



Universidade de Brasília

Instituto de Psicologia

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

Justificativas de motoristas para infrações de trânsito:

Esboçando um modelo

Ingrid Luiza Neto

Dissertação apresentada ao
Programa de Pós-Graduação em
Psicologia Social, do Trabalho e das
Organizações como requisito parcial
para a obtenção do grau de Mestre
em Psicologia.

Brasília-DF

Outubro de 2009

Justificativas de motoristas para infrações de trânsito: Esboçando um modelo

Esta dissertação de mestrado foi avaliada e aprovada no dia 28/10/2009 pela

seguinte banca examinadora:

Hartmut Günther

Instituto de Psicologia - Universidade de Brasília

(Orientador)

Alessandra Bianchi

Universidade Federal do Paraná

(Membro)

Paulo César Marques da Silva

Departamento de Engenharia Civil - Universidade de Brasília

(Membro)

Ronaldo Pilati

Instituto de Psicologia - Universidade de Brasília

(Suplente)

Dedicatória

In memoriam

Ao meu pai Osmar e à minha prima Daniela que, dentre milhares de outros brasileiros, tiveram suas vidas precocemente roubadas pela violência no trânsito.

Ao professor Reinier Rozestraten. Suas idéias ficarão eternamente registradas em minha memória e sempre serão lembradas por aqueles que fazem psicologia de trânsito no Brasil.

Agradecimentos

- À minha mãe Olga e ao meu irmão Léo.
- Ao Neto, pelo amor e por ser a pessoa que acredita mais em mim do que eu mesma.
- Aos meus pequeninos Enzo, Théó, Lucca e Pietra. As ausências durante este período refletem o meu desejo de oferecer sempre o melhor para vocês.
- À Déia por cuidar tão carinhosamente da minha casa e da minha equipe.
- Ao professor Hart, pela simplicidade, pela brasilidade e pelo coração enorme. À professora Isolda por ser essa pesquisadora tão maravilhosamente doce.
- Aos professores Cláudia Pato, Jairo Borges de Andrade, Luiz Pasquali e Ronaldo Pilati, pelos ensinamentos e aos demais professores do PSTO pela dedicação. Ao professor Fabio Iglesias por ter me deixado a herança do desengajamento moral.
- Aos professores Alessandra Bianchi, da UFPR e Paulo César Marques da Silva, da UnB, pelas dicas e sugestões que tanto enriqueceram esse trabalho.
- À amiga de todas as horas Ana Beatriz e aos colegas de LPA Akira, André, Carlos, Clara, Cleide, Dalma, Daniela, Fábio de Cristo, Fernanda, Júlia, Juliana, Larissa, Lude, Natália, Sandra, Zenith e Zuleide e aos colegas do PSTO Bete, Fernando, Flávia, Narla, Renata, Rodrigo e Vicente, por tornarem a caminhada um pouco mais divertida.
- Aos alunos Louise, Natalia, Pedro Ivo e Vanessa pelo enorme auxílio.
- À equipe da SET, onde tive o meu primeiro contato com as questões do trânsito.
- Aos membros da Câmara Temática de Educação do CONTRAN (2007-2009) pelo aprendizado intenso, especialmente à Juciara Rodrigues, Ana Bernardes, Marcelo Granja, Maura Mouro e Janete Evangelista.
- Aos servidores do DETRAN e do Batalhão de Trânsito da Polícia Militar do DF pela enorme colaboração.

Resumo

Essa dissertação investigou as justificativas de motoristas para infrações de trânsito, utilizando a abordagem multimétodos. Foram revisados os referenciais da psicologia social, psicologia ambiental e psicologia do trânsito. Três estudos foram delineados, buscando compreender os aspectos sociais do fenômeno. O estudo 1 foi realizado com 563 motoristas, que responderam a uma escala de desengajamento moral, com 36 itens. No estudo 2, 161 policiais militares de um Batalhão de Trânsito responderam a um instrumento autoaplicável, contendo 19 itens, no qual indicaram as justificativas mais utilizadas por motoristas infratores. Por fim, o estudo 3 consistiu na análise de conteúdo de 129 recursos interpostos ao DETRAN do Distrito Federal, identificando os argumentos utilizados por condutores infratores que foram multados. Ao longo dos três estudos, elaborou-se um modelo que considera os mecanismos psicológicos mais utilizados pelos motoristas ao justificar seus atos transgressivos, a saber: reconstrução da conduta, distorção do agente da ação, *jeitinho* e negação da culpa. A discussão aponta para a utilização da justificativa como instrumento para a redução de infrações e de acidentes, no sentido de permitir que as autoridades de trânsito desenvolvam contra argumentos convincentes e moralizantes. Conclui-se indicando a necessidade de desenvolver ações de educação e esforço legal que priorizem a busca pela responsabilização do infrator pelos seus atos, pois o transgressor quase sempre exclui a sua participação e responsabilidade no ato cometido.

Palavras-chave: justificativa; infrações; trânsito; comportamento transgressor.

Abstract

This thesis investigates excuses given by drivers to traffic violations, using the multimethodological approach. Social, environmental and traffic psychology theory were revised. Three studies were traced to understand social aspects of the phenomenon. 563 drivers answered a moral disengagement scale that tries to understand the justifications for antisocial acts. In the second study, 161 traffic policemen had answered a list to identify the justifications most used by drivers. The last study analyzed 129 complaints reported to Distrito Federal Traffic Department by violators. From the results, a model was designed, with psychological mechanisms used by drivers to justify traffic violations: conduct reconstruction, diffusion and displacement of responsibility, Brazilian *jeitinho* and culpability denial. The discussion suggests that excuses can be used as an instrument to reduce violations and accidents, because it allows the authorities to develop arguments against violators. Finally, this study indicates the need to develop education and enforcement actions that prioritizes offender accountability for their acts, because they almost always exclude their participation and responsibility in the committed act.

Key Words: excuses, violations, traffic, transgressor behavior

Índice de Tabelas

Tabela 1	Itens da escala do estudo 1 por fator	50
Tabela 2	KMO e teste de esfericidade de Barlett da escala do estudo 1.....	51
Tabela 3	Frequência de justificativas de infratores, segundo relato dos policiais militares	61
Tabela 4	Outras justificativas apontadas pelos policiais militares	62
Tabela 5	Justificativas apontadas pelos infratores nos recursos administrativos ..	72

Índice de Figuras

Figura 1	Ação dos mecanismos de desengajamento moral na conduta transgressora	35
Figura 2	Procedimentos do DETRAN-DF para a análise de recursos de infrações	43
Figura 3	Gráfico <i>scree</i> da escala do estudo	52
Figura 4	Relação entre os componentes da transgressão e os mecanismos de justificação utilizados por motoristas brasileiros – estudo 1	56
Figura 5	Relação entre os componentes da transgressão e os mecanismos de justificação utilizados por motoristas brasileiros – estudo 2	67
Figura 6	Relação entre os componentes da transgressão e os mecanismos de justificação utilizados por motoristas brasileiros – estudo 3	78

Sumário

Resumo	5
Abstract	6
Índice de tabelas	9
Índice de figuras	10
1. Introdução	11
2. Definições preliminares	14
2.1. Trânsito	14
2.2. Psicologia do Trânsito	15
2.3. Trânsito e Psicologia Social	16
2.4. Trânsito e Psicologia Ambiental	17
3. O comportamento transgressivo	19
3.1. O papel das regras no controle da transgressão	22
3.2. As regras e o trânsito	23
3.3. Comportamento transgressivo no trânsito	24
4. O fenômeno de justificar atos transgressivos	29
4.1. A justificativa como redutora do desconforto interno	30
4.2. A justificativa como atribuição de causalidade	31
4.3. A justificativa como desengajamento moral	35
4.4. A justificativa como manifestação cultural brasileira	39
5. As justificativas no contexto do trânsito	42
6. Estudo 1 – Justificativas de motoristas e desengajamento moral	47
6.1. Pergunta de Pesquisa	47
6.2. Hipóteses	47
6.3. Método	47
6.3.1. Amostra	47
6.3.2. Instrumento	48
6.3.2.1. Elaboração do instrumento	48
6.3.3. Procedimentos	49
6.3.4. Análise dos dados	49
6.4. Resultados	50
6.5. Discussão	53

7. Estudo 2 – Relato dos Policiais Militares do Batalhão de Trânsito do Distrito Federal acerca das justificativas apresentadas por infratores	58
7.1. Pergunta de Pesquisa	58
7.2. Hipóteses	58
7.3. Método	58
7.3.1. Amostra	58
7.3.2. Instrumento	59
7.3.2.1. Elaboração do instrumento	59
7.3.3. Procedimentos	60
7.3.4. Análise dos dados	60
7.4. Resultados	60
7.5. Discussão	63
8. Estudo 3 – Justificativas apresentadas pelos infratores em recursos interpostos ao DETRAN-DF	68
8.1. Pergunta de Pesquisa	68
8.2. Hipóteses	68
8.3. Método	68
8.3.1. Amostra	68
8.3.2. Instrumento	69
8.3.3. Procedimentos	69
8.3.4. Análise dos dados	69
8.4. Resultados	69
8.5. Discussão	73
9. Discussão Geral	79
9.1. Limitações dos estudos	84
10. Referências	87
Anexo I - Categoria da CNH dos participantes do estudo 1 e da população do DF..	100
Anexo II – Instrumento do Estudo 1 (para motoristas de veículos de 2 rodas)	101
Anexo III – Instrumento do Estudo 1 (para motoristas de veículos de 4 rodas)	103
Anexo IV – Itens excluídos do instrumento do estudo 1	105
Anexo V – Instrumento do Estudo 2	106
Anexo VI – Categoria da CNH dos participantes do estudo 3 e da população do DF	107

1. Introdução

O trânsito pode ser considerado como um desafio da modernidade, especialmente para aqueles que vivem nas grandes cidades. Fatos referentes ao elevado índice de acidentes, congestionamentos e infrações são noticiados diariamente pelos veículos de comunicação e interferem diretamente na qualidade de vida das pessoas. Tal interferência pode ser expressa pelo estresse vivenciado pelos motoristas e demais participantes do trânsito, pela poluição causada pelos veículos e, o mais impactante, pelas mortes e lesões decorrentes dos acidentes de trânsito que, por sua vez, também representam um transtorno às famílias envolvidas e um excessivo gasto com saúde pública.

O trânsito, tal como a violência, a pobreza, a habitação e a questão ambiental, deve ser tratado como qualquer outra preocupação da vida moderna. As políticas de gerenciamento de transportes, a poluição atmosférica e sonora, o estresse e a intensificação de conflitos sociais são alguns dos itens que tornam o trânsito ainda mais complexo. Nesse sentido, pode ser compreendido como indicativo dos problemas vivenciados nas áreas urbanas, na medida em que reflete os modos de vida dos que trafegam pela cidade e se caracteriza pelo comportamento de seus usuários (Olivatto, 2002).

Contudo, o maior problema a ser superado no trânsito é o elevado índice de acidentes, que representa o segundo maior responsável pelas mortes violentas no Brasil, perdendo apenas para os homicídios (Ministério da Saúde, 2008). Embora essa informação demonstre o quanto os acidentes de trânsito são um problema na nossa sociedade, não parece ser suficiente para convencer as pessoas e as autoridades de que é necessário destinar um tratamento especial e emergencial a essa questão.

Estudos sobre a análise de acidentes de trânsito indicam que, embora sejam multicausais, geralmente estão relacionados à ação humana inadequada, mais especificamente a erros e violações (Bener, Ozkan & Lajunen, 2008; Lajunen, Parker & Summala, 2004; Ozkan, Lajunen & Summala, 2006; Reason, 1990; Schwebel, Severson, Ball & Rizzo, 2006). Nesse sentido, pode-se dizer que os acidentes quase sempre tem como antecedentes um ato infracional, razão pela qual é importante compreender os motivos que levam as pessoas a cometerem essas transgressões, a fim de reverter o quadro dramático de mortes e sequelas causadas por elas (Clark & Engelmann, 2001a; 2001b).

