem que poderiam fazer mais vagas” (27).

*Tabela 6.3.3.2 Frequências e percentuais das estratégias de justificação moral utilizadas pelo invasor.*

Esquemas de desengajamento moral	Infração			Frequência	Percentual
	Fila dupla	Área especial	Vaga especial		
Distorção do agente da ação	51	18	42	111	32%
Distorção da visão da vítima	46	17	34	97	28%
Reconstrução da conduta	32	10	11	53	15%
Distorção das consequências	13	20	13	46	14%
Admissão de culpa *	12	5	10	27	8%
Negação da culpa*	6	1	5	12	4%
Total	160	71	115	346	100%

A Tabela 6.3.3.2 mostra as frequências e percentuais dos esquemas de desengajamento moral e as infrações do condutor. Os esquemas “distorção do agente da ação” (32%); e “distorção da visão da vítima” (28%). Estes foram os mais utilizados pelos condutores que formaram “fila dupla” e invadiram “áreas especiais” (área de carga e descarga ou da ambulância) respectivamente.

Um teste qui-quadrado indicou uma relação estatisticamente significativa  $X^2(10) = 23,83$   $p=0,002$  entre os esquemas de desengajamento moral e o cometimento de infração.

#### 6.3.4 Discussão parcial do Estudo 3

U Neste estudo, os resultados são discutidos com base na teoria social cognitiva. A questão de pesquisa era identificar as justificativas que o condutor fornece para explicar sua ação invasora. Como pode ser visto na Tabela 6.3.3.1, os mecanismos encontrados por meio de ocorrência das maiores frequências das justificativas fornecidas pelos condutores são: o egoísmo, mecanismo psicológico utilizado pelo infrator quando age em benefício próprio descartando o potencial ocupante da vaga sem se importar com o dano causado á sua vítima. Na tentativa de tornar sua conduta reprovável em uma conduta moralmente aceitável, utiliza-se das estratégias de

admissão da culpa e negação da culpa como meio de atenuação dos efeitos da ação sobre a vítima. Esses três mecanismos foram encontrados além daqueles já propostos por Bandura (1996). Por esta razão foi realizada uma releitura do referido modelo (figura 4) incluindo-se os três novos mecanismos encontrados pelo autor desta pesquisa.

Para fins deste estudo, definiu-se egoísmo com base no conceito de que a ação egoísta caracteriza-se por amor próprio excessivo, em que o indivíduo descarta a necessidade e o direito do outro agindo em seu bem próprio (Houaiss, 2009). Pelo fato desse mecanismo ter surgido como uma nova categoria de agenciamento moral tornou-se necessária esta contextualização.

O agente usa os mecanismos de difusão e deslocamento da responsabilidade para responsabilizar um terceiro, construindo-se assim o esquema de distorção do agente da ação. Distorce as consequências e utiliza os mecanismos de “negação da culpa” e “admissão da culpa” para neutralizar os efeitos da ação sobre a vítima e atenuar a autorresponsabilização e de seus efeitos.

Esses mecanismos identificados indicam que o infrator desloca a responsabilidade para terceiros, tenta minimizar a ação danosa sobre a vítima, admite culpa quando age de maneira egoísta reagindo ao direito das outras pessoas com descaso. Assim, Bandura (1977) declara que as pessoas são capazes de construir ideologias morais para justificar seus comportamentos, e, de modo geral, tentam convencer a si e as outras pessoas de seus princípios do modo que melhor lhes convém.

Os estudos sobre desengajamento moral realizados por Bandura (1996) e Iglesias (2002) testaram o modelo dos esquemas de desengajamento moral e identificaram uma estrutura fatorial única. Esse estudo (3) também pesquisou um único fator: o comportamento transgressivo do motorista em estacionamento, identificado através de quatro esquemas. Analogamente aos resultados obtidos pelos autores apontados acima, identificaram-se, neste estudo, os quatro esquemas de desengajamento e seus respectivos mecanismos de justificação moral

anteriormente propostos, exceto o mecanismo de desumanização.

Desse modo, pode-se verificar que dentre os esquemas e seus respectivos mecanismos encontrados constam: “Distorção da visão da vítima” constituído pelos mecanismos de atribuição da culpa e egoísmo. Este último é o mecanismo de justificação moral identificado por este estudo, que compõe o esquema “Distorção da visão da vítima”, ao invés do mecanismo desumanização como no modelo de Bandura.

Propõe-se que os dois últimos esquemas “negação da culpa” e “admissão da culpa”, (ver figura 4), foram acrescentados ao modelo proposto por Bandura (1996) e podem funcionar como atenuantes dos efeitos da ação egoísta sobre a vítima, pois à medida que se nega ou se antecipa a culpa, o transgressor acredita que os efeitos da sua ação se tornam minimizados. Dessa maneira, negar a culpa ou admitir a culpa produziria menores efeitos dos seus atos sobre a vítima.

Identificou-se uma associação estatisticamente significativa entre os esquemas encontrados de desengajamento moral propostos por Bandura mais os esquemas de atribuição e negação da culpa e o comportamento de infringir a lei, como pode ser visualizado na Tabela 6.3.3.2. Dessa maneira, foi necessário propor uma releitura do referido modelo.

Na figura 4, a seguir, estão inclusos os elementos componentes da transgressão e os esquemas de desengajamento moral. Inclusive, foi acrescentado o novo esquema “minimização da culpa” (composto pelos mecanismos negação e admissão da culpa), os quais retratam uma interpretação fornecida pelo autor deste estudo.

6.3.4.1 Modelo proposto: releitura modelo Bandura (1996)

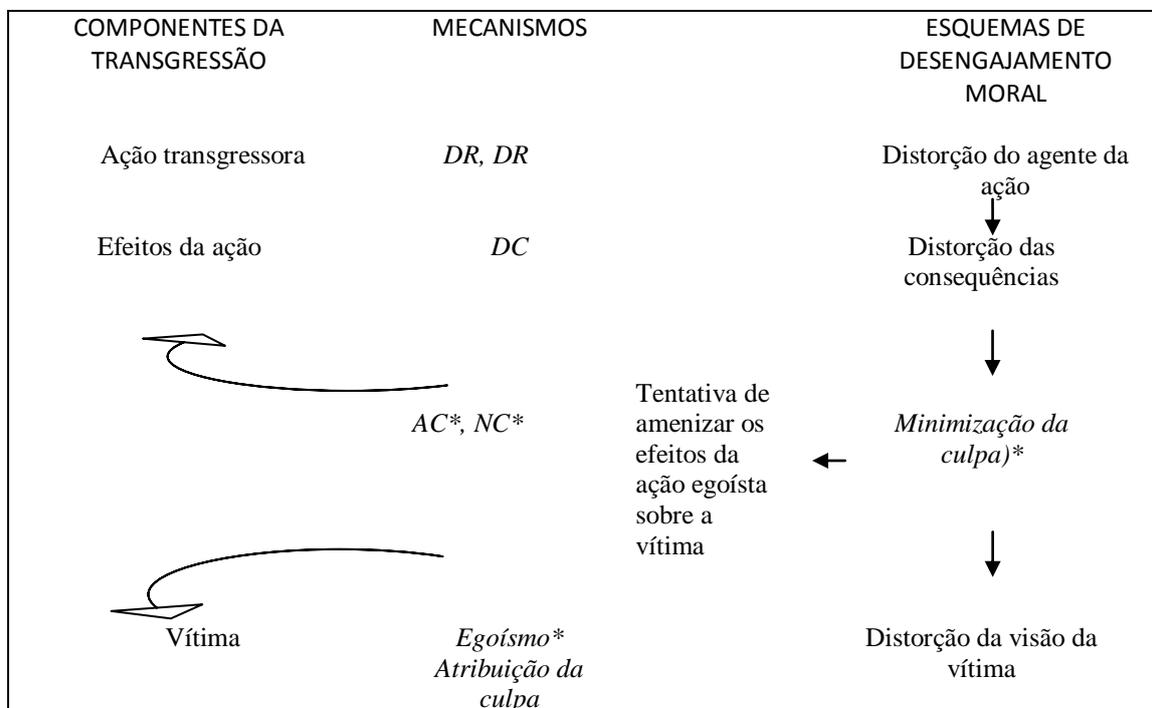


Figura 4 – Modelo elaborado com base nos elementos do agenciamento moral e as justificativas apresentadas pelos motoristas infratores: \* DR: deslocamento da responsabilidade; DR: difusão da responsabilidade; DC: distorção das conseqüências; AC: aceitação da culpa; NC: negação da culpa.