Assim, pensando na importância do tema trânsito para a sociedade atual e considerando que as infrações apresentam grande relação com o número de acidentes, a proposta do presente estudo é investigar que argumentos os condutores apresentam para justificar as infrações que cometem. O principal intuito é identificar que tipo de mecanismo psicológico os infratores utilizam para explicar o ato transgressivo que cometeram, que por sua vez poderá servir de indicativo para a intervenção de policiais e agentes de trânsito na redução do número de infrações, por meio de ações de educação ou de esforço legal.

Para tanto, este trabalho está organizado da seguinte maneira: nos capítulos 2, 3, 4 e 5 serão apresentados alguns referenciais importantes para se compreender o comportamento transgressivo no trânsito. Nos capítulos 6, 7 e 8 serão relatados os três estudos empíricos delineados. O primeiro consiste em verificar se o referencial teórico do desengajamento moral desenvolvido por Bandura (1977; 1995) se aplica à questão das infrações de trânsito. Para isso, 563 motoristas responderam uma escala baseada no instrumento elaborado por Iglesias (2002), que elenca justificativas para comportamentos transgressivos no trânsito.

O segundo estudo foi desenvolvido com 161 policiais militares do Batalhão de Trânsito do Distrito Federal, que apresentaram relatos acerca das justificativas que costumam ouvir dos motoristas infratores.

Por fim, o terceiro estudo abrange a análise de conteúdo de recursos emitidos ao DETRAN-DF por condutores infratores, segundo os preceitos de Bardin (1977).

No decorrer dos três estudos, será delineado um modelo teórico, de acordo com as indicações presentes na literatura e com os resultados obtidos em cada estudo, considerando os aspectos sócio culturais brasileiros.

O último capítulo destina-se à conclusão geral do trabalho e indicações de possíveis estratégias para reduzir a utilização de justificativas e, conseqüentemente, de infrações no trânsito, além das limitações desta pesquisa.

2. Definições preliminares

Neste capítulo serão apresentados conceitos introdutórios, com o objetivo de indicar aspectos necessários para a compreensão do tema trânsito como objeto de estudo.

2.1 Trânsito

O termo trânsito pode ser entendido de diversas maneiras. De acordo com o Código de Trânsito Brasileiro (Congresso Nacional, 1997), em seu artigo 1º, §1º, trânsito consiste na “utilização da via por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga”.

Também pode ser compreendido como “o conjunto de todos os deslocamentos diários, feitos pelas calçadas e vias da cidade, e que aparece na rua na forma de movimentação geral de pedestres e veículos” (Vasconcelos, 1985, p.11). Para este autor, existe uma relação direta entre trânsito, atividade humana e seu deslocamento no espaço e a maioria dos conflitos decorre da circulação urbana.

Ampliando o campo de visão, Rozestraten (1988, p.04) define trânsito como “um conjunto de deslocamentos de pessoas e veículos nas vias públicas, dentro de um sistema convencional de normas, que tem por finalidade assegurar a integridade de seus participantes”. Diferente das definições apresentadas anteriormente, essa conceituação não se restringe a aspectos de circulação de pessoas e veículos, mas considera o trânsito sob as perspectivas sociológica, psicológica e ambiental, voltando-se para o indivíduo (condutores, pedestres), sua mobilidade (deslocamento), o instrumento que utiliza para se deslocar (veículo), o ambiente no qual se desloca (vias, calçadas) e a organização

social (baseada em normas e na preservação da integridade das outras pessoas).

Nesse sentido, esse último autor indica novos rumos ao trabalho do psicólogo, chamando a atenção para a necessidade do olhar social para a questão do trânsito, que deve levar em consideração os aspectos normativos e relacionados à segurança dos usuários. O elemento social passa a ser compreendido como um definidor da conduta das pessoas, pois seus comportamentos, embora agreguem processos psicológicos, também são condicionados pela vida em sociedade (Cunha, 2003; Olivatto, 2002).

2.2 Psicologia do Trânsito

A psicologia do trânsito é “a área da psicologia que estuda, através de métodos científicos válidos, os comportamentos humanos no trânsito e os fatores e processos internos e externos, conscientes e inconscientes que os provocam ou alteram” (Rozestraten, 1988, p. 9). Para esse autor, o trânsito consiste em uma constelação de três eixos, que considera aspectos do comportamento do indivíduo, da via e do veículo. Essa ampliação, mais uma vez, reflete que a visão da psicologia sobre o trânsito não deve pautar-se única e exclusivamente nas características individuais dos sujeitos, tais como emoção e personalidade, mas deve considerar que a relação entre homem e ambiente é recíproca; o comportamento dos pedestres ou motoristas tem raízes externas e, por sua vez, é consequência do seu próprio comportamento e de outras pessoas.

Em termos ambientais, Günther (2004a) redefine a psicologia do trânsito como o estudo da relação recíproca entre quatro (e não mais três) elementos: indivíduo, via, veículo e contexto social, na qual este último elemento serve como pano de fundo e não pode ser ignorado pelos pesquisadores. Nesse sentido, Kruse (2004) propõe a superação do estereótipo da psicologia tradicional como uma ciência que se refere apenas a processos internos e mentais, considerando a relação entre comportamento humano e o

ambiente (físico e social) no qual o indivíduo se encontra.

2.3 Trânsito e Psicologia Social

Na primeira metade do século XX, Kurt Lewin indicou que as pessoas são influenciadas pelo seu mundo social, sendo mais importante aos psicólogos investigar como percebem, interpretam e compreendem o mundo social, do que entender as propriedades objetivas do mundo social em si (Aronson, Wilson & Akert, 2002, p. 03). A definição clássica de Gordon Allport, em 1954, por sua vez, considera que a psicologia social é uma tentativa de entender e explicar como os pensamentos, sentimentos e comportamentos são influenciados pela presença (imaginada ou concreta) de outras pessoas (Aronson & cols., 2002; Cook & Groom, 2004; Gilbert, Fiske & Lindzey, 1998).

A psicologia social, então, passa a ser um importante referencial quando se quer compreender o contexto do trânsito, uma vez que investiga as relações entre indivíduos e entre estes e seus grupos, considerando que o comportamento de cada indivíduo pode ser influenciado pelo comportamento de outras pessoas e vice-versa (Harrison, 1972). Assim, ao analisarmos qualquer comportamento, devemos levar em consideração que o homem é diretamente influenciado pela presença e ação dos outros, não negligenciando a importância do contexto social na ação humana.

Por essa razão, alguns autores concebem a psicologia do trânsito como variante da psicologia social, através da relação entre os indivíduos e os grupos sociais, num ambiente social composto pelos participantes do trânsito (Günther, 2004b; Machado, 2004; Rozestraten, 1986). Essa perspectiva indica que o trânsito é, antes de tudo, um ambiente onde estão presentes comportamentos e relações sociais.

2.4 Trânsito e Psicologia Ambiental

Ao considerarmos os acontecimentos, não devemos concentrar as atenções no usuário em detrimento do próprio ambiente, pois entender e desenhar os espaços para a atividade humana exige que a relação entre ambiente e usuário seja considerada recíproca (Moser & Uzzel, 2003, p. 420-422). Assim, essa subárea da psicologia estuda os indivíduos e os grupos nos contextos físicos e sociais, enfatizando os efeitos das condições ambientais no comportamento e como os indivíduos percebem e agem nesse ambiente. Estuda também as relações entre indivíduos e seus cenários, nas quais as pessoas modificam e, ao mesmo tempo, tem seus comportamentos e experiências alterados pelo ambiente (Gifford, 2007).

A psicologia ambiental foi, durante muito tempo, considerada a partir de uma perspectiva de causalidade, dificultando a compreensão dinâmica multidirecional existente na relação entre a pessoa e o ambiente (Ritterfeld, 1998). Nessa perspectiva, é possível indicar uma relação recíproca, e não causal, entre trânsito e ambiente, conforme exposto por Rozestraten (2004):

A interface entre a psicologia do trânsito e a psicologia ambiental encontra-se no próprio ambiente. Sem ambiente não há trânsito. O trânsito desenrola-se no ambiente do veículo e da via, sendo que ambos influenciam e determinam o comportamento do condutor, dado que qualquer mudança na via provoca alterações no seu comportamento. O ambiente da via e, também, o ambiente especializado do trânsito constroem o comportamento do condutor a produzir ações seguras. (...) Por tudo isso, é papel da psicologia ambiental colaborar para fazer um ambiente no qual o homem se sinta bem para desenvolver suas diversas tarefas (p. 40).

Assim, o estudo dos antecedentes dos eventos do trânsito não deve se restringir apenas ao estudo do indivíduo, de seus eventos privados e de sua subjetividade, mas de sua inserção no contexto ambiental, do impacto do seu comportamento sobre o ambiente e do ambiente sobre seu comportamento (Günther, 2004a).

Feita esta contextualização inicial, convém indicar que o presente estudo está pautado na visão de trânsito como um espaço onde estão presentes elementos sociais, psicológicos e ambientais, sendo reducionista qualquer definição que se baseie apenas em um desses tópicos. Não é possível compreender o trânsito estudando separadamente o indivíduo, a via ou o veículo: é necessário agrupar esses três elementos e, ainda, considerar os aspectos sociais.

Por essa razão, optou-se pela utilização de abordagens de cunho psicossocial do comportamento, que indicam que é relevante considerar tanto as capacidades humanas básicas quanto a maneira como a cultura molda tais potencialidades. Ou seja, compreender as características do indivíduo é importante, mas também é necessário conhecer as influências sociais (Bandura, 2008). Nesse sentido, serão apresentados mais adiante alguns dos conceitos difundidos e estudados pela psicologia social, que se relacionam diretamente com a questão do trânsito, mais especificamente com o fenômeno da justificativa à infração.

3. O comportamento transgressivo

Neste capítulo serão trabalhados os conceitos de comportamento transgressivo e de infrações no trânsito.

A transgressão está presente em todas as sociedades e pode ser compreendida como safadeza, trapaça, fraude, iniquidade, crime, vileza, simulação, apropriação indébita, imoralidade, desonestidade, traição, suborno, corrupção e pecado. Nesse contexto, pode ser interpretada como desobediência a regras normativas ou como um problema social. O comportamento transgressivo, portanto, é aquele que infringe as regras normativas, desde que o ator esteja sujeito à jurisdição de regras (Cohen, 1966, p. 11 – 35).

No aspecto sociológico, a transgressão pode afetar diretamente a vida das pessoas, prejudicando e desestruturando a organização social. Ao notarem, por exemplo, que as transgressões podem ser deliberadamente cometidas, as pessoas podem perder a disposição para desempenhar seus papéis sociais, tornando-se desconfiadas e sentindo-se injustiçadas. Em outro aspecto, se a transgressão for cometida por um número substancial de pessoas, pode indicar alguma falha do sistema, ou mesmo a necessidade de modificá-lo, podendo vir a causar descontentamento e, em casos extremos, ações de rebeldia social. Nesse sentido, a transgressão é considerada negativa e prejudicial, uma vez que pode alterar o funcionamento saudável das organizações sociais.

Por outro lado, nem toda transgressão é considerada necessariamente como uma ação destrutiva. Os pressupostos de Maquiavel, por vezes muito criticados em decorrência de suas implicações éticas, indicam que, na vida em sociedade, regrada de

regras e formas de controlar a ação humana, a transgressão é a estratégia para se obter a vitória ou o êxito.

O segredo da vitória é a insinceridade. O homem que representa todos os seus papéis com sinceridade, no sentido de resposta irrefletida a uma expectativa não analisada, é incapaz de 'êxtase' e, pelo mesmo motivo, inteiramente seguro do ponto de vista daqueles interessados em proteger as regras (Berger, 1996, p. 168).

Em seus escritos, Thoreau (trad. 1997) propõe abertamente que as leis sejam violadas, especialmente como forma de repúdio ao poder do Estado. Santo (1996, p. 08), por sua vez, indica que a transgressão é a possibilidade de transcendência, de romper as amarras de toda acomodação que a apequena, conduzindo à realização de utopias concretas.

Assim, a transgressão pode ser abordada de maneira negativa, considerando as possíveis conseqüências sociais do comportamento transgressivo; ou de maneira positiva, enfatizando o efeito oposicionista e transcendental da violação.

No que se refere à origem, o comportamento transgressivo relaciona-se tanto a questões motivacionais quanto situacionais. As pessoas que praticam atos de transgressão não são tipos específicos de indivíduos, ao contrário, qualquer um, em determinadas circunstâncias, pode agir dessa maneira. Assim, tanto o ator quanto a situação merecem especial atenção nos casos em que a transgressão ocorre.

“A única diferença entre o criminoso e o indivíduo normal é que o normal controla parcialmente seus impulsos criminosos e encontra

expressões para estes, através de atividades socialmente inofensivas”.

Alexander e Staub (apud Cohen, 1966, p. 13-14).

Nesse contexto, pessoas comuns e pacíficas, e não somente aquelas que identificamos como transgressoras, podem cometer atos anti-sociais (Bandura, 1999; Iglesias, 2002; Zimbardo, 1995).

O experimento clássico de Milgram sobre obediência à autoridade, iniciado em 1960 e publicado em 1973, indica como o comportamento das pessoas pode variar, a depender da situação em que se encontra. Os participantes da pesquisa (denominados professores) deveriam ler uma lista de pares de adjetivos para outro indivíduo (denominado aprendiz) que, por sua vez, deveria memorizá-los e associá-los corretamente depois de uma primeira leitura. Caso a resposta fosse incorreta, o experimentador indicava ao professor que administrasse uma descarga elétrica no aprendiz. Conforme avançava o experimento, os erros eram castigados com descargas de maior intensidade. Todavia, o que os professores não sabiam é que os aprendizes eram cúmplices do experimentador que, na verdade, estava interessado em investigar as condições em que uma pessoa estaria disposta a obedecer a outra, mesmo que para isso precisasse impor algum castigo.

Os resultados indicaram diferenças relativas a cada uma das condições experimentais introduzidas. Entretanto, mostraram que, em geral, as pessoas tendem a obedecer à autoridade, podendo deixar em segundo plano as conseqüências de seus comportamentos, agindo de maneira imoral frente às normas sociais, atribuindo a culpa à vítima ou deslocando a responsabilidade a uma autoridade ou instituição (Álvaro & Garrido, 2007).

Esse experimento, embora atribua especial atenção à questão da obediência à autoridade, sugere que as pessoas podem se comportar de maneiras diferentes a depender da situação à qual estão expostas. Ou seja, uma pessoa comum pode se comportar de maneira inadequada, a depender da situação que esteja vivenciando, sem refletir sobre as consequências de sua ação.

3.1 O papel das regras no controle da transgressão

“Sou totalmente dependente da sociedade em que vivo, portanto terei de submeter-me a suas prescrições” (Einstein, trad. 1981, p.17).

As regras podem ser compreendidas como uma espécie de acordo entre as pessoas, que tem como função recomendar a adoção de um comportamento esperado ou adequado. Nesse sentido, representa a condição prévia para a atividade humana organizada e nasce do caráter obrigatório que decorre das interações sociais (Ziéglér, 1969, p. 162). Onde há a interação entre seres humanos e destes com o ambiente, torna-se necessária a delimitação de normas de conduta. Viver em sociedade requer, então, uma adaptação constante às exigências legais, de conduta individual e coletiva, às normas e regras.

Um dos primeiros estudos a investigar a predominância do comportamento transgressivo foi o de Wallerstein e Wyle (1947), realizado em Nova Iorque. Os participantes deveriam preencher um questionário contendo 49 infrações penais, indicando se já haviam cometido algum daqueles atos e se a ação tinha sido praticada antes dos 16 anos de idade. Os resultados indicaram que 99% da amostra assumiu ter praticado uma ou mais infrações. Esse número sugere que a grande maioria das pessoas

comete atos transgressivos e corrobora com os preceitos da teoria do controle social, que considera que as pessoas só se comportam de maneira adequada quando estão sob a vigilância de outros, para evitar reações adversas. Portanto, segundo esta abordagem teórica, os indivíduos não manterão a boa conduta na ausência de vigilância (Rodrigues, 1972).

No entanto, o fato de uma regra indicar algumas condutas socialmente desejáveis não exclui a possibilidade de que a pessoa a desrespeite ou aja de maneira diferente da esperada, tomando atalhos ou encontrando formas de violar os acordos estipulados. Onde existem regras, existem pessoas que as infringem (Cohen, 1966).

Os teóricos que investigam a questão do desenvolvimento moral indicam que o estabelecimento de padrões de conduta moral e de aceitação de regras decorre de procedimentos imitativos e da compreensão das explicações dos agentes socializadores sobre a moralidade e seu significado social, a depender da inserção do indivíduo em diversos grupos e instituições sociais, que o direcionam para padrões de conduta socialmente desejáveis (Bandura, 1977; 1986; 1995; 1999; Martins e Branco, 2001).

Portanto, a regulamentação normativa e a aceitação das regras pelas pessoas tem um papel fundamental de inibir as transgressões, reduzindo a possibilidade de sua ocorrência.

3.2 As regras e o trânsito

Desde a época do imperador romano Júlio César, já havia a proibição do tráfego de veículos em Roma durante o dia. O mesmo aconteceu com o imperador Adriano, que limitou o número de carroças que podiam entrar em Roma, e com Leonardo da Vinci, no século XVI, que propôs colocar os passeios e o leito carroçável em níveis diferentes, como solução para o aumento do trânsito nas cidades e os problemas dos pedestres. No

século XVII, em várias cidades européias, já se proibia estacionar em certas ruas e, em diversas vias, havia tráfego de mão única (Lemes, 2003; Rozestraten, 1988). Assim, a delimitação de regras no trânsito pode ser considerada como uma questão de ordem social.

Embora o trânsito seja governado por regras formais e informais requeridas para compreender o que se passa neste ambiente e antecipar situações perigosas (Rocha, 2005), muitas pessoas as infringem. Mesmo sabendo que, para participar do trânsito, o indivíduo deva aceitar que existem normas que necessitam ser seguidas para se conviver em sociedade, nem sempre é possível seguir essas regras, devido às características inerentes a esse ambiente. O fato do trânsito ser um espaço público, essencialmente de passagem, e não de permanência, revela que nem sempre o indivíduo compreende a dinâmica social de locomoção enquanto convivência, onde é necessário seguir regras (Olivatto, 2002, p. 19).

Para explanar melhor essa questão, DaMatta (1991) indica que, no Brasil, há um forte sentimento de inconsistência frente ao mundo público, que ao invés de ser visto como algo que é de todos, é visto como algo que é de ninguém. Assim, embora existam regras que devam ser seguidas, o indivíduo estabelece relações com o espaço público que muitas vezes o exime de seguir tais regras, por ser um espaço percebido não mais como coletivo, mas individual.

Convém ressaltar que seguir as regras no contexto do trânsito não indica apenas o respeito pelo espaço público como algo que é de todos, mas antes significa preservar critérios básicos de segurança individual e coletiva. Violar regras no contexto do trânsito pode ser fatal para quem as transgride, podendo afetar também outras pessoas. Ultrapassar os limites da velocidade, por exemplo, pode ser prejudicial ao motorista que

se comporta desta maneira, mas também pode trazer transtornos para outros motoristas e pedestres.

3.3 Comportamento transgressivo no trânsito

O comportamento de infratores pode ser definido como desvios deliberados (não necessariamente repreensíveis) das práticas tidas como necessárias para manter uma operação segura dentro de um sistema potencialmente perigoso (Lawton, 1997, p. 24).

O artigo 161 do Código de Trânsito Brasileiro define infração de trânsito como a inobservância de qualquer preceito deste Código, da legislação complementar ou das resoluções do CONTRAN – Conselho Nacional de Trânsito, sendo o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas indicadas em cada artigo. Os artigos 162 a 255 indicam quais são os atos considerados como infrações de trânsito, classificando-os de acordo com a natureza da gravidade e indicando a penalidade e a medida administrativa a ser adotada, caso haja a infração.

Quanto à gravidade, a infração poderá ser considerada gravíssima, grave, média ou leve (art. 258). As penalidades previstas são: advertência por escrito, multa, suspensão do direito de dirigir, apreensão do veículo, cassação da Carteira Nacional de Habilitação ou da Permissão para Dirigir e frequência obrigatória em curso de reciclagem (art. 256) e as medidas administrativas são: retenção ou remoção do veículo, recolhimento da Carteira Nacional de Habilitação, da Permissão para Dirigir, do certificado de registro ou do certificado de licenciamento anual, transbordo do excesso de carga e realização de teste de dosagem de alcoolemia ou perícia de substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica (art. 269).

Entretanto, embora o referido Código tenha tantos artigos que normatizam e regulamentam a conduta no trânsito, muitas pessoas infringem tais disposições, por

diferentes razões, dentre as quais se encontram o desconhecimento da legislação e da sinalização de trânsito, a imprudência ou simplesmente a necessidade de transgredir regras sociais. A infração não é, portanto, apenas um problema de ordem administrativa ou criminal, mas também uma questão social, na qual muitas vezes o infrator não se sente responsável pela transgressão. As infrações de trânsito são uma constante no dia-a-dia das pessoas e, para se reduzir o número de acidentes, é necessário também reduzir o número de infrações cometidas pelos participantes do trânsito.

Alguns autores tem realizado uma distinção entre erros e violações ao se referirem às infrações, visando proporcionar um tratamento mais adequado a cada tipo de infrator, seja do ponto de vista pedagógico, jurídico ou psicológico (Rocha, 2005; Sullman, Meadows & Pajo, 2004).

Em pesquisa utilizando o *Driver Behaviour Questionnaire*, 520 condutores foram solicitados a avaliar a frequência com que cometiam vários tipos de erros e violações enquanto dirigiam (Reason, Manstead, Stradling, Baxter & Campbell, 1990). Três fatores foram identificados: deslizos ou lapsos relativamente inofensivos, erros perigosos e violações. Os lapsos baseiam-se em processos perceptuais (atenção e memória) e são definidos como enganos não intencionais, onde a opção escolhida pelo condutor aparece como única ou correta. Os erros são falhas de observação ou de julgamento e incluem comportamentos como esquecer de acionar a seta ou de verificar os espelhos retrovisores (Parker, Lajunen & Stradling, 1998). Já a violação é baseada em fatores motivacionais, que refletem um comportamento deliberado, envolvendo uma escolha consciente e um risco conhecido.

Esses estudos são importantes para a compreensão do comportamento infrator, especialmente por permitir que sejam estabelecidas estratégias distintas de combate à transgressão e de controle do comportamento (Rothengatter, 1997). Entretanto, apesar

dessa distinção ser compreensível, do ponto de vista da necessidade de avaliação da natureza do ato em si, independente de se tratar de erros, violações, deslizes ou lapsos, todos esses comportamentos caracterizam o cometimento de um ato transgressivo e precisam ser combatidos de uma forma ou de outra, uma vez que representam a possibilidade de acidente.

Em 2001, Clark e Engelmann realizaram dois estudos empíricos sobre a temática da infração de trânsito. No primeiro estudo, motoristas e policiais avaliaram 50 infrações em relação à gravidade, punição julgada adequada, compreensão em relação a quem comete as infrações, probabilidade de punição e frequência de ocorrência. Os resultados indicaram que os motoristas não percebem a gravidade da infração com base nas penas existentes, pois acreditam que as punições legais previstas não são adequadas. Policiais e motoristas concordam em relação às infrações consideradas mais graves, entretanto os motoristas tendem a considerar as infrações como mais sérias que os policiais. Ambos acreditam que quanto maior a gravidade e a seriedade da infração, maior deverá ser a severidade da penalidade.