O modelo de agenciamento moral considera a ação infratora, os efeitos da ação infratora e a vítima alvo dessa ação como componentes da transgressão. Esse resultado é confirmado por aqueles propostos por Bandura et al. (1996), Iglesias (2002) e parcialmente por Neto (2009).

Acrescenta-se que os mecanismos “egoísmo”, “admissão da culpa” e “negação da culpa” foram identificados por este estudo. O infrator utiliza esses mecanismos psicológicos para atenuar os efeitos da ação danosa sobre a vítima dado o caráter egoístico daquela ação praticada. Na mesma direção, os resultados encontrados por Neto (2009) confirmaram parcialmente o modelo que estrutura a ação transgressiva.

Os dois esquemas “admissão da culpa” e “negação da culpa” parecem funcionar como mediadores do efeito da ação infratora sobre a vítima como explicitado na figura 4. A negação

da culpa, segundo a teoria da delinquência e neutralização sociológica proposta por Sykes e Matza (1957), opera em diferentes modelos de desengajamento moral e distingue-se em diferentes formas de não responsabilização e atenuação da culpa. O processo de minimização da culpa por meio da negação- admissão da culpa é uma estratégia de desengajamento moral construída pelo infrator na tentativa de minimizar do dano causado à vítima. Este é mais um esquema de desengajamento moral construído pelo infrator.

A negação da culpa faz parte do processo autorregulatório (Osofsky, Bandura & Zimbardo, 2005). Nesse particular, as técnicas de Sykes e Matza guardam uma grande semelhança conceitual com aquilo que Bandura chamou de desengajamento moral (Iglesias, 2008). Portanto, a admissão da culpa serve também para neutralizar o caráter transgressivo

e minimizar os efeitos da ação transgressiva sobre a vítima.

Como aponta Bandura (1986), temos a capacidade de antecipar as consequências de nossas ações com a finalidade de nos justificar através de um raciocínio autoconvicente produzindo uma mediação entre os efeitos da ação e a vítima sobre a qual recaem esses efeitos na tentativa de minimizá-los. Assim, o invasor tem a sensação de que não se afasta dos padrões morais, admitindo culpa ou negando culpa.

## 7 DISCUSSÃO GERAL

No Brasil, costuma-se alegar que “a coisa pública é coisa de ninguém”, (DaMata, 2000), entretanto é muito bem situado lembrar que as vias e estacionamentos públicos são construídos com os impostos que o cidadão paga ao governo. Essas áreas têm sua ocupação bem definida por regras. Caso elas sejam violadas, a consequência esperada é que haja punição.

Por outro lado, não se pode negar que o volume de veículos nas vias tem crescido muito e produzido impacto no ambiente, e alterado o comportamento das pessoas. Na vida urbana, o abuso parece ser inevitável, pois uma das principais características das grandes cidades é a superaglomeração, seja de pessoas, veículos, prédios, moradias. Vários pesquisadores (Edney, 1976; Maher & Lott, 1995; Bell et al., 2001) concordam que dependendo da distribuição de recursos, a superaglomeração leva à competição por estes recursos. É notório que onde há muita procura e pouca oferta, também existem muitos descontentamentos, quebra das regras e tentativas de justificações.

Na situação do estacionamento público, a relação entre oferta e procura gera escassez de vagas. Nesse ponto, em várias cidades brasileiras, exemplo, Salvador, Rio de Janeiro, São Paulo, pode-se ver que o condutor utiliza os espaços que lhe são devidos e indevidos para estacionar em função da quantidade de pessoas que estão em busca de um mesmo benefício. O fenômeno da superaglomeração, por sua vez, tem modificado as condições de vida, o modo das pessoas se relacionarem umas com as outras, o estilo e distribuição de moradias e o modo de deslocamento.

Não é incomum um colega de trabalho se queixar que chegou atrasado para uma reunião porque estava em um congestionamento, ou porque o ônibus ou o metrô atrasou. Não descartando o fato de que as pessoas, às vezes, não planejam o tempo antes de sair de casa. A alegação de estar atrasado mostra que nossa vida diária é afetada em menor ou maior grau pelo movimento do trânsito.

É fácil para um observador atento verificar que os motoristas, muitas vezes, se aglomeram

em longas filas por falta de espaço, tentam tirar vantagem fazendo ultrapassagens perigosas, atravessando no sinal vermelho, desrespeitando a faixa do pedestre, param ou estacionam em locais inadequados, muitas vezes provocam acidentes e contraem multas.

Nessa direção, este trabalho investigou a competição por espaço, comportamento de invasão e violação, as reações e as justificativas que o condutor fornece para seu comportamento inadequado. Nessa sequência, três estudos foram desenvolvidos. No primeiro estudo, buscou-se observar as invasões e identificar as infrações, caracterizar o espaço utilizado pelo condutor verificando-se as condições do ambiente.

No segundo, a intenção foi provocar reação no invasor quando perguntado sobre o comportamento de violação das regras. Esperava-se que logo depois de ter sido questionado, sua reação seria procurar uma vaga adequada, uma vez que teve a oportunidade de avaliar sua própria ação de invasão. Nesse ponto, a grande maioria dos motoristas não demonstrou incômodo suficiente para finalizar sua ação de modo adequado. Tal comportamento gerou a necessidade de se questionar o motorista sobre suas motivações para estacionar de maneira inadequada.

No terceiro, a busca pela investigação das justificativas serviu para se compreender quais foram os argumentos fornecidos pelo motorista bem como a utilização de mecanismos e esquemas psicológicos para justificar seus comportamentos inadequados. Afinal, justificar nossas ações é uma prática que atende a diferentes finalidades, inclusive quando nosso comportamento pode ser socialmente reprovável. Nesse sentido, verificou-se que o condutor procurou remediar sua ação reprovável por meio de desculpas injustificáveis.

Os três estudos realizados tiveram por objetivo compreender a competição por espaço em estacionamento público. Foram considerados os atos inadequados do comportamento, tais como invasão e violação, a reação do condutor quando perguntado sobre a ação invasora e as justificativas por parte do invasor.

O primeiro estudo considerou os conceitos sobre a legitimidade da lei (Tyler, 1999) e da teoria da territorialidade sobre a tipologia territorial (Altman, 1975) que define três diferentes tipos de território: o primário, o secundário e o público, sendo este último o alvo de interesse desse estudo. O funcionamento do território público (o estacionamento) foi considerado, bem como suas regras. No estudo realizado, os resultados indicam que o condutor compete por espaço, pois estaciona em fila dupla, invade área proibida, a vaga do deficiente, do idoso, do motociclista e utiliza indevidamente área especial para ambulância e para carga e descarga.

As condições do ambiente observado foram identificadas. Primeiro, em alguns casos, as linhas de solo e placas estavam apagadas comprometendo a visibilidade. O estado da sinalização horizontal e vertical mostra que pouco cuidado tem sido atribuído ao bem público, placas que regulamentam o uso de vagas especiais tais como a do idoso estavam escondidas dentro de uma árvore no estacionamento da Biblioteca da UnB. Por outro lado, a logística do estacionamento prejudica seu funcionamento à medida que as pessoas param para embarque e desembarque no lugar mais próximo à entrada do prédio. Entretanto o estacionamento do Instituto Central de Ciências não inclui essa área específica e os motoristas param indevidamente provocando colisões. Na ocasião de realização deste estudo foram registradas duas delas por conta dessa limitação.

Segundo, o condutor ignora a sinalização e estaciona de maneira inadequada mesmo quando há espaço suficiente para ocupar uma vaga adequada. Nesse caso, prefere violar a lei e desrespeitar o indivíduo que potencialmente ocuparia a vaga especial. Para regular esses comportamentos no estacionamento, o Código de Trânsito Brasileiro (Brasil, 1997) dispõe de uma série de regulamentações para orientar o condutor que procura por uma vaga. Na condição de estacionamento inadequado, essas regras são bem específicas e propõem punir o condutor que infringe a lei.

Todo cidadão sabe que o espaço público pode ser apropriado temporariamente por qualquer

um, entretanto seu tempo de ocupação é curto e suficiente para que também se reconheça que não existe um proprietário definitivo. Por outro lado, territórios públicos, de uso contínuo por uma população específica, são regulamentados. Nesse caso, espera-se que o indivíduo tenha uma conduta de respeito às regras. Essa expectativa não se cumpre quando se trata do estacionamento público.

Nessa perspectiva, o estudo 2 foi realizado para se provocar uma reação no invasor e verificar qual seria seu comportamento. Afinal, perguntar sobre a invasão poderia de algum modo provocar no condutor uma avaliação de sua desobediência ostensiva.