O segundo estudo, por sua vez, avaliou as diferenças das variáveis gênero, grau de escolaridade e idade nas avaliações realizadas no estudo descrito anteriormente. Os resultados obtidos indicam que as mulheres tendem a considerar mais graves as infrações relacionadas à sinalização e à visibilidade, enquanto homens consideram mais graves as infrações relacionadas à segurança e à dificuldade de trânsito do pedestre. Motoristas mais velhos consideram mais graves as infrações associadas à direção segura e os mais jovens consideram as ligadas à visibilidade e sinalização de outros veículos. Quanto à punição, os mais jovens acreditam que deveria ser maior.

A pesquisa de Yagil (1998) investigou o senso de obrigação dos motoristas para obedecer normas, identificando como as diferenças de gênero e tempo de carteira

interferem na percepção acerca das leis de trânsito. Os resultados apontam que motoristas experientes percebem mais fortemente a importância das leis de trânsito do que motoristas mais jovens e que mulheres apresentam maior senso de obrigação para obedecer às normas e avaliam as leis de trânsito de forma mais positiva que homens.

Esses estudos nos indicam que, em geral, as pessoas acreditam que as punições aplicadas ao cometimento de ato infracional no trânsito não são adequadas à sua gravidade e seriedade. Esse fato pode ser um motivador para o alto índice de infrações que são cometidas diariamente, pois se as pessoas percebem que não há punição efetiva aos atos inadequados no âmbito do trânsito, elas podem transgredir a regra uma vez ou outra. É necessário, portanto, ao se tratar da questão das infrações de trânsito, definir estratégias consistentes e assertivas para educar e penalizar os transgressores.

Também podem ser encontrados na literatura estudos relacionados à temática da infração de trânsito, utilizando o referencial da teoria do comportamento planejado (Ajzen, 1991), que considera não apenas o comportamento em si, mas estabelece relações entre a motivação e práticas inseguras de direção (Forward, 2009; Parker, Manstead, Stirling, Reason & Baxter, 1992).

Por fim, cabe ressaltar a importância de todos esses estudos, pois indicam que medidas indiretas, como a intenção, a percepção ou a justificção, podem trazer inúmeras contribuições para a compreensão acerca do que motiva as pessoas a cometerem infrações. A investigação desses elementos pode trazer subsídios para se coibir a ação infratora, reduzindo também o índice de acidentes.

4. O fenômeno de justificar atos transgressivos

“Não há nada que não possamos inventar para elogiar ou condenar,
sem encontrar justificação para assim proceder.”

Molière, O Misanthropo.

Neste capítulo será discutido o fenômeno das justificativas a atos transgressivos, que, por sua vez, será relacionado a teorias específicas da psicologia social, como tentativa de compreensão social do fenômeno, e a estudos realizados anteriormente sobre a temática.

Justificar atos transgressivos parece ser tão comum quanto cometer transgressões. Johnson (1938, p. 503) indica que, depois de acidentes ou sinistros, os condutores tendem a não se lembrar de determinados detalhes, são motivados a esquecerem tudo o que lhes fazem sofrer ou trazem algum prejuízo pessoal e, ainda, buscam todos os fatos possíveis para justificar o seu comportamento. Nesse contexto, pode-se dizer que a pessoa nega a existência de informações que a colocam sob uma luz desfavorável, dando uma conotação diferente aos fatos. Em geral, as pessoas distorcem a maneira como interpretam a realidade para se sentirem melhores consigo mesmas.

No âmbito do trânsito, é comum as pessoas apresentarem argumentos para explicar o ato transgressivo, especialmente para convencer policiais ou agentes de trânsito a não emitirem multas ou outros tipos de penalidades. O mesmo também costuma ocorrer nas Juntas Administrativas de Recursos de Infrações – JARIs dos Departamentos de Trânsito, que recebem inúmeras solicitações formais para que as penalidades aplicadas sejam revistas, representando um conjunto de justificativas do infrator para explicar o ato que cometeu e tentar se esquivar da pena.

Nesse contexto, é importante entender as justificativas que motoristas atribuem para as infrações de trânsito que cometem, uma vez que essas explicações podem servir como instrumento para a elaboração de estratégias de redução do número de infrações. Exemplificando, se os condutores costumam justificar o ato de estacionarem em locais inadequados devido à falta de sinalização, essa justificativa nos remete à importância das autoridades responsáveis adequarem a sinalização nesses locais. A explicação do infrator, nesse caso, servirá de indicativo para que novas ações sejam desenvolvidas pelos responsáveis, com o intuito de reduzir o número de infrações e de acidentes.

Do ponto de vista da psicologia social, o fenômeno da justificativa pode ser compreendido de diversas maneiras, que serão explicitadas a seguir.

4.1 A justificativa como redutora do desconforto interno

“Comportar-se sem integridade, em si e por si mesmo, produz
dissonância.”

(Harmon-Jones & Mills, 1998)

A teoria da dissonância cognitiva considera que atribuímos justificativas aos nossos comportamentos para reduzir o desconforto interno, especialmente quando percebemos que nos comportamos de maneira irracional ou imoral. Esse desconforto é causado pela experiência de ter praticado um ato que desmente a concepção ou a imagem que temos de nós mesmos, nos obrigando a enfrentar a discrepância entre o que pensamos que somos e a maneira como nos comportamos (Myers, 1999; Aronson & cols., 2002).

O postulado básico da teoria é que a situação de dissonância tem um efeito psicológico negativo e, portanto, a pessoa tenderá a eliminá-la para restabelecer a

congruência (Festinger, 1957, p. 15).

Assim, as pessoas podem utilizar diversos mecanismos psicológicos que contribuam para a redução desse desconforto, dentre os quais podemos citar o fenômeno das justificativas. No contexto do trânsito esse mecanismo é utilizado com frequência, uma vez que envolve a tomada de decisões que podem representar mudanças reais no sistema de valores das pessoas. Exemplificando: um condutor que nunca cometeu infrações pode se deparar com uma situação em que cometa um ato inadequado, tal como dirigir com o farol queimado, e se sentir desconfortável ou chateado com esse fato. Ao ser parado em uma *blitz*, a primeira tendência desse condutor é de justificar que não sabia que seu farol estava queimado. Note-se, entretanto, que o fato de não saber que o farol estava queimado não minimiza a atuação de infração do condutor, apenas a explica e reduz o desconforto causado no motorista. Dessa maneira, justificar a infração é uma estratégia que representa um esforço extra para se obter algo que realmente quer ou evitar algo que realmente não quer.

Assim, pessoas comuns e não somente as transgressoras podem se ver em situações em que precisem contar pequenas mentiras ao agente fiscalizador do trânsito, para se livrar do desconforto psicológico e da possibilidade de receber uma punição. O único problema é que, ao convencer o policial, o infrator pode também convencer-se de que seu comportamento não foi tão recriminável assim, pois se o fosse, certamente o policial teria aplicado a penalidade cabível.

4.2 A justificativa como atribuição de causalidade

A teoria da atribuição analisa como tendemos a explicar e atribuir causas ao nosso comportamento e ao dos outros (Aronson & cols., 2002; Goethals, 2003; Myers, 1999). Interessado pela maneira como as pessoas chegavam a determinadas conclusões,

Heider (1958) indicou que tentamos avaliar o motivo pelo qual uma pessoa age atribuindo causas internas ou disposicionais. Ou seja, tendemos a identificar que as causas do comportamento dos outros estão localizadas na pessoa e esse tipo de atribuição nos remete a uma avaliação negativa do indivíduo em questão.

Exemplificando: ao dizer que um condutor avança o sinal vermelho porque é muito apressado, a atribuição de causalidade é interna ou disposicional, pois relaciona o comportamento a uma característica pessoal do condutor e, portanto, indica uma postura negativa por parte dessa pessoa. Entretanto, se utilizarmos o mesmo exemplo, dizendo que o condutor avançou o sinal vermelho porque havia uma pessoa mal encarada ou um ladrão próximo ao semáforo, a atribuição de causalidade seria externa ou situacional, eximindo o infrator da culpa pela ação cometida. O condutor não fez o que era correto, porque havia um estímulo externo e não por uma característica de sua personalidade. Nota-se que, embora o ato de avançar o semáforo seja inquestionavelmente considerado uma infração, descrita no artigo 208 do Código de Trânsito Brasileiro, dependendo da situação em que ocorre, da causa que lhe for atribuída ou da conveniência, pode ser socialmente considerado como uma ação correta. Entretanto, no contexto do trânsito, a transgressão mesmo sendo eliciada por um agente externo, deve ser observada e penalizada a rigor, pois pode resultar em graves acidentes e até na morte de pessoas inocentes.

Os pesquisadores da atribuição, entretanto, descobriram que muitas vezes podemos cometer o chamado *erro de atribuição fundamental*, que revela uma tendenciosidade do indivíduo ao realizar a atribuição (Johnson & Boyd, 1995; Robins, Spranca & Mendelson, 1996). Segundo esse fenômeno, as pessoas podem perceber e relatar os atos dos outros com maior intensidade e culpabilidade do que ocorreu na realidade.

Em estudo com motoristas com histórico de atropelamento, Dela Coleta (1982) solicitou que motoristas e pedestres indicassem o grau de responsabilidade atribuída ao ato transgressivo que cometeram. Os resultados indicaram que quando a vítima do acidente sofria conseqüências leves, o ator era menos responsabilizado pela ocorrência e quando a vítima sofria conseqüências graves, o ator era mais responsabilizado.

As considerações de Myers (1999) sobre a análise de formulários de avisos de sinistro indicam que geralmente os motoristas descrevem seus acidentes em frases como: “um carro invisível surgiu do nada, bateu no meu e desapareceu em seguida”; “ao me aproximar do cruzamento, havia uma sebe alta que bloqueou minha visão, impedindo-me de ver o outro carro” ou “o pedestre jogou-se na frente do meu carro” (p. 31). Esses exemplos demonstram que as pessoas costumam apresentar causas e determinantes externos ou situacionais para seus comportamentos, positivos ou negativos, que nem sempre condizem com a realidade.

A pesquisa de Olivatto (2002), que teve como objetivo investigar a percepção que motoristas e pedestres paulistas apresentam sobre si mesmos, sobre as leis, sobre as autoridades de trânsito e sobre a autoria de infrações, indicou que o motorista se percebe de maneira mais positiva do que os demais, considerando os outros como mais mal educados, imprudentes e desrespeitosos. Em geral, se consideram vítimas não apenas da irresponsabilidade da maioria, mas da rigurosidade das leis, da incompreensão das autoridades de trânsito, da quantidade de veículos, da sinalização que não existe ou não é suficiente, do excesso de radares, dentre outros.

Na mesma linha de raciocínio, o estudo de Beil (2007) investigou a percepção de invulnerabilidade por parte dos motoristas infratores e identificou que se consideram cautelosos, atentos, preocupados com os outros, além de procurar obedecer às leis e pensar no trânsito de forma coletiva. A autora aponta que os transgressores apresentam

exagerada crença em sua própria habilidade e autoconfiança, podendo inclusive causar acidentes.

Esses estudos demonstram que a ampliação da intensidade e da culpa não acontece quando o indivíduo está analisando o seu próprio comportamento. A tendência é que na autoavaliação o indivíduo invista em atribuições situacionais, criando um dilema de atribuição: a mesma ação pode deflagrar atribuições disposicionais em pessoas que a observam e situacionais nas que a praticam (Robins, Spranca & Mendelson, 1996).

Aronson e cols. (2002, p. 81-110) lembram ainda que “tendemos a assumir o crédito pelos nossos sucessos e de culpar os outros pelos nossos fracassos”. São as chamadas atribuições interesseiras, que nada mais são do que “desculpas” utilizadas como estratégia atribucional específica para manter ou elevar sua auto-estima e para fazer com que as pessoas tenham uma boa impressão. O grande problema da preparação antecipada ou não de desculpas é que as pessoas podem vir a acreditar nelas e, com isso, reduzir o esforço para realizar a tarefa.

Por fim, a questão da atribuição da causalidade pode estar relacionada a eventos acidentais, indicando que, quanto mais grave a consequência de um evento imprevisível, maior a tendência das pessoas em atribuir responsabilidade a outras e de se colocarem na posição de vítima (Dela Coleta, 1982).

Vale salientar que o tipo de atribuição causal que o indivíduo realiza tem um papel importante na mediação entre suas reações e aquelas que se deseja alcançar, modificando-as, direcionando-as e controlando-as (Dela Coleta, 1982). A solução para este erro de atribuição fundamental seria ajustar a atribuição, ao tentar explicar o comportamento das outras pessoas e o seu próprio, levando em conta as características pessoais ou disposicionais e as características situacionais.

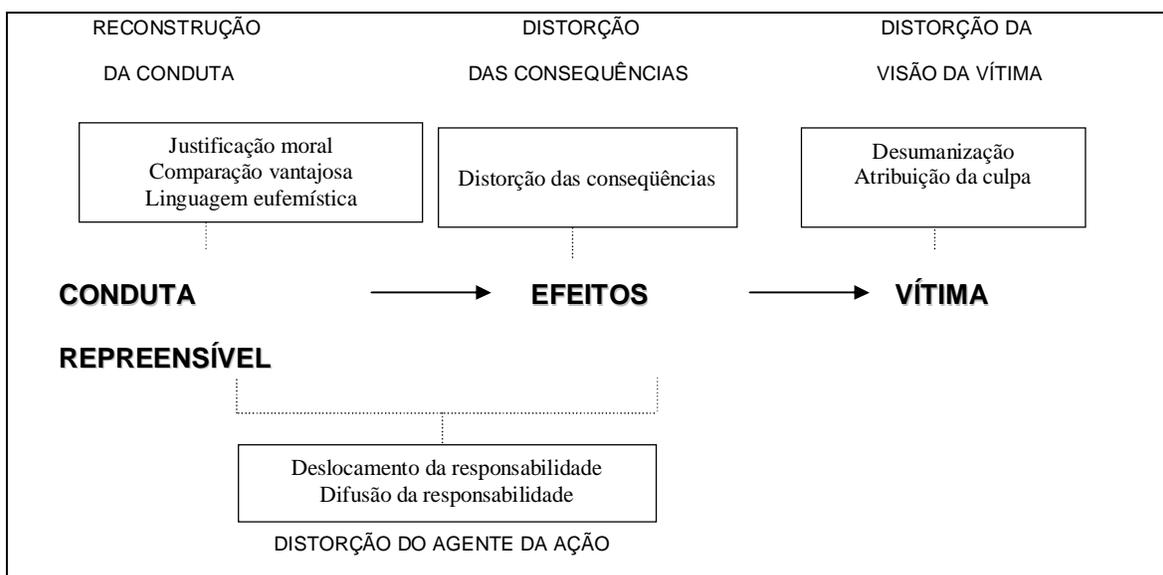
4.3 A justificativa como desengajamento moral

A teoria social cognitiva, desenvolvida por Bandura (1977; 1995), discorre sobre a capacidade que todas as pessoas tem de construir ideologias morais para justificar seus comportamentos, tendendo a convencer a si e aos demais. Utiliza o termo desengajamento para se referir ao cometimento de atos anti-sociais, que são amenizados por meio de justificativas que na verdade só se adequam ao indivíduo que as utiliza.

Em 1995, o autor elaborou um instrumento, denominado *Multifaceted Scale of Mechanisms of Moral Disengagement*. No ano seguinte, desenvolveu com alguns colaboradores um estudo sobre o comportamento agressivo em crianças italianas, no qual as crianças marcavam numa escala do tipo Likert de 3 pontos o seu grau de aceitação a determinados comportamentos transgressivos (Bandura, Barbaranelli, Caprara e Pastorelli, 1996).

Este referencial teórico propõe que a conduta transgressora está pautada em quatro esquemas que, por sua vez, se subdividem em 8 mecanismos de desengajamento moral, conforme exposto na figura a seguir:

FIGURA 1 – Ação dos esquemas e mecanismos de desengajamento moral na conduta transgressora



Fonte: Adaptado de Iglesias (2002, 2008).

O primeiro esquema funciona como uma forma de reconstrução da conduta, onde o transgressor tenta transformar seu ato prejudicial em uma boa conduta. Esse esquema é composto pelos mecanismos de justificação moral, linguagem eufemística e comparação vantajosa, que serão explicados a seguir.

Justificação moral: o que é culpável pode se tornar uma conduta pessoal e socialmente aceitável, por meio de uma reconstrução cognitiva que representa a conduta anti-social a serviço de propostas moral ou socialmente valorizadas.

Linguagem eufemística: mascaramento de atividades repreensíveis na forma como são nomeadas, para diminuir a gravidade da ação ou conferir-lhe um status mais respeitável.

Comparação vantajosa: condutas prejudiciais parecem ter uma pequena consequência ao serem comparadas com atividades mais repreensíveis do que elas.

O segundo esquema funciona como uma distorção do agente da ação, modificando a relação causal entre a conduta e seus efeitos. É composto pelos mecanismos de difusão e deslocamento da responsabilidade.

Difusão da responsabilidade: o controle moral pode ser enfraquecido recorrendo à idéia de que outras pessoas estão agindo na mesma intenção.

Deslocamento da responsabilidade: pessoas podem ver suas ações como emergindo de pressões sociais ou imposições de outros, muito mais do que algo pelo que são responsáveis.

No terceiro esquema, o transgressor busca distorcer as consequências, diminuindo os efeitos da ação anti-social. É composto pelo mecanismo de distorção das consequências, no qual as pessoas acreditam fazer o mal pelo bem ou que os fins justificam os meios, minimizando o mal que causam, evitando encará-lo ou negligenciando seus aspectos nocivos.

O quarto e último esquema considera que o transgressor distorce a visão real de

sua vítima, por vezes invertendo a situação e transformando a vítima em culpada e o agente em vítima. É composto pelos mecanismos da desumanização e da atribuição de culpa.

Desumanização: retira-se das pessoas suas qualidades humanas ou atribui-se a elas qualidades bestiais, não sendo vistas como pessoas que têm sentimentos, mas como objetos ou animais, diminuindo o respeito humano por elas.

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

A teoria social cognitiva prevê que o desengajamento moral influencia a conduta transgressiva, tanto diretamente, quanto pela manipulação de reações antecipadas de culpa, de orientações pró-sociais e de reações cognitivas e afetivas que conduzem à agressão (Bandura & cols., 1996). Os mecanismos podem operar isoladamente ou em conjunto segundo a conveniência de cada situação, não havendo nenhuma hierarquia entre eles.

Nesse sentido, é possível diminuir as circunstâncias e perspectivas que motivam o comportamento infrator. Ao invés de modificar as características pessoais do agente que adota uma conduta prejudicial, Bandura e cols. (1996) sugerem que é preciso aprender técnicas para resistir ao uso do desengajamento moral com aquelas pessoas que mostram-se mais engajadas perante situações que possam gerar uma transgressão.

A escala desenvolvida com crianças deu origem à aplicação do desengajamento moral em diferentes áreas de interesse, especialmente no que se refere ao comportamento transgressivo. Estudos empíricos investigaram a possível relação entre desengajamento moral, comportamento delinqüente, predisposição à agressividade e comportamento pró-social (Bandura & cols., 1996); atos transgressores na sociedade

(Bandura, Caprara, Barbaranelli, Pastorelli & Regalia, 2001) e contra deveres civis (Caprara & Capanna, 2005), atitude perante a pena de morte (Osofsky, Bandura & Zimbardo, 2005) e a intervenção militar (McAlister, 2001; Mc Alister, Bandura & Owen, 2006), comportamento de *bullying* em escolas (Menesini, Sanchez, Fonzi, Ortega, Constabile & Lo Feudo, 2003; Hymel, Rocke-Henderson & Bonanno, 2005) e em presídios (South & Wood, 2006) e uso de *doping* em atividades físicas (Lucidi, Grano, Leone, Lombardo & Pesce, 2004; Boardley & Kavussanu, 2007).

A primeira pesquisa brasileira foi realizada por Clark, Iglesias e da Silva (2000, apud Iglesias, 2002) e buscava investigar uma possível relação entre o uso de 8 tipos diferentes de mecanismos de desengajamento moral e a frequência auto relatada com que se comete infrações no trânsito, considerando variáveis como sexo, idade, número de multas recebidas e envolvimento em acidentes. A escala utilizada neste estudo era composta por 57 itens e permitiu estabelecer correlações positivas e significativas entre o desengajamento moral e o cometimento de atos infracionais no trânsito. Como os resultados obtidos nesse estudo não foram publicados, não foi possível acessar a escala produzida pelos pesquisadores.

Em estudo posterior, Iglesias (2002) apontou falhas em 21 dos 57 itens da escala de Clark, Iglesias e da Silva (2000), passando a utilizar apenas 36 itens. Neste instrumento, foram elencadas justificativas para infrações de trânsito, com 9 categorias desde o “concordo plenamente” ao “discordo plenamente”. Não foi possível, no entanto, manter o balanceamento entre o número de afirmativas referentes a cada um dos oito mecanismos, presente na escala original.

Feitas as devidas alterações, o autor aplicou o instrumento em uma amostra composta por 100 motoristas da cidade do Rio de Janeiro e encontrou correlação positiva e significativa entre o uso dos mecanismos de desengajamento moral e a

freqüência do cometimento de infrações ($r = 0,53$, $p < 0,01$), bem como dos resultados médios de cada um dos mecanismos com a média do cometimento de infrações, em que todos os mecanismos se correlacionaram positivamente com a freqüência das infrações.

Esta última pesquisa indicou a possibilidade de se empregar o referencial teórico desenvolvido por Bandura sobre o desengajamento moral em campanhas de trânsito, na sinalização preventiva e em programas de reabilitação de motoristas infratores, a fim de promover maior engajamento moral.

4.4 A justificativa como manifestação cultural brasileira

A justificativa também pode ser compreendida como um tipo de manifestação cultural. Denominado como o “país do jeitinho”, o Brasil é caracterizado pelo predomínio do pensamento hierárquico, no qual o tratamento igualitário torna-se um tanto quanto complexo. Ou seja, estacionar em locais proibidos, furar a fila em bancos ou repartições públicas, receber algum tipo de benefício da lei ou ser exceção a uma regra geral podem ser consideradas como ações corretas, a depender da situação em que ocorrem (Almeida, 2007).

Em uma pesquisa empírica, realizada em diferentes cidades do Brasil com 200 participantes, Barbosa (2006, p. 41) definiu:

O jeitinho é uma forma especial de se resolver algum problema ou situação difícil e proibida ou uma solução criativa para alguma emergência, seja sob a forma de burla a alguma regra ou norma preestabelecida, seja sob a forma de conciliação, esperteza ou habilidade.

Outra definição de *jeitinho* considera o fenômeno como um processo genuinamente brasileiro pelo qual uma pessoa busca atingir objetivos a despeito de determinações (leis, normas, regras, ordens etc.) contrárias (Motta & Alcadipani, 1999, p. 6.). Nesse sentido, o *jeitinho* passa a ser um mecanismo cultural e socialmente difundido e utilizado, que pode ser compreendido como uma maneira de barganhar e argumentar sobre determinada situação, estabelecendo uma relação positiva entre o transgressor e o agente punitivo, como tentativa de redução ou até mesmo de eliminação da penalidade pelo ato cometido. Trata-se de uma situação limítrofe entre o que é certo ou errado, atuando como uma estratégia de resolução de problemas que, por vezes, utiliza recursos ilícitos em prol do benefício próprio.