No segundo estudo, a condição para se provocar uma reação era perguntar ao condutor se ele havia estacionado adequadamente. O esperado era que, ao invés de manter o veículo na vaga do idoso, fosse procurar uma disponível para seu uso. Assim, ao aplicar a pergunta observou-se que o condutor reagiu agressivamente e não mudou significativamente de comportamento, mesmo que confrontado com a conduta invasora. Se por um lado o fato do pesquisador questionar o condutor não causou uma reação favorável o suficiente para que ele procurasse estacionar de modo adequado.

Por outro, embora não tenha sido o objetivo deste estudo observar a conduta da pessoa que havia sido lesada no seu direito de ocupar uma vaga especial, por exemplo, não foi observada, durante os períodos qualquer reação de indignação com o comportamento do motorista invasor. Parece haver uma espécie de tolerância com relação aos comportamentos inadequados da população brasileira (Almeida, 2007) por parte da população afetada.

A dissimulação também foi outra reação identificada. Nessa situação, pode-se notar que o condutor brasileiro parece utilizar a dissimulação como um meio de escapar da responsabilidade pelo ato percebido; no caso a invasão que culminou com a violação da lei. Esse é um aspecto que merece mais investigação para se verificar porque na cultura brasileira o indivíduo dissimula quando é apanhado numa ação reprovável.

Nesse sentido, quando o condutor é perguntado sobre seu comportamento de invasão faz declarações apelativas tais como, “não estou fazendo mal a ninguém”, “não existe vaga para estacionar” alega que não é possível estacionar corretamente já que existem mais carros do que vagas, ou usa da linguagem eufemística, “é só um minutinho”. Assim utiliza-se de várias estratégias para se livrar da culpa e da responsabilidade da ação invasora.

Por fim, o terceiro estudo visou identificar as justificativas e esquemas psicológicos de justificação utilizados pelos motoristas para mediar culpa sobre seus atos de invasão. Os esquemas identificados foram: reconstrução da conduta, distorção do agente da ação, distorção das consequências “negação da culpa” e “admissão da culpa.”. Já o esquema distorção da visão da vítima, que anteriormente era composto pelo esquema atribuição da culpa e desumanização, passa a ser composto por um mecanismo adicional — egoísmo ao invés do mecanismo desumanização.

Esse resultado, baseado no Modelo de Desengajamento Moral (Bandura, 1996), mostra que o motorista brasileiro distorce o agente da ação e as consequências, tenta justificar moralmente sua conduta reprovável, usa da estratégia egoísta, nega e admite a culpa, na tentativa de atenuar os efeitos da ação danosa distorcendo a visão da vítima.

Desse modo, além dos mecanismos e esquemas propostos por Bandura, este estudo traz como contribuição teórica a confirmação do referido modelo e a identificação de mais um mecanismo de justificação moral, “Egoísmo”, como componente do esquema Distorção da visão da vítima, e dois esquemas adicionais, “Negação da culpa” e “Admissão da culpa”. Assim, o condutor distorce o agente da ação e as consequências utilizando o mecanismo de deslocamento da responsabilidade e as estratégias de negar e admitir culpa para atenuar os efeitos da sua ação egoísta sobre a vítima.

Os três estudos sugerem que tanto nas situações de aglomeração (Edney, 1975) quanto naquelas que não havia essa situação foi comum as pessoas invadirem espaços inadequados e vagas

especiais, quebrarem as leis que regulamentam seu funcionamento, reagirem agressivamente se perguntadas sobre sua ação infratora e, frequentemente, darem justificativas morais para comportamentos morais não aceitáveis. Nessas condições, como explica Bandura (1977; 1995), as pessoas utilizam mecanismos psicológicos e tentam justificar seus comportamentos reprováveis para tornarem-se socialmente aceitáveis.

Assim os condutores procuram justificação para o comportamento inadequado sem assumir as responsabilidades por eles, ou seja, nesse contexto, Novaco, Stokols e Milanes (1990) argumentam que o motorista, muitas vezes, infringe as regras e desrespeita o outro condutor de modo deliberado sem se importar com as consequências. Assim, o egoísmo foi caracterizado na linguagem utilizada por muitos condutores quando eram perguntados se haviam estacionado corretamente.

Veja o exemplo: “não estaciono onde tem vaga, estaciono onde tem espaço, não vejo porque tanta vaga para deficiente”. Essa ação é caracterizada pelo desprezo ao direito de outra pessoa em função do interesse próprio e denota o caráter egoístico da ação infratora. Este mecanismo, encontrado por este estudo juntamente com o mecanismo da atribuição da culpa (Bandura, 1996), indicou que uma releitura do modelo de desengajamento moral deveria ser feito.

Assim, na tentativa de explicar a infração, os condutores distorcem o agente da ação, distorcem as consequências e a visão da vítima agindo de maneira egoísta ao colocar sua necessidade acima da necessidade do outro. Para atenuar o efeito da ação sobre a vítima, utilizam-se dos mecanismos de negação e admissão da culpa, no intuito de tornar a ação egoísta aceitável.

Desse modo, a visão egoísta do condutor infrator precisa ser modificada. Em primeiro lugar, esse comportamento egoísta se mantém porque não há fiscalização ostensiva dos atos infracionais. Isso sinaliza que a percepção sobre o fato de que a lei deve ser obedecida é fraca.

Segundo, o cidadão deve respeitar a autoridade legal. A figura do policial tem presunção de legitimidade e como tal deverá ser respeitada. Assim, é necessário punir o infrator, desse modo tal modificação tornar-se-ia possível. A ação punitiva também pode ser vista como educativa se realizada de maneira efetiva.

Terceiro, A maioria dos participantes declarou ter aprendido a dirigir em autoescola. Isso significa que a outra parte aprendeu a dirigir por outros meios. Esse é um aspecto relevante na formação do condutor brasileiro uma vez que só a partir de 1997 com a instituição do Código de trânsito Brasileiro (Brasil, 1997) passa ser instituída a obrigatoriedade do indivíduo se submeter à formação de condutor para adquirir a habilitação para o trânsito de veículo automotor, por outro lado, significa que a sociedade tem um papel importante relativo à discussão da temática educação para o trânsito (ver: Diretrizes e Bases da Educação Nacional: Lei nº 9394).

Para Wilde (2005) os condutores experimentam, e antecipam, em qualquer momento do tempo, certa quantidade de perigo e comparam seu nível possível de risco, nessa percepção de risco do condutor. Nessa direção, foi observado que o condutor parece perceber o risco de ser multado como muito baixo à medida que se comportou de maneira inadequada mesmo quando havia condições favoráveis para obedecer à regra.

Observou-se a necessidade de avaliar a logística do estacionamento do ICCsul, pois o condutor não dispõe da área específica de embarque e desembarque de passageiros. Por conta dessa carência, muitos param indevidamente provocando acidentes. Na ocasião de realização desse estudo, 2 acidentes foram registrados exatamente porque o motorista parava dentro da via no local mais próximo do acesso ao pedestre. Falta faixa para o pedestre atravessar a via que separa o estacionamento do ICCsul. Falta ainda estacionamento para bicicleta e rampa adequada para o deficiente.

No estacionamento da BCE existe carência de acesso para o deficiente. O único que existe está em estado precário de conservação e, muitas vezes, os condutores estacionam em frente

bloqueando a passagem. Sugere-se que mais rampas de acesso sejam disponibilizadas. A iluminação muitas vezes é precária. O usuário muitas vezes justifica seu comportamento alegando que um amigo (a) já foi sequestrado ou roubado, logo não tem segurança estacionar em vagas mais afastadas da iluminação e do movimento.

O fenômeno estudado competição por espaço em estacionamentos é um problema local, regional e global. Portanto, medidas de intervenção local podem facilitar o desenvolvimento de ações educativas em outras localidades. Como ação local, aponta-se a necessidade de sensibilização por parte dos condutores que utilizam vagas especiais ou áreas proibidas; o melhoramento da acessibilidade para idosos e deficientes, passageiros. Deve-se ajustar de maneira visível a sinalização vertical e horizontal para que o condutor seja bem orientado.

Por fim, o comportamento no trânsito sempre envolve conflitos de interesse. Nesse sentido, o condutor precisa ser sensibilizado, pois uma vez que ele coloca sua vida em risco, também põe a de outras pessoas. De modo particular, precisa mais ainda ser sensibilizado sobre o “espírito” de cidadania. Na situação de estacionamento público, sua conduta é ostensivamente egoísta, reage agressivamente se perguntado sobre seu comportamento de desobediência e ainda tenta se justificar. Para tanto, sugere-se que campanhas educativas devem ser consideradas com o objetivo de se alcançar uma convivência harmoniosa. A educação do motorista pode ser a saída para se reduzir os acidentes de trânsito (Rozestraten, 1988). Pode servir como medida para reduzir as estatísticas de uma das principais causas de morte no Brasil a fim de se obter maior segurança. Ver site do Denatran – Departamento Nacional de Trânsito. Dados nacionais de acidentes de trânsito. Disponível na página eletrônica na data de 06 de setembro de 2010 –

Uma reflexão sobre o delineamento metodológico deste estudo permite propor algumas sugestões. Sugere-se que outros delineamentos poderão facilitar o avanço na

aplicação dos conceitos de territorialidade e da teoria cognitiva.

O instrumento do estudo 1 baseou-se em observações sistemáticas, portanto não abrange a variável infração/violação na sua completude. De certo modo, violar envolve intenção. A observação não contempla essa dimensão. Essa é uma limitação que pode ser superada a partir da elaboração de um questionário que venha a contemplar a referida variável de modo mais abrangente.

Para o estudo 2 foram realizadas observações livres do comportamento do condutor no momento da infração. De um lado, as observações retrataram que o condutor reage agressivamente quando questionado sobre seu comportamento infrator, por outro não foi encontrada uma associação entre o tipo de infração cometida e a reação agressão. Investigar outras emoções relacionadas às estratégias cognitivas utilizadas pelo infrator poderá ser a chave para explicar os mecanismos relativos à agressão-infração.

O instrumento do estudo 3 limitou-se ao procedimento de entrevista. Para avançar, as categorias encontradas a partir desse instrumento poderiam servir para se desenvolver uma escala de desengajamento moral testando os itens das anteriores (Iglesias, 2002; Neto, 2009) acrescentando-se novos itens a partir das justificativas apresentadas pelos infratores no estudo 3. A finalidade seria de se apurar o valor preditivo desses instrumentos. Supõe-se que à medida que se venha a adotar diferentes técnicas de coletas de dados será possível contemplar melhor o comportamento de competição por espaço em ambiente público, por exemplo, avançar o sinal vermelho, ou falar ao celular e dirigir.

Não foram identificadas associações significantes entre essas duas variáveis infração da lei e reação do condutor. Portanto, sugere-se que mais pesquisas deverão ser realizadas considerando-se a influência da cultura, uma dimensão não contemplada por este trabalho que talvez tenha interferido nesses resultados. É provável que esse resultado se deva às limitações metodológicas referidas acima. Por outro lado, há necessidade de se planejar outros delineamentos e

instrumentos de coleta de dados, tais como questionários, escalas que abranjam diferentes percepções, que venham facilitar a obtenção de resultados mais consistentes quanto à relação invasão, infração e reação agressiva.

Vale ressaltar que esse estudo indica um modelo teórico que explica a associação entre a ação infratora e os efeitos que ela tem sobre a vítima, no caso do motorista brasileiro que compete por uma vaga de estacionamento apropriando-se indevidamente do espaço. Esse é o resultado dos estudos realizados no Distrito Federal. Caso eles sejam replicados em outras cidades ou estados, existe a possibilidade de se encontrar diferenças nos resultados.

## 7.1 Agenda

Segue outra sugestão para pesquisas futuras, considera-se que as variáveis legitimidade da lei (obrigação para obedecer à lei e presunção de legitimidade para com a autoridade legal) e satisfação para com as autoridades poderão ser aquelas que influenciam o comportamento de obediência. Para se avaliar estas variáveis, sugere-se que o questionário utilizado por Tyler (1990), no estudo de Chicago sobre obediência à lei poderá ser útil. O primeiro passo seria traduzir o questionário que contempla 117 perguntas, incluindo-se variáveis sociodemográficas.

O procedimento inicial deve ater-se a três etapas básicas, traduzir, fazer a validação semântica considerando o viés cultural e aplicar, ou seja, submetê-lo a uma pequena amostra para se avaliar a dimensão desse comportamento alvo. A seguir, após avaliação desse instrumento, planejar e delinear a pesquisa considerando-se uma amostra de maior espectro. Desse modo, estima-se obter resultados mais robustos sobre os comportamentos de invasão e infração da lei, estabelecendo-se as devidas correlações entre as variáveis consideradas. Assim espera-se obter argumentos mais consistentes para se explicar porque o motorista desobedece à lei de maneira deliberada.

Outra proposta seria investigar os mecanismos cognitivos envolvidos em cada tipo de infração e suas relações com a intenção de invadir, ou seja, pesquisa futura poderia investigar

quais estratégias cognitivas estariam relacionadas à intenção de invadir a vaga do idoso e depois justificar. Identificar essas estratégias, provavelmente, seria mais eficiente para se desenvolverem planos de intervenção do que

simplesmente indicar os mecanismos utilizados com maior frequência. Além do mais, outras medidas são necessárias para a continuação deste trabalho.

## 8 REFERÊNCIAS

- Abdel-Aty, M. A., & Abdelwahab, H. T. (2000). Exploring the relationship between alcohol and the driver characteristics in motor vehicle accidents. *Accident Analysis and Prevention, 32*, 473-482.
- Åberg, A. (1997). The role of perceived risk of detection. In T. Rothengatter, & E. C. Vaya (eds.) *Traffic and Transport Psychology*. Oxford: Elsevier Science Ltda.
- Acioly, C., & Davidson, F. (1998). *Densidade urbana: um instrumento de planejamento e gestão urbana*. Rio de Janeiro, MAUAD Editora.
- Ajzen, I. (1985). *From intentions to actions: a theory of planned behavior*, (pp. 11-39). Berlin: Springer-Verlag.
- Almeida, A. C. (2007). *A cabeça do brasileiro*. Rio de Janeiro: Record.
- Altman, I. (1975). *Environment and social behavior: Privacy, personal space, territory and crowding*. Monterey, CA: Brooks/cole.
- Altman I., & Chemers, M. (1980). *Culture and the environment*. Cambridge University Press, New York.
- Aragonés, J. I., & Américo, M. (1998). (Eds.). *Psicología Ambiental*. Madrid: Ediciones Parámide.
- Arnett, J. (1990). Drunk driving, sensation seeking, and egocentrism among adolescents. *Personality and Individual Differences, 11*, 541-546.
- Assis, M. (1994). *Relíquias da casa velha*, vol. II. Rio de Janeiro, Nova Aguilar. Original publicado em 1906.
- Baker, S. P., Whitfield, R.A., & O'Neil, B. (1987). Geographic variations in mortality from motor vehicle crashes. *New England Journal of Medicine, 316*, 1384-1387.
- Bandura, A. (1977). *Social learning theory*. New Jersey: Prentice-Hall.
- Bandura, A. (1986). *Social Foundations of Thought & Action: A Social Cognitive Theory*. Englewood Cliffs: Prentice Hall.
- Bandura, A. (1990). Selective activation and disengagement of moral control. *Journal of Social Issues, 46*, 27-46.
- Bandura, A. (1995). Multifaceted scale of mechanisms of moral control disengagement. Manuscrito não-publicado. *Department of Psychology: Stanford University*.
- Bandura, A. (1999). Moral disengagement in the perpetration of inhumanities. *Personality and Social Psychology Review, 3*, 193-209.
- Bandura, A., Barbaranelli, C., Caprara, G., & Pastorelli, C. (1996). Mechanisms of moral disengagement in the exercise of moral agency. *Journal of Personality and Social Psychology, 71*, 364-374.
- Bandura, A., Caprara, G. V., & Zsolnai, L. (2000). Corporate transgressions through moral disengagement. *Journal of Human Values, 6*, 57-64.
- Bandura, A., Underwood, B., & Fromson, M. E. (1975). Disinhibition of aggression through diffusion of responsibility and dehumanization of victims. *Journal of Research in Personality, 9*, 253-269.
- Bardin, L. (1977). *Análise de conteúdo*. Lisboa: Edições 70.
- Baxter, J. S., Macrae, C. N., Manstead, A. S., & Stradling, S.C. (1990). Attributional biases and driver behavior. *Social Behavior, 5*, 185-192. PB: US: John Wiley and Sons.
- Becker, F. D. (1973). Study of spatial markers. *Journal of Personality and Social Psychology, 26*, 439-445.
- Becker F.D., & Mayo, C. (1971). Delineating personal space and territoriality, *Environment and Behavior, 3*, 375-381.
- Bell, P. A., Greene, T. C., Fisher, J. D., & Baum, A. (2001). *Environmental psychology*. (5th ed.). Belmont, CA: Eadsworth/Thomson.
- Baxter, J. S., Macrae, C. N., Manstead, A. S. R., Stradling, S. G., & Parker, D. (1990). Attributional biases and driver behaviour. *Social Behaviour, 5*, 185-192.