O *jeitinho* é expresso pela cordialidade, que pode ser considerada como uma característica clássica do brasileiro e constantemente faz uso de certo charme, como um sorriso, uma piscadela ou um tom suave de voz ou ainda de expressões no diminutivo, caracterizada pela utilização do sufixo “inho” (Duarte, 2004; Holanda, 1975).

Entretanto, nem toda manifestação cultural brasileira indica uma relação positiva entre o transgressor e o agente. O estudo de Abreu (1979) aponta algumas reações de motoristas observadas ao serem flagrados cometendo uma infração, como por exemplo a invocação do prestígio, representada pelo clássico “você sabe com quem está falando?” ou reações agressivas à autoridade policial. Enquanto o *jeitinho* remete à cordialidade e à malandragem do brasileiro, o “você sabe com quem está falando”, ao contrário, busca impor a autoridade, enfatizando a desigualdade presente em nossa sociedade, dando ao interlocutor a certeza de que é superior (Da Mata, 1991).

Nota-se que, nesta última manifestação, o indivíduo nem sempre utiliza uma justificativa para se esquivar da punição, mas sim uma resposta-pergunta que tem como principal finalidade inibir a autoridade policial. Trata-se de uma reação tipicamente

brasileira, que deve ser considerada com especial atenção, pois pode representar uma categoria frequente de respostas no momento em que o infrator é abordado pelo policial, representando um mecanismo sócio cultural efetivo em nossa sociedade.

5. As justificativas no contexto do trânsito

Diariamente as pessoas cometem inúmeras infrações no trânsito e nem sempre essas infrações são passíveis de observação pelas autoridades responsáveis. Muitos condutores estacionam de maneira inadequada, dirigem sem o cinto de segurança ou sob o efeito do álcool, sem que haja a punição efetiva.

Por outro lado, quando a infração é flagrada pela autoridade policial, o infrator pode lançar mão de três estratégias: assumir a culpa pelo ato transgressivo, negar essa culpa ou utilizar mecanismos que expliquem o porquê de seu comportamento, na tentativa de reduzir o desconforto gerado pela situação constrangedora e minimizar sua responsabilidade na ação inadequada.

Dessa maneira, os policiais e outros agentes de trânsito são alvos freqüentes desses mecanismos, uma vez que são os responsáveis diretos pela emissão da penalidade, no ato em que a infração ocorre. Geralmente, é com esses profissionais que o infrator tem o primeiro contato, após saber que foi autuado, e são eles quem escutam muitas explicações e argumentos que visem esclarecer o fato ocorrido. Por essa razão, pode ser interessante investigar as vivências desses profissionais, no sentido de identificar que tipos de justificativas costumam ouvir com mais frequência por parte dos infratores.

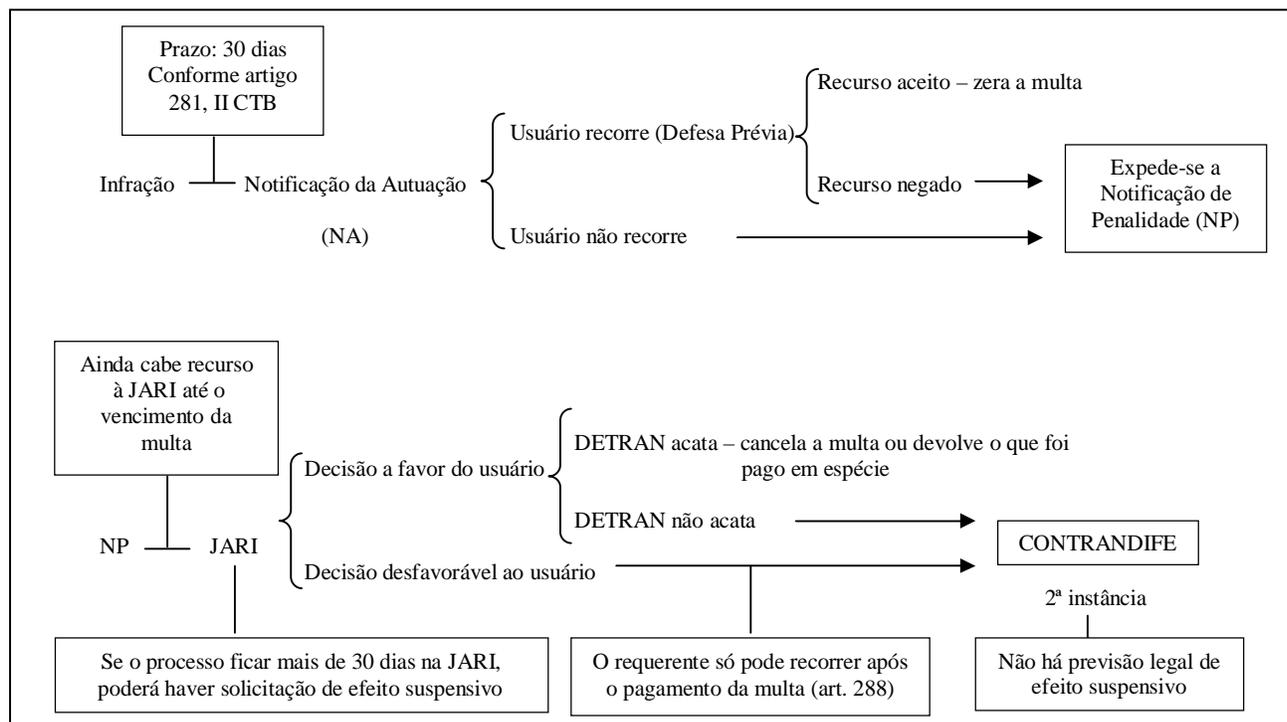
Do ponto de vista administrativo, segundo o Código de Trânsito Brasileiro, o motorista tem o direito de recorrer de qualquer punição por infração de trânsito, caso considere que não a praticou ou que a punição aplicada foi excessiva ou inadequada. Nesses casos, cabe ao condutor recorrer na forma indicada nos artigos 285 a 290, que estabelecem que os recursos deverão ser interpostos perante a autoridade que impôs a penalidade, que por sua vez encaminhará à JARI para julgamento. Das decisões da

JARI cabe ainda novo recurso que será julgado pelo Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, por colegiado especial integrado pelo Coordenador-Geral da JARI, pelo Presidente da Junta que apreciou o recurso e por mais um Presidente de Junta, pelos Conselhos Estaduais de Trânsito – CETRAN ou pelo Conselho de Trânsito do Distrito Federal – CONTRANDIFE – conforme a gravidade da infração. Essa apreciação do recurso encerra a instância administrativa de julgamento de infrações e penalidades, cabendo ainda recorrer à esfera criminal.

No Distrito Federal, conforme orientações obtidas na JARI, o condutor poderá recorrer em dois setores diferentes: na Defesa Prévia, que analisa a legalidade do recurso, e na JARI, que avalia o mérito do recurso.

A figura a seguir demonstra os procedimentos adotados pelo DETRAN-DF entre o momento do cometimento da infração e a análise dos recursos.

FIGURA 2 – Procedimentos do DETRAN-DF para a análise de recursos de infrações



A figura demonstra que, na esfera administrativa, o condutor pode interpor recurso em duas instâncias: a primeira no DETRAN-DF, que por sua vez poderá ser realizada na Defesa Prévia ou na JARI, e a segunda no CONTRANDIFE.

Outra informação obtida refere-se ao elevado número de recursos encaminhados ao DETRAN-DF por mês: em média 2000 à Defesa Prévia e 1800 à JARI. Esse dado indica que muitas pessoas apresentam recursos, na tentativa de se livrar das multas e de outras penalidades. Trata-se de uma maneira de justificar o ato cometido e de tentar se esquivar de uma punição.

Entretanto, vale ressaltar que nem sempre o recurso à infração de trânsito representa uma maneira do indivíduo se escusar da penalidade. Também devemos considerar a possibilidade de o condutor ter argumentos plausíveis para ter cometido o ato, tal como ter que prestar atendimento de emergência médica a alguém. Além disso, é possível que existam casos em que o condutor de fato não tenha cometido a infração, tal como ter estacionado em local cuja sinalização estava disposta de maneira inadequada.

Entretanto, possivelmente essas situações não representem a maioria dos casos em que os condutores interpõem recursos, fato que faz deste instrumento um documento riquíssimo no sentido de demonstrar as justificativas dos condutores para infrações de trânsito. Além disso, indica que tipo de atitude deve ser adotada pelo policial ou agente de trânsito no momento em que está lavrando o auto, seja ela educativa ou punitiva. Exemplificando, se a JARI recebe um número elevado de recursos que alegam que o policial não informou corretamente no auto de infração a identificação do agente responsável, fato este que pode resultar no efeito suspensivo da multa, esse problema seria facilmente resolvido se o órgão comunicasse aos agentes de trânsito como deve ser o preenchimento correto do auto de infração, de maneira que as multas não sejam suspensas por esse motivo. Ou seja, entender a justificativa apresentada pelo infrator,

tanto aquela verbalmente emitida ao agente de trânsito quanto a formalmente interposta por meio de recurso, pode servir como instrumento para a definição de estratégias de abordagens futuras a outros infratores e para a redução do número de acidentes.

Em 1979, Abreu analisou a argumentação apresentada pelos infratores em recursos administrativos e destacou as seguintes invocações: 1) posição do policial inadequada para visualizar corretamente a infração; 2) imprecisões da aparelhagem de medida de velocidade; 3) inadequação ou ausência de sinalização; e 4) estado de necessidade (exemplo: avanço de sinal amarelo para evitar assaltos).

Nesse sentido, o autor indica que o infrator pode, ainda, apresentar algumas reações ao notar que está sendo autuado: 1) agressividade; 2) procura de apoio ou suporte para o seu procedimento, com apelo a algum acompanhante, espectador ou uma resposta do próprio policial à pergunta que lhe foi dirigida; 3) invocação do prestígio de seu cargo ou de algum conhecido, com o objetivo de impressionar o policial, colocá-lo em dúvida ou irritá-lo; 4) racionalização, onde o infrator elabora um raciocínio sobre falsas razões; 5) utilização do espírito crítico, onde o infrator aponta que existem outros fatos mais graves aos quais os policiais deveriam prestar mais atenção; 6) identificação simpática, na qual o infrator admite que está errado; 7) brevidade, quando o infrator aceita a acusação e mostra-se ansioso em afastar-se.

O autor indica que, embora os motoristas tenham o direito de interpor recursos e apresentar argumentos que justifiquem as infrações que cometeram, o policial não necessariamente precisa acreditar neles, pois não basta alegar que determinadas circunstâncias ocorreram, é necessário comprovar a sua existência, fato este que não ocorre na maioria dos recursos.

Diante do exposto até aqui, é possível indicar que as justificativas para as infrações de trânsito são frequentemente utilizadas pelos condutores como uma

estratégia para se livrar da obrigação pecuniária e da culpa pelo ato cometido. Essas justificativas podem prejudicar o bom funcionamento do trânsito, no sentido de eximir o condutor de sua real responsabilidade.

A questão das transgressões no trânsito deve ser constantemente investigada, uma vez que as infrações contribuem diretamente para o aumento do número de acidentes e mortes. Nesse sentido, as justificativas emitidas pelos infratores representam um valioso instrumento para identificar que tipo de desculpas são apresentadas pelos motoristas e que medidas podem ser adotadas pelas autoridades para tentar diminuir o comportamento transgressivo.

No próximo capítulo, serão apresentados os três estudos empíricos delineados para investigar o fenômeno das justificativas que os motoristas apontam para o cometimento de infrações no trânsito.