- Bianchi, A., & Summala, H. (2002). Moral judgement and drivers' behavior among Brazilians students. *Psychological Reports, 91*, 759-766.
- Bierdbrauer, G. (1994). Toward an understanding of legal culture: variations in individualism and collectivism between Kurds, Lebanese and Germans. *Law & Society Review, 28*, 243-264.
- Boyle, J., Dienstfrey, S., & Sothoron, A. (1998). *National Survey of Speeding and Other Unsafe Driving Actions: Driver Attitudes and Behavior, vol 2*, National Highway Traffic Safety Administration, Washington, DC, Report DOT-HS-808-749.
- Brown, B. B. (1987). Territoriality. In D. Stokols, & I. Altman (Eds.). *Handbook of environmental psychology, vol. 2*, (pp. 505-531). New York: Wiley.
- Brown, B. B., & Altman, I. (1981). Territoriality and residential crime: A conceptual framework. In P. J. Brantingham & P. L. Brantingham (Eds.), *Environmental criminology*, (pp. 55-76). Beverly Hills: Sage.
- Brown, B. B., & Werner, C. M. (1985). Social cohesiveness, territoriality, and holiday decorations: the influence of cul-de-sacs. *Environment and Behavior, 17*, 539-565.
- Brown, G. (2009). Claiming a corner at work: Measuring employee territoriality in their workspaces. *Journal of Environmental Psychology, 29*, 44-52.
- Brown, G., Laurence, B. T., & Robson, S. L. (2005). Territoriality in organizations. *Academy of Management Review, 30*, 577-594.
- Brown, L. R. (2008). *Plan B 4.0. Mobilizing to save civilization*. W. W. Norton & Company, New York: London.
- Castellà, J., & Pérez, J. (2004). Sensitivity to punishment and sensitivity to reward and traffic violations. *Accident Analysis and Prevention, 36*, 974-952.
- Chandler, A. (1996). The changing definition and image of hackers in popular discourse. *International Journal of the Sociology of Law, 24*, 229-251.
- Chantler, N. (1996). *Profile of a computer hacker*. Florida: Infowar.
- Clark, D. E., Cushing, B. M. (2004). Rural and urban traffic fatalities, vehicle miles, and population density. *Accident Analysis and Prevention, 36*, 967-977.
- Clarke, R. V., & Cornish, D. B. (1994). Modeling offender's decisions: a framework for research and policy. In Farrington, D. P. (Ed.), *Psychological Explanations of crime*, The International Library of Criminology, Criminal, Justice & Penology, (pp. 399-437). Brookfield, VT: Dartmouth Publishing Company.
- Brasil. Código de Trânsito Brasileiro. Lei nº 9.503. (1997). Disponível online em: [www.presidencia.gov.br/ccivil\\_03/Leis/L9503.htm](http://www.presidencia.gov.br/ccivil_03/Leis/L9503.htm)
- Cooper, P. J. (1977). State of the art report on traffic conflict research in Canada. In: *Proceedings, First Workshop on Traffic Conflicts*, (pp. 22-33).
- Cornish, D. B., & Clarke, R. V. (1986). *The reasoning criminal: rational choice perspectives on offending*. New York: Springer-Verlag.
- Cunha, L. F. (2003). Essa via convida para correr? Influência dos fatores físicos da via urbana no comportamento de velocidade do motorista. UnB/Instituto de Psicologia, dissertação de mestrado.
- DaMatta, R. (2000). *A casa e a rua* (5ª ed.). Rio de Janeiro: Guanabara Koogan.
- David, E. C., & Brad, M. C. (2004). Rural and urban traffic fatalities, vehicle miles, and population density. *Accident Analysis and Prevention, 36*, 967-977.
- Dejoy, D. M. (1992). An examination of gender differences in traffic accident risk perception. *Accident Analysis and Prevention, 24*, 237-246.
- Dimmer, A., R., & Parker, D. (1999). The accidents, attitudes and behaviour of company car drivers. Em G. B. Grayson (Ed.), *Behavioural Research in Road Safety IX*, Crowthorne: *Transport Research Laboratory*.

- Denatran – Departamento Nacional de Trânsito.  
Dados nacionais de acidentes de trânsito  
Disponível online em:  
[www.portaldotransito.com.br/estatisticas/estatisticas-do-denatran.html](http://www.portaldotransito.com.br/estatisticas/estatisticas-do-denatran.html)
- Denning, D. (1998). *Information Warfare and Security*. Reading: Addison-Wesley.
- Brasil. Diretrizes e Bases da Educação Nacional.  
Lei nº 9394 (1996). Lei Darcy Ribeiro.  
Disponível em:  
<http://portal.mec.gov.br/seb/arquivos/pdf/livro081.pdf>
- Dollard, J., Doob, L. W., Miller, N. P., Mowrer, O. H., & Sears, R. R. (1939). *Frustration and aggression*. New Haven, CN: Yale University Press.
- Duarte, F. (2004). Being “flexible and labile”: the Brazilian jeitinho as a problem-solving strategy in an urban sustainability program. Paper presented at the VI International Conference of the Association of Iberian and Latin American Studies of Australasia (AILASA), Adelaide.
- Dula, C. S., & Ballard, M. E. (2003). Development and evaluation of a measure of dangerous, aggressive, negative emotional, and risky driving. *Journal of Applied Social Psychology, 33*, 263-182.
- Dula, C. S., Geller, E. S. (2003). Risk, aggressive, or emotional driving: Addressing the need for consistent communication in research. *Journal Safety Research, 34*, 559-566.
- Edney, J. J. (1974). Human territoriality. *Psychological Bulletin, 81*, 959-975.
- Edney, J. J. (1975). Territoriality and control: A field experiment. *Journal of Personality and Social Psychology, 31*, 1108-1115.
- Edney, J. J. (1976). Human territories: Comment on functional properties. *Environmental and Behavior, 8*, 31-48.
- Evans, L. (1991). *Traffic safety and driver*. New York: Van Nostrand Reinhold.
- Ellison, P. A., Govern, J. M. Petri, H. L., & Figler, M. H. (1995). Anonymity and aggressive driving behaviour: A field study. *Journal of Social Behavior and Personality, 10*, 265-272.
- Elisson-Poter, P., Bell, P., & Deffenbacher, J. (2001). The effects of trait driving anger, anonymity, and aggressive stimuli on aggressive driving behaviour. *Journal of Applied Social Psychology, 31*, 431-443.
- Federal Highway Administration. [FHWA]. (1996-1998). Highway statistics series: summary to 1995; 1996; 1997 [on-line]. Washington, DC: U.S. Department of Transportation. Disponível online em:  
<http://www.fhwa.dot.gov/ohim/ohimstat.htm>
- Ferguson, S. A., Williams, A.f., Chapline, J. F., Reinfurt, D. W., & De Leonardis, D. M. (2001). Relationship of parent driving records to the driving records of their children. *Accident Analysis and Prevention, 33*, 29-34.
- Fisher, D. F., Bell, A. P., & Baum, A. (1984). *Environmental psychology*. 2ª ed. Saunders College Publing.
- Fletcher, D. (1995). A five-year study of effects of fines, gender, race, and age on illegal parking in spaces reserved for people with disabilities. *Rehabilitation psychology, 40*, 203-210.
- Forward, S. E. (2006). The intention to commit driving violations: A qualitative study. *Transportation Research Part F, 9*, 412-426.
- Fraine, G., Smith, G. S., Zinkiewicz, L., Chapman, R., & Sheehan, M. (2007). At home on the road? Can drivers' relationships with their cars be associated with territoriality? *Journal of Environmental Psychology, 27*, 204-214.
- Gibson, J. L., & Caldeira, G. A. (1996). The legal culture of Europe. *Law and Society Review, 30*, 55-85.
- Gifford, R. (2002). *Environmental psychology*. 2ª ed. Boston: Allyn & Bacon.
- Gifford, R. (1997). *Environmental psychology: Principal and practice*, 2nd ed. Boston, MA: Allyn and Bacon.

- Gifford, R., & Hine, D. W. (1997). Toward cooperation in commons dilemmas. *Canadian Journal of Behavioural Science*, 29, 167-178.
- Groeger, J.A., & Brown, I. D. (1989). Assessing one's own and other's driving ability: influence of sex, age, and experience. *Accident Analysis and Prevention*, 21, 155-168.
- Gulian, E., Mathews, G., Glendon, A. I., & Davis, D. R. (1989). Dimensions of driver stress. *Ergonomics*, 32, 585-602.
- Günther, H. (2001). Ambiente, Trânsito e Psicologia: antecedentes de comportamentos inadequados no trânsito. (Série: Planejamento de Pesquisa nas Ciências Sociais). Brasília, DF: UnB, Laboratório de Psicologia Ambiental. Disponível na URL: [www.psi-ambiental.net/pdf/02Sugestoes.pdf](http://www.psi-ambiental.net/pdf/02Sugestoes.pdf).
- Günther, H. (2003). Como Elaborar um Questionário. (Série: Planejamento de Pesquisa nas Ciências Sociais, N° 01). Brasília, DF: UnB, Laboratório de Psicologia Ambiental.
- Günther, H., Elali, G., & Pinheiro, J. Q. (2008). A abordagem multimétodos em estudos pessoa-ambiente: características, definições e implicações. In H. Günther., & J. Q. Pinheiro (Orgs.), *Métodos de pesquisa nos estudos pessoa-ambiente* (pp. 369-396). São Paulo: Casa do Psicólogo.
- Günther, H., & Rozestraten, R. J. A. (2005). Psicologia Ambiental: Algumas Considerações sobre sua Área de Pesquisa e Ensino (série: Textos de Psicologia Ambiental n° 10). Brasília, DF: UnB, Laboratório de Psicologia Ambiental.
- Hardin, G. (1968). The tragedy of the commons. *Science*, 162, 1243-1248.
- Harre, N., Field, J., & Kirwood, B. (1966). Gender differences and areas of common concern in the driving behaviors and attitudes of adolescents. *Journal of Safety Research*, 27, 163-173.
- Harris, P. B., & Brown, B. B. (1996). The home and identity display: Interpreting resident territoriality from home exteriors. *Journal of Environmental Psychology*, 16, 187-203.
- Harris, P. B., & McAndrew, F. T. (1986). Territoriality and compliance: The influence of gender and location on willingness to sign petitions. *The Journal of Social Psychology*, 126, 657-662.
- Hennessy, D. A., & Wiesenhal, D. L. (1997). The relationship between traffic congestion, driver stress and direct versus indirect coping behaviours. *Ergonomics*, 40, 348-361.
- Hoffmann, M. H., & Gonzalez, L. M. (2007). Acidentes de trânsito e fator humano. In: M. H. Hoffmann, R. M. Cruz, & Alchieri, J. C. (Orgs.). *Comportamento Humano no Trânsito*. São Paulo: Casa do psicólogo, (pp. 377-391).
- Holanda, A. B. (2004). *Dicionário da Língua da Portuguesa*. São Paulo. Positivo.
- Houaiss, A. (2009). *Dicionário Houaiss da Língua Portuguesa*. Rio de Janeiro. Objetiva.
- Iglesias, F. (2002). Desengajamento Moral: um estudo com infrações de trânsito. RJ: UFRJ, dissertação de mestrado não publicada.
- Iglesias, F. (2007). Comportamento em fila de espera: uma abordagem multimétodos. Brasília: UnB/Instituto de Psicologia, tese de doutorado.
- Iglesias, F. (2008). Desengajamento Moral. Em Bandura, Azzi, Polydoro e cols., *Teoria Social Cognitiva: Conceitos Básicos*. Porto Alegre: ArtMed.
- Ittelson, W., Proshansky, H., Rivlin, L., & Winkel, G. (1974). *An Introduction to Environmental Psychology*. Nova York: Holt, Rinehart & Winston.
- Johnson, E. J., & Tversky, A. (1983). Affect, generalization, and the perception of risk. *Journal of Personality and Social Psychology*, 45, 20-31.
- Jonah, B. A., & Dawson, N. E. (1987). Youth and risk: Age differences in aggressive driving, risk perception, and utility risk, Alcohol, Drug and Driving, 33, 13-29.
- Jornal o Globo em 12/07/2007. [www.reporterbrasil.org.br/clippings.php](http://www.reporterbrasil.org.br/clippings.php)
- Kirkham, J. L., & Wollan, L. A. (1980). *Introduction to Law Enforcement*. New York: Harper & Row Publishers.

- Knapp, M. (1978). *Social intercourse: From greeting to goodbye*. Boston: Allyn and Bacon, Inc.
- Lajunen, T., & Parker, D. (2001). Are aggressive people aggressive drivers? A study of the relationship between self-reported general aggressiveness, driver anger and aggressive driving. *Accident Analysis and Prevention*, 33, 243-255.
- Lajunen, T., Parker, D., & Summala, H. (1999). Does traffic congestion increase driver aggression? *Transportation Research Part F*, 2, 225-236.
- Lajunen, T., & Summala, H. (2003). Can we trust self-reports of driving? Effects of impression management on Driver Behaviour Questionnaire responses. *Transportation Research F*, 6, 97-107.
- Lara, A. A., Silva, A. V., & Günther, H. (1996). Educação para o trânsito: uma tentativa de intervenção num estacionamento universitário. XXVI Reunião Anual de Psicologia, Ribeirão Preto, 10/1996.
- Lawrence, T. B., Robinson, S. L., & Brown, B. G. (2005). *Academy of Management Review*, 30, 577-594.
- Lay, D., & Cybriwsky, R. (1974). Urban graffiti as territorial markers. *Annals of the Association of American Geographers*, 64, (pp. 491-505).
- Lazarus, R. S. (1991). *Emotion and adaptation*. New York: Oxford University Press.
- Lerner, S. J., Gonzalez, M. R., Small, A. D., & Fischhoff, B. (2003). Effects of fear and anger on perceived risks of terrorism: A national field experiment. *Psychological Science*, 14, 113-150.
- Lerner, J. S., & Keltner, D. (2001). Fear, anger, and risk. *Journal of Personality and Social Psychology*, 81, 146-159.
- Levy, D. M. (1990). Youth and traffic safety: The effects of driving age, experience and education. *Accident Analysis and Prevention*, 11, 125-127.
- Lin, M-R., Huang, W., Hwang, H-F., Wu, H-D. I., & Yen, L-L. (2004). The effect of crash experience on changes in risk taking among urban and rural young people. *Accident Analysis and Prevention*, 36, 213-222.
- Lind, E. A., & Tyler, T. R. (1988). *The Social Psychology of Procedural Justice*. New York: Plenum.
- Lourens, P. F., Viseres, J. A., & Jessurum, M. (1999). Annual mileage, driving violations, and accident involvement in relation to drivers' sex, age, and level of education. *Accident Analysis and Prevention*, 31, 593-597.
- Maher, C. R., & Lott, D. F. (1995). Definitions of territoriality used in the study of variation in vertebrate spacing systems. *Animal Behaviour*, 49, 1581-1597.
- McKenna, F. P., Stanier, R. A., & Lewis, C. (1991). Factors underlying illusive self-assessment of driving skill in males and females. *Accident Analysis and Prevention*, 23, 45-52.
- Mercer, G. W. (1989). Traffic accidents and convictions: group totals versus rate per kilometerdrivem. *Risk Analysis*, 9, 71-77.
- Mesken, J. Hagenzieker, M. P. Rothengatter, T., & DeWaard, D. (2007). Frequency, determinants, and consequences of different drivers' emotions: an on-the-road study using self-reports, (observed) behaviour, and physiology. *Transportation Research Part F*, 10, 458-475.
- Milgram S. (1970). The experience of living in cities. *Science*, 167, 1461-1468.
- Ming-Der Li., Ji-Liang Doong., Kai-Kuo Chang., Tsung-Hsueh Lu., & Ming-Chang Jeng. (2008). Differences in urban and rural accident Characteristics and medical service utilization for traffic fatalities in less-motorized societies. *Journal of Safety Research*, 39, 623-630.
- Mohan, D. (2002). Road safety in less-motorized environments: future concerns. *International Journal of Epidemiology*, 31, 527-532.
- Monteiro, C. A. S. (2004). Variáveis antecedentes de erros e violações do motorista. UnB/ Instituto de Psicologia, tese de doutorado.