O primeiro estudo verificou se o referencial teórico do desengajamento moral se aplica à questão das infrações de trânsito. O segundo investigou as justificativas mais ouvidas por policiais militares do Batalhão de Trânsito do Distrito Federal. Por fim, o terceiro analisou o conteúdo de recursos emitidos ao DETRAN-DF por condutores infratores.

Os estudos tem por objetivo identificar as justificativas apresentadas por motoristas segundo sua própria avaliação, segundo a avaliação dos policiais e, por fim, de acordo com argumentos constantes em recursos encaminhados ao DETRAN, geralmente redigidos pelos próprios condutores ou por advogados.

A partir dos resultados encontrados em cada um dos estudos, gradativamente foi possível esboçar um modelo teórico, na tentativa de compreender o fenômeno das justificativas de motoristas para infrações de trânsito, no contexto brasileiro, conforme será exposto nos capítulos seguintes.

6. Estudo 1 – Justificativas de motoristas e desengajamento moral

O estudo 1 tem como base as pesquisas realizadas por Bandura (1977; 1995) e Iglesias (2002) sobre justificativas e desengajamento moral. O propósito principal é investigar se o referencial teórico do desengajamento moral se aplica ao fenômeno de justificar atos transgressivos no trânsito brasileiro.

6.1 Pergunta de pesquisa

A pergunta que norteia esse estudo é se o referencial teórico originalmente desenvolvido por Bandura (1977; 1995) pode ser utilizado para analisar o comportamento infracional no trânsito, no contexto da cultura brasileira.

6.2 Hipóteses

H1: O referencial teórico do desengajamento moral se aplica ao comportamento transgressivo no trânsito brasileiro.

H0: O referencial teórico do desengajamento moral não se aplica ao comportamento transgressivo no trânsito brasileiro.

6.3 Método

6.3.1 Amostra

A pesquisa foi realizada na cidade de Brasília com uma amostra não aleatória, composta por 563 condutores, sendo 56,5% do sexo masculino. A idade dos participantes variou entre 18 e 82 anos ($M=33,57$ e $DP=11,94$). A maioria é solteira (47,95%), com filhos (51,7%), ensino superior incompleto (33,5%) e renda familiar superior a R\$ 5.000,00 (45,8%). O tempo de Carteira Nacional de Habilitação variou

entre 5 dias e 58 anos ($M=12,53$ e $DP=10,78$). Em relação à categoria, 67,1% dos condutores são habilitados na categoria B e 14,3% na categoria AB. Veja tabela completa no anexo I.

6.3.2 *Instrumento*

Foi utilizado um instrumento auto-aplicável composto pela escala de Iglesias (2002) com adaptações e questionário de dados demográficos (sexo, estado civil, se tem filhos, nível educacional, tempo e categoria da CNH).

6.3.2.1 *Elaboração do instrumento*

Antes da pesquisa propriamente dita, foi feito um estudo piloto com 32 participantes, com a finalidade de realizar a validação semântica dos itens. Após a aplicação do instrumento, o participante era questionado sobre a compreensão dos itens e se havia alguma terminologia que julgava inapropriada ou incorreta. A partir dos resultados dessa pré testagem, foram mantidos os 36 itens propostos por Iglesias (2002), porém com algumas alterações semânticas, especialmente naqueles itens que apresentavam dificuldade de compreensão ou afirmações dúbias. Entretanto, não houve modificações drásticas na redação original dos itens propostos pelo autor. Também foi feita a opção por reduzir o número de pontos da escala Likert de 9 para 4, desde o “discordo totalmente” ao “concordo totalmente”.

Os 36 itens da escala foram elaborados de forma a representar cada um dos quatro esquemas de desengajamento moral, sem que houvesse a distribuição equitativa entre os itens e os mecanismos presentes no referencial teórico (13 itens de reconstrução da conduta, 8 de distorção do agente da ação, 4 de distorção das consequências e 11 de distorção da visão da vítima). O instrumento contém alternativas como “falar rapidinho

no celular não tem problema” ou “não é justo ser multado por excesso de velocidade já que muitas pessoas não respeitam os limites”. Com base nos relatos de Günther (1999), foram utilizados termos mais neutros como “avançar o sinal” do que “desrespeitar o sinal”, para evitar ênfase, por exemplo, em aspectos morais.

Por fim, foram redigidas duas escalas diferentes com pequenas adaptações semânticas destinadas a condutores de veículos de duas (anexo II) e de quatro rodas (anexo III). Enquanto no instrumento específico para condutores de veículos de quatro rodas se afirmava que “um motorista que tem seu carro fechado não pode ser julgado por fechar o outro carro em resposta”, no instrumento destinado a condutores de duas rodas se afirmava que “um motociclista que tem sua moto fechada não pode ser julgado por fechar o outro em resposta”.

6.3.3 Procedimentos

Inicialmente, era perguntado ao participante que tipo de veículo ele conduzia, duas ou quatro rodas, com a finalidade de identificar o questionário que lhe seria entregue. O tempo para preenchimento era de 15 minutos aproximadamente. Os questionários foram aplicados em alunos da Universidade de Brasília, de uma escola de formação de profissionais da área de trânsito (instrutores, diretores, psicólogos e especialistas), da Escola Pública de Trânsito do DETRAN-DF, em clubes de motociclistas e em postos de gasolina da cidade. A aplicação ocorreu de maneira individual e em grupo.

6.3.4 Análise dos Dados

Para analisar os dados, inicialmente foram verificados os valores de KMO e do teste de esfericidade de Barlett's. Em seguida, foi feita a análise dos componentes

principais, o teste *scree* de Cattell, a análise paralela dos dados e, por fim, a análise fatorial comum.

6.4 Resultados

Nesta seção, serão apresentados detalhadamente os resultados das análises estatísticas realizadas, especialmente no que se refere à estrutura fatorial do instrumento. Tal apresentação deve-se ao fato de que as pesquisas realizadas anteriormente não atribuíram ênfase a esse tipo de análise, o que pode ser importante para a compreensão da aplicabilidade do conceito de desengajamento moral ao fenômeno das justificativas no trânsito brasileiro.

A estrutura fatorial encontrada está apresentada na tabela a seguir:

TABELA 1 – Itens da escala do estudo 1 por fator

	FATOR			Mecanismo de justificção *	
	1	2	3		
R C	Não tem problema dar uma fechada em alguém que é uma lesma no trânsito.	,683	,261	,149	RC
	Não há problemas em tomar uns choppinhos antes de dirigir.	,558	,167	,079	RC
	Uma pessoa muito lerda na pista da esquerda merece um fino ao ser ultrapassado.	,557	,215	,215	DV
	Não é nada sério avançar um sinal onde não há ninguém pra atravessar.	,534	,447	,033	RC
	Comparado com outros delitos que são cometidos, dirigir bêbado não é nada sério.	,519	-	,221	RC
	Perseguir agressivamente outro carro é uma forma de mostrar que ele se comportou errado.	,512	,213	,223	DV
	Os motociclistas merecem uma fechada pois eles nunca respeitam os carros.	,502	,175	,250	DV
	Alguns motoristas merecem ser tratados como animais.	,465	,211	,118	DV
	Não é justo ser multado por excesso de velocidade já que muitas pessoas não respeitam os limites.	,439	,245	,208	DAA
	Provocar outro motorista por meio de farol alto não causa nenhum dano real.	,432	,167	,216	RC
J E	Os motoristas são tão pressionados no trânsito que são obrigados a cometer algumas infrações.	,127	,627	,226	DAA
	Não é algo ruim ultrapassar o limite de velocidade se for de vez em quando.	,423	,592	,024	RC
	É aceitável cometer uma infração se for por causa da má direção de outros motoristas.	,227	,516	,125	DAA
	As infrações deveriam ser perdoadas se forem cometidas num local que não se conhece.	,127	,469	,274	RC
	Não há problema em cometer infrações que não vão causar acidentes como estacionar em local proibido	315	,457	,312	DC
	Uma pessoa não pode ser culpada por não manter o carro sempre revisado, já que nem todos têm boa condição financeira	,137	,437	,429	DAA

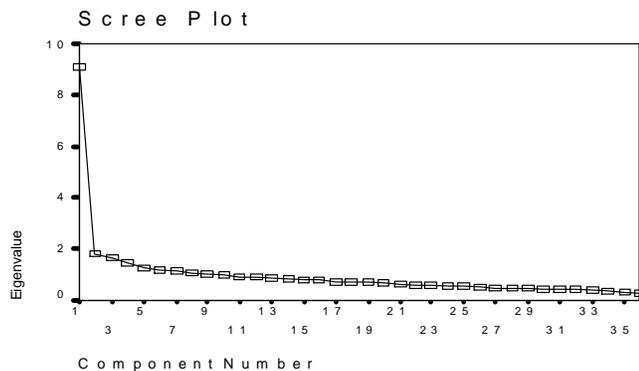
	Falar rapidinho no celular dirigindo não tem problema.	,348	,434	,050	RC
	Ninguém é obrigado a parar no sinal se o governo não investe em segurança.	,297	405	,20	DAA
J	Ultrapassar o limite de velocidade só no momento de uma ultrapassagem não	,178	,381	,054	RC
E	deve ser considerado uma infração.				
	Usar o acostamento num engarrafamento é uma questão de inteligência.	,220	,364	,271	RC
	Um motorista não deve ser culpado por não respeitar os ciclistas, pois os	,280	,354	,291	DV
	Se as pessoas vivem em péssimas condições elas não podem ser culpadas por	,080	,079	,528	DAA
	comportarem agressivamente no trânsito.				
	Se um motorista não teve uma formação adequada ele não deve ser culpado	,018	,121	,514	DAA
	por seu mau comportamento no trânsito.				
D	Muita gente buzina, então não há mal nisso.	,228	,096	,460	DAA
A	Se a pessoa fica agressiva no volante a culpa é do próprio trânsito.	,224	,332	,436	DAA
A	Um motociclista não deve ser punido por ultrapassar o sinal se os ciclistas	,219	,255	,422	DAA
	também o fazem.				
	Uma pessoa não pode ser culpada por dirigir agressivamente se a vida atual a	,360	,134	,403	DAA
	pressiona a agir assim.				
	Se a cidade já está suja mesmo jogar lixo pela janela do carro não é tão sério.	,262	,122	,360	RC
		Alfa		0,82	0,82
				0,70	
				34,85%	
		Total de variância explicada			
* RC: Reconstrução da Conduta		DAA: Distorção do Agente da Ação		DV: Distorção da Visão da Vítima	
DC: Distorção das conseqüências		JE: Jeitinho			

Inicialmente, foram verificados os valores de KMO (0,91) e do teste de esfericidade de Barlett's [$\chi^2(630)=4324,408; p<0,001$], apresentados na tabela 2.

TABELA 2 – KMO e teste de esfericidade de Barlett da escala do estudo 1

Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy	,915
Approx. Chi-Square	4324,408
df	630,000
Sig.	,000

Em seguida, foi realizada a análise dos componentes principais (ACP), que demonstrou que, segundo o critério de *eigenvalue*, há a presença de 9 componentes, que explicam 54,59% da variância observada. Porém, segundo considerações de Laros (2008), esse critério, embora seja um dos mais utilizados pelos pesquisadores, geralmente resulta em severa superextração de fatores, superestimando o verdadeiro número de fatores e indicando o número correto de fatores em apenas 22% dos casos. Por essa razão, também foi realizado o teste scree de Cattell, representado na figura 3.

FIGURA 3 – Gráfico *scree* da escala do estudo 1

Este critério foi escolhido por representar 57% de precisão, sendo, portanto, superior ao critério *eigenvalue* (Laros, 2005). O scree-plot indicou a presença de apenas um grande componente.