- Moore, C. (2007). Moral disengagement in processes of organizational corruption. *Journal of Business Ethics, 80*, 129-139.
- Moore, D. S. (2005). *A estatística básica e sua prática*. LTC: Rio de Janeiro.
- National Highway Traffic Safety Administration [NHTSA], (1999). [www-fars.nhtsa.dot.gov/States/StatesFatalitiesFatalityRates.aspx](http://www.fars.nhtsa.dot.gov/States/StatesFatalitiesFatalityRates.aspx).
- Nerb, J., & Spada, H. (2001). Evaluation of environmental problems: A coherence model of cognition and emotion. *Cognition and Emotion, 15*, 521-551.
- Neto, I. L. (2009). Justificativas de motoristas para infrações de trânsito: esboçando um modelo. Brasília: UnB/Instituto de Psicologia, dissertação de mestrado não publicada.
- Novaco, R. W., Stokols, D., Campbell, J., & Stokols, J. (1978). Traffic congestion, Type A behavior, and stress. *Journal of Applied Psychology, 163*, 467-480.
- Novaco, R. W., Stokols, D., Campbell, J., & Stokols, J. (1979). Transportation stress, and community psychology. *American Journal of Community Psychology, 7*, 361-380.
- Novaco, R. W., Stokols, J., & Milanes, L. (1990). Objective and subjective dimensions of travel impedance as determinants of commuting stress. *American Journal of Community Psychology, 18*, 231-257.
- Nunes da Silva, F. (2002). Transporte e acessibilidade. In L. Valadares Tavares: *Reformar Portugal*. Oficina do livro, Lisboa.
- Omata, K. (1995). Territoriality in the house and its relationship to the use of rooms and the psychological well-being of Japanese married women. *Journal of Environmental Psychology, 15*, 147-154.
- Osofsky, M. J., Bandura, A., & Zimbardo, P. G. (2005). The role of moral disengagement in the execution process. *Law and Human Behavior, 29*, 371-393.
- Parker, D. (1998). *Fighting computer crime: A new framework for protecting information*. New York: John Wiley & Sons, Inc.
- Parker, D., Lajunen, T., & Stradling, S. G. (1998). Attitudinal predictors of interpersonally aggressive violations on the road. *Transportation Research Part F, 1*, 11-24.
- Parker, D., Manstead, A. S. R., & Stradling, S. G. (1995). Driving errors, driving violations and accident involvement. *Ergonomics, 38*, 1036-1048.
- Parker, D., West, R. J., Stradling, S. G., & Manstead, A. R. S. (1995). Behavioural characteristic and involvement in different types of traffic accident. *Accident Analysis and Prevention, 27*, 571-581.
- Peck, R. C. (1993). The identification the multiple accidents correlates in high risk drivers with specific emphasis on the role of age, experience, and prior traffic violation frequency. *Alcohol, Drugs & Driving, 9*, 145-166.
- Porter, E. B., & Berry, D. T. (2004). Abusing the roadway "commons": Understanding aggressive driving through an environmental preservation theory. In T. Rothengatter, & R. D. Huguenin (Ed.), *Traffic and transportation psychology: theory and application*. Proceedings of the ICTTP 2000, (pp. 165-175). Elsevier. New York.
- Porter, E. B., & England, K. J. (2000). Predicting red-light running behaviour: A traffic Safety study in three urban settings. *Journal of Safety Research, 31*, 1-8.
- Radelet, L. A., & Carter, D. L. (1994). *The police and the community*. New York: Macmillan College Publishing Company.
- Rattner, A., Yagil, D., & Sherman-Sesal, C. (2003). The sense of entitlement to violate the law: legal disobedience as a public versus a private reaction. *Social Behavior and Personality, 31*, 545-556.
- Reason, J. T., Manstead, A. S. R., Stardling, S. G., Baxter, J. S., & Campbell, K. (1990). Errors and violations on the road: A real distinction? *Ergonomics, 33*, 1315-1332.

- Retting, R. A., & Williams, A. F. (1996). Characteristics of red light violations: Results of a field investigation. *Journal of Safety Research*, 27, 9-15.
- Retting, R. A., Ulmer, R. G., & Williams, A. F. (1998). Prevalence and characteristics of red light running crashes in the United States. Arlington, VA: *Insurance Institute for Highway Safety*.
- Rosenbloom, T., Bem-Eliyahu, A., Biegel, A., & Perlman, A. (2009). Committing driving violations: An observational study comparing city, town and village. *Journal of Safety Research*, 40, 215-219.
- Rosenbloom, T., Barkan, H., & Nemrodov, D. (2004). For heaven's sake keep the rules: Pedestrians' behavior at intersections in ultra-orthodox and secular cities. *Transportation Research Part F* 7, 395-404.
- Rozestraten, R. J. A. (1988). *Psicologia do trânsito: conceitos e processos básicos*. São Paulo, SP: EPU; EDUSP.
- Rozestraten, R. J. A. (2001). Os prós e os contras da análise de acidentes no trânsito. *Arquivos Brasileiros de Psicologia*, 53, 7-22.
- Rozestraten, R. J. A. (2007). Ambiente, trânsito e psicologia. In M. H. Hoffman., R. M. Cruz., & J. C. Alchieri (org). *Comportamento Humano no Trânsito*. 3ª ed. São Paulo: Casa do Psicólogo.
- Ruback, R. B., & Juieng, D. (1997). Territorial defense in parking lots: Retaliation against waiting drivers. *Journal of Applied Social Psychology*, 27, 823-836.
- Ruback, R. B., & Snow, J. N. (1993). Territoriality and non-conscious racism at water fountains: Intruders and drinkers (blacks and whites) are affected by race. *Environment and Behavior*, 25, 250-267.
- Ruckelshous, W. D. (1998). Managing commons and community: Pacific northwest people, salmon, rivers, and sea. In: J. A. Baden, & D.S. Noonan (Eds.), *Managing the commons* (2nd ed.) Bloomington, Indiana University Press.
- Schrank, D., & Lomax, T. (2004). Urban Mobility Report. Texas Transportation Institute. Disponível em <http://mobility.tamu.edu/ums/>.
- Shinar, D. (1998). Aggressive driving: the contribution of the drivers and situation. *Transportation Research Part F*, 1, 137-160.
- Shinar, D., & McKnight, A. J. (1986). The effects of enforcement and public information on compliance. In L. Evans., R. C. Schwing, (Eds). *Human Behavior and Traffic Safety*. Plenum Books, New York.
- Silva, A. V. (1999). Comportamentos de motoristas de ônibus: itinerário urbano, estressores ocupacionais e estratégias de enfrentamento. UnB/Instituto de Psicologia, dissertação de mestrado.
- Simon, F., & Cobert, C. (1996). Road traffic offending, stress, age, and accident history among male and female drivers. *Ergonomics*, 39, 757-780.
- Small, A. D.; Lerner, S. J., & Fischhoff, B. (2006). Emotion Priming and attributions for terrorism: Americans' reactions in a national field experiment. *Political Psychology*, 27, 289-298.
- Smith, H. J., & Tyler, R. T. (1996). Justice and power: when will justice concerns encourage the advantaged to support policies which redistribute economic resources and the disadvantaged to willingly obey the law? *Europe Journal of Social Psychology*, 26, 171-200.
- Sockza, L. (2005). *Contextos humanos e psicologia ambiental*. Fundação Calouste Gulbenkian. Lisboa.
- Sommer, R., & Sommer, B. (2002). *A practical guide to behavioral research: tools and techniques*. (5ª ed.). Nova Iorque, Oxford: Oxford University Press.
- Spafford, E. (1997). Are hacker break-ins ethical? In M. Ermann., M. Williams., & M. Shauf, (Eds.) *Computers, Ethics, and Society*. (pp. 77-88). New York: Oxford.
- Stokols, D., & Altman, I. (Orgs.). (1987). *Handbook of environmental psychology*. ( 2º vols). New York: Willey.

- Stokols, D., Novaco, R. W., Stokols, J., & Campbell, J. (1978). Traffic congestion, Type-A behavior, and stress. *Journal of Applied Psychology*, 63, 467-480.
- Stradling, S. G. and Meadows, L. M. (1999). Highway code and aggressive violations in UK drivers. Paper presented to the Aggressive Driving Issues Conference, Ontario Ministry for Transportation, Toronto.
- Stradling, S. G., Meadows, M. L., & Beatty, S. (2001). Identity and independence: two dimensions of driver autonomy. In G. B. Grayson, (Ed.), *Behavioural Research in Road Safety X. Crowthorne: Transport Research Laboratory*.
- Stradling, S. G., Meadows, M. L., & Beatty, S. (2004). Characteristics and crash-involvement of speeding, violating and thrill-seeking drivers. In T. Rothengatter, & R. D. Huguenin (Ed.), *Traffic and transportation psychology: Theory and application*. Proceedings of the ICTIP 2000, (pp. 177-199). Elsevier.
- Sulman M. J. M., Meaddows, M. L., & Pajo, K. (2002). Aberrant driving behaviours amongst New Zealand truck drivers. *Transportation Research-Part F Traffic and Psychology and Behaviour*, 5, 217-232.
- Sulman, M. J., Meadows, M., & Pajo, K. (2004). Errors, lapses and violations in the drivers of heavy vehicles. *Traffic and Transport Psychology: theory and application*. Proceedings of the ICTIP 2000, (pp. 147-154). Elsevier.
- Sykes G., & Matza, D. (1957). Techniques of neutralization: A theory of delinquency. *American Socio-logical Review*, 22, 664-670.
- Taylor, R. B. (1988). *Human Territorial Functioning: an empirical, evolutionary perspective on individual and small group territorial cognitions, behaviours, and consequences*. Cambridge University press.
- Taylor, R. B., & Brooks, D. K. (1980). Temporary Territories: Responses to intrusions in a public setting. *Population and Environment*, 3, 135-145.
- Taylor, R. B., & Stough, R. R. (1978). Territorial cognition: Assessing Altman's typology. *Journal of Personality and Social Psychology*, 36, 418-423.
- Tränkle, U., Gelau, C., & Metker, T. (1990). Risk perception and age-specific accidents of young drivers. *Accident Analysis & Prevention*, 22, 119-125.
- Tyler, T. (1990). *Why People Obey the Law*. New Haven: Yale University. Press.
- Tyler, T. (2001). A psychological perspective on the legitimacy of institutions and authorities. In J. T. Jost, & B. Major, (Eds.), *The Psychology of Legitimacy Cambridge: Cambridge University press*.
- Tyler, T., & Mitchell, G. (1994). Legitimacy and the empowerment of discretionary legal authority: the United States supreme court and abortion rights. *Duke Law Journal*, 43, 703-814.
- Underwood, G., Chapman, P., Wright, S., & Crundall, D. (1999). Anger While driving. *Transportation Research Part F*, 2, 55-68.
- Voas, R. B., Tippetts, A. S., & Fell, J. (2000). The relationship of alcohol safety laws to drivers in fatal crashes. *Accident Analysis and Prevention*, 32, 483-492.
- Werner, C. M., Brown, B. B., & Damron, G. (1981). Territorial marking in the game arcade. *Journal of Personality and Social Psychology*, 41, 1094-1104.
- Wiesenthal, D. L., Hennessy, D. A., & Totten, B. (2003). The influence of music on mild driver aggression. *Transportation Research Part F*, 6, 125-134.
- Wilde, G. J. S. (2005). *O limite aceitável de risco: Uma nova psicologia de segurança e de saúde*. Casa do Psicólogo. Org. Rozestraten, R. J. A.
- Xie, C. Q., & Parker, D. (2002). A social psychological approach to driving violations in two Chinese cities. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behavior*, 5, 293-308.
- Yagil, D. (1998a). Instrumental and normatives for compliance with traffic laws among young and older drivers. *Accident Analysis and Prevention*, 30, 417-424.

- Yagil, D. (1998b). Gender and age differences in attitudes toward traffic laws and traffic violations. *Transportation Research Parte F: Traffic Psychology and Behavior*, 1, 123-135.
- Yagil, D. (2001). *Drivers and Traffic laws: A Review of Psychological Theories and Empirical Research*. University of Haifa, Israel.
- Yagil, D. (2004). Drivers and Traffic Laws: a review of psychological theories and empirica research. In T. Rothengatter, & R. D. Huguenin. (2004). *Traffic and transportation psychology: theory and application*. Proceedings of the ICTTP 2000, (pp. 487-504). Elsevier.
- Zimbardo, P. G. (1969). The human choice: individuation, reason, and order vs. desindividuation, impulse and chaos. In W. J. Arnold, & D. Levine (Eds.). *Nebraska Symposium on Motivation*.
- Zlapoter, T. J. (1991). Determinants of motor vehicle deaths in the United States: a cross-sectional analysis. *Accident Analysis and Prevention*, 23, 431-436.

Apêndice A — Instrumento utilizado no estudo 1: Sistema de categorias  
Comportamento de invasão de vagas reservadas e áreas especiais em estacionamentos públicos

Sistema de categorias de eventos em invasão de estacionamento público

Data	Horário	Posto de observação		Pesquisador
/ /	:	ICC sul	BCE	
Ambiente	Cheio	Vazio		
Sinalização	Placa	Linha de solo		
Acesso	deficiente	Pedestre		
Veículo	Governo	Firma	Particular	
Infração				
Invasão	Vaga especial	Idoso	motociclista	deficiente
		ambulância		
	Área especial	Carga/descarga	Proibido estacionar	Dentro da rotatória
		Contramão de direção		
	Fila dupla	Formar fila dupla		

Apêndice B — Tabela 6.1.3.2 Frequências observadas das invasões e infrações cometidas.

Categoria	Infração	Sinalização existente	Vaga disponível		Frequência	Percentual
			Sim	Não		
Fila dupla	Formar Fila dupla <sup>1</sup>		153	64	217	46%
	Proibido estacionar <sup>2</sup>	Placa regulamentação	66	23	89	
Áreas especiais	Carga e descarga <sup>3</sup>	Placa indicativo de vaga	29	3	32	32%
	Estacionar na Rotatória	Linha de proibição	16	9	25	
	Estacionar na contra mão de direção	Sentido de circulação	3		3	
	Total		114	35	149	
Vagas especiais	Vaga deficiente <sup>4</sup>	Placa indicativo de vaga reservada – PIVR	44	11	55	
	Vaga ambulância	PIVR	19	8	27	22%
	Vaga do idoso <sup>5</sup>	PIVR	6	5	11	
	Vaga do motociclista	Marca de delimitação	8	3	11	
	Total		77	27	104	
	Total		344	126	470	100%

1 Mais 24 eventos – fila dupla – ocorreram em cima da área de proteção do estacionamento (linhas de solo apagadas).

2 Mais um evento com a placa R4<sup>a</sup> – proibido estacionar – apagada.

3 Mais 16 eventos onde a “placa indicativo de vaga” – carga e descarga – não estava presente.

4 Mais 12 eventos onde a “placa indicativo de vaga” – deficiente – estava apagada.

5 Mais 1 evento onde a “placa indicativo de vaga” – idoso – estava escondida dentro de uma árvore.

Apêndice C — Instrumento utilizado no estudo 3: Roteiro de entrevista semiestruturada

a. Estamos fazendo uma pesquisa sobre o uso do estacionamento você pode participar?

Sim ( ) Não ( )

b. Você acha que estacionou de modo adequado?

Sim ( ) Não ( )

c. Por quê?

Justificativa: \_\_\_\_\_

d. Você utiliza este estacionamento todos os dias?

Sim ( ) Não ( )

e. Há quanto tempo você tem CNH

(em anos)? \_\_\_\_\_

f. Com quem aprendeu a dirigir?

g. Com algum familiar ( ); com vizinho ( ); com amigo ( ); sozinho ( );

na autoescola ( );

h. Foi multado nos últimos dois anos? Sim ( ); Não ( ); Não lembro ( )

i. Qual a sua idade? \_\_\_\_\_

Apêndice D — Perguntas excluídas do instrumento do estudo 1

9. Qual a estratégia de Invasão utilizada

10. Quantos quilômetros dirige por dia (média):

De 1 a 10km ( ); De 11 a 20km ( )

De 21 a 30km ( ); De 31 a 40km ( )

41 ou mais ( ); Não sei dizer ( )

11. Quantos quilômetros dirige por dia (média):

De 1 a 10km ( ); De 11 a 20km ( )

Apêndice E — Perguntas excluídas do instrumento do estudo 3: entrevista.

Pergunta 10: Qual a solução para quem estaciona de modo inadequado?

Pergunta 11: Qual sua renda familiar?

Apêndice F — Termo de consentimento livre e esclarecido

Universidade de Brasília – UnB

Instituto de Psicologia

Programa de Pós-Graduação em Psicologia Social, do Trabalho e das Organizações

Termo de consentimento livre e esclarecido

Eu, \_\_\_\_\_  
, \_\_\_\_\_ anos, concordo em participar, por minha livre e espontânea vontade de uma pesquisa proposta pela UnB – Comportamento do condutor no estacionamento público, sendo desenvolvida pelo Laboratório de Psicologia Ambiental.

Declaro estar esclarecido (a) e informado (a) que a pesquisa visa conhecer as ações dos condutores de veículos automotores na utilização dos estacionamentos públicos. Essas informações serão utilizadas para construção de um saber sobre o modo como os condutores se comportam.

De livre e espontânea vontade responderei às perguntas da entrevista e estou ciente que não serei identificado (a) no trabalho escrito ou apresentado.

Declaro, também, estar ciente de que terei a liberdade de recusar a participar ou retirar meu consentimento em qualquer fase da pesquisa, sem penalização alguma ou sem quaisquer prejuízo pessoal.

Tenho garantia de sigilo aos dados confidenciais envolvidos na pesquisa e minha participação está livre de qualquer remuneração ou despesa.

O termo foi assinado por mim e por um dos pesquisadores.

Sujeito da pesquisa:

\_\_\_\_\_

Pesquisador: \_\_\_\_\_

Data: \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_

Identificação e contato da pesquisadora

Zuleide Oliveira Feitosa (Fone: 61 81389556)

Laboratório (fone: 61 33072625)

e-mail: zld.feitosa@gmail.com