Os dados contraditórios obtidos nas análises dos critérios *eigenvalue* e teste scree reforçam a afirmação de que a ACP tende a superestimar as cargas fatoriais e subestimar as correlações entre as dimensões. Por essa razão, decidiu-se utilizar critérios múltiplos, mais especificamente a análise paralela (AP), por ser considerada mais robusta (Laros, 2005; Laros & Puente-Palacios, 2004). Os componentes gerados pela ACP aleatoriamente apresentam os seguintes valores próprios: 9,10; 1,80; 1,65; 1,44 e 1,28. Da AP, através de uma simulação em 100 bancos de dados, obtiveram-se os seguintes valores próprios: 1,51; 1,45; 1,40; 1,36 e 1,33. Este último é superior ao quinto valor próprio que foi gerado na ACP, sugerindo a utilização de uma estrutura tetra-fatorial, corroborando com o modelo inicialmente proposto por Bandura.

Em seguida, foram testadas análises fatoriais comuns (AFC) com um, dois, três e quatro fatores, visando identificar a melhor maneira de tratamento dos dados. Como a AP indicou a existência de quatro fatores, a primeira AFC testada foi a tetrafatorial. Entretanto, essa estrutura demonstrou inconsistências em termos de pertinência e saturação dos itens, prejudicando a fidedignidade do instrumento.

Assim sendo, a melhor estrutura fatorial foi encontrada na AFC com três fatores em rotação varimax ortogonal, indicando a exclusão de oito itens, que apresentaram carga fatorial inferior a 0,35. Tais itens podem ser visualizados no Anexo IV.

O primeiro fator compreende 10 itens e apresenta um alfa no valor de 0,82, com predominância de itens referentes à reconstrução da conduta. O segundo fator compreende alfa de 0,82 e 11 itens, referentes aos mecanismos de reconstrução da conduta e distorção do agente da ação. O terceiro fator compreende sete itens, com alfa de 0,70 e predominância do mecanismo de distorção do agente da ação.

6.5 Discussão

A análise do instrumento utilizado indicou que a escala apresenta critérios de precisão e consistência interna positivos. Entretanto, no que se refere à validade fatorial, percebe-se uma incompatibilidade entre os resultados encontrados e o modelo teórico que embasou a elaboração do instrumento. Ao invés de quatro, foram encontrados três fatores, assim renomeados: reconstrução da conduta, jeitinho (reconstrução da conduta + distorção do agente da ação) e distorção do agente da ação.

É importante ressaltar que, nos estudos sobre desengajamento moral realizados anteriormente, foram identificadas diferentes estruturas fatoriais. A pesquisa de Bandura e cols. (1996) e de Iglesias (2002) indicaram uma estrutura fatorial única. O estudo de Boardley e Kavussanu (2007), por sua vez, indicou dois modelos fatoriais: o primeiro com sete dimensões e o segundo com seis dimensões. Dessa maneira, é necessário refletir sobre a relação entre o referencial teórico utilizado e as características sócio culturais envolvidas no contexto do trânsito brasileiro.

O fato dos itens referentes aos mecanismos distorção das consequências e distorção da visão da vítima terem saturado em fatores divergentes ou terem sido

excluídos por apresentarem carga fatorial inferior a 0,35 pode indicar que esses mecanismos são pouco utilizados pelos condutores. A exclusão desses dois mecanismos sugere que o foco maior do condutor, ao elaborar a justificativa, pode estar no agente da ação e na conduta transgressora, e não nas consequências ou nas vítimas dessa conduta.

Convém ressaltar que, no trânsito, as consequências e as vítimas dos atos transgressivos são muito evidentes. Quando um condutor embriagado é responsável por um acidente fatal, por exemplo, ficam nítidos os efeitos e as possíveis vítimas de seu comportamento, o que torna mais difícil e menos aceitável que o condutor utilize mecanismos psicológicos que justifiquem esse comportamento. Essa nitidez acerca das consequências e da vítima pode ser uma das explicações para a maior utilização de mecanismos de distorção do agente e de reconstrução da conduta. Negar um fato que é visível e socialmente inaceitável é mais difícil do que criar uma nova situação, atribuindo causas ou distorcendo o agente da ação.

Assim, segundo o modelo de Bandura, os resultados obtidos neste estudo indicam que o foco da justificção estaria na transgressão e em seus efeitos, pois o mecanismo de reconstrução da conduta refere-se exclusivamente à conduta transgressiva; já o mecanismo de distorção do agente da ação faz menção à conduta repreensível e aos efeitos desta ação (veja figura 1). Neste modelo, o autor não considera o agente da ação transgressora como um componente que mereça especial atenção, uma vez que trata apenas da ação repreensível, de seus efeitos e de suas vítimas.

Neste ponto, percebe-se a necessidade de desenhar um modelo que considere o agente da ação, pois é muito importante enfatizar a participação e a responsabilidade das pessoas em seus atos, uma vez que no contexto do trânsito brasileiro é frequente a utilização de estratégias psicológicas por parte dos motoristas para não assumirem que

cometeram a infração, seja negando a sua participação no ato, seja transmitindo a outra pessoa a responsabilidade.

Quanto aos fatores encontrados, pode-se dizer que, na reconstrução da conduta, o indivíduo racionaliza e transforma sua ação em uma boa conduta. Já na distorção do agente da ação, o indivíduo modifica sua participação na conduta transgressora, atribuindo a outrem a culpa pelo seu ato. Tentando traçar semelhanças entre os dois mecanismos, é possível inferir que ambos tratam de um processo de transformação ou distorção da situação que realmente ocorreu, sendo que o primeiro muda a conduta repreensível e o segundo distorce quem a cometeu. Assim, o fator denominado jeitinho seria caracterizado pela distorção da conduta repreensível, por meio da atribuição de responsabilidade a outra pessoa.

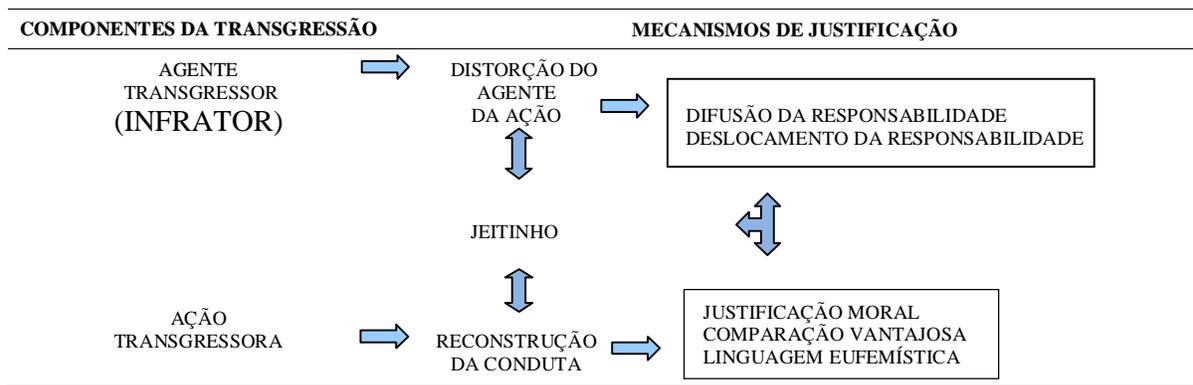
A denominação jeitinho e não jeitinho brasileiro deve-se ao fato de que a literatura acerca deste último conceito ainda não apresenta uma definição clara deste construto, apresentando diferentes estratificações. Assim, esse fator faz referência à justificativas apresentadas pelos motoristas, com base na dinâmica social que envolve a cultura brasileira. Trata-se de um fator que reflete a maneira utilizada em nossa cultura para resolver problemas, evitando a penalidade, em benefício próprio. Não se pretende aqui criar e definir um novo conceito, mas sim ressaltar a importância de que os estudos referentes ao trânsito levem em consideração os aspectos sócio culturais brasileiros.

Retomando a pergunta do presente estudo, que busca investigar se o referencial teórico originalmente desenvolvido por Bandura pode ser utilizado para analisar o comportamento infracional no trânsito brasileiro, indica-se a aceitação parcial da H1, uma vez que a estrutura fatorial encontrada apresenta grandes diferenças quando comparada à estrutura proposta por Bandura.

Como a teoria pode ser considerada como a parte mais fraca da pesquisa e do conhecimento psicológicos (Pasquali, 2005), vale considerar que é necessário refletir sobre a relação entre o referencial teórico de Bandura e a cultura brasileira. Poucas pesquisas foram realizadas anteriormente sobre desengajamento moral no Brasil e no contexto do trânsito, o que ressalta a necessidade de novos estudos serem realizados. Uma vez que o construto de desengajamento moral pode operar de maneiras diferentes, a depender do ambiente e cultura em que ocorre, o referencial teórico proposto pode sofrer alterações adaptativas, de acordo com o contexto.

Tomando como base os resultados obtidos neste estudo e a aceitação parcial de H1, propõe-se o seguinte modelo:

FIGURA 4. Relação entre os componentes da transgressão e os mecanismos de justificação utilizados por motoristas brasileiros – estudo 1*



* modelo elaborado conforme justificativas apresentadas por motoristas

Como se pode observar, o modelo proposto leva em consideração apenas o agente e a ação como componentes da transgressão, excluindo-se os efeitos e as vítimas dessa ação, conforme discutido anteriormente.

O fator jeitinho encontra-se no limiar entre o agente e a ação transgressora, atuando como mediador, uma vez que representa aspectos da dinâmica social que caracteriza a cultura brasileira.

Portanto, a partir do modelo proposto neste estudo, pode-se inferir que os motoristas costumam utilizar justificativas que reconstruam a sua conduta inadequada ou que distorçam o agente da ação, moderados por aspectos da dinâmica sócio cultural brasileira. Entretanto, sugere-se que novos estudos sejam realizados para testar o modelo proposto.

7. Estudo 2 – Relato dos Policiais Militares do Batalhão de Trânsito do Distrito Federal acerca das justificativas apresentadas por infratores

O propósito deste estudo foi investigar que tipo de justificativas é mais frequentemente utilizada pelos infratores, segundo a avaliação de policiais militares do Batalhão de Trânsito do Distrito Federal – BPTrans.

7.1 Pergunta de pesquisa

A pergunta que orienta esse estudo é se existe relação entre as justificativas que os policiais militares relatam ouvir com maior frequência e o modelo proposto no estudo 1.

7.2 Hipóteses

H1: As justificativas que os policiais militares relatam ouvir com maior frequência tem relação com o modelo proposto no estudo 1.

H0: As justificativas que os policiais militares relatam ouvir com maior frequência não tem relação com o modelo proposto no estudo 1.

7.3 Método

7.3.1 Amostra

O estudo foi realizado com 161 policiais militares do BPTrans. De acordo com informações cedidas pelo comandante, o Batalhão compreende um universo de 372 policiais, sendo que 94,4% são do sexo masculino. Para evitar a identificação dos policiais, não foram colhidos os dados demográficos dos participantes, tais como sexo,

idade e escolaridade, fato este que permitiu que os policiais participassem de maneira mais confortável da pesquisa.

7.3.2 Instrumento

Foi utilizado um instrumento autoaplicável, contendo 19 itens, agrupados em uma lista na qual os policiais indicavam a frequência com que já haviam ouvido determinadas justificativas por parte dos condutores, em cinco categorias: nunca, raramente, às vezes, frequentemente e sempre (Anexo V).

7.3.2.1 Elaboração do instrumento

Antes de elaborar o instrumento, foram realizadas 5 entrevistas informais com policiais militares, em diferentes pontos da cidade de Brasília, com o intuito de levantar que tipo de justificativas eram comumente ouvidas pelos policiais. Durante as entrevistas, os policiais relatavam que em cada local havia um tipo de resposta. No aeroporto, por exemplo, as justificativas mais ouvidas são: “eu só fiquei aqui cinco minutinhos” ou “eu estava apenas parado e não estacionado”. Já em locais onde há muita movimentação, como é o caso do Setor Comercial de Brasília, por exemplo, os policiais relataram escutar mais justificativas do tipo “eu tenho que parar na calçada porque não existe outro lugar para estacionar”. Essas entrevistas, embora não fossem estruturadas e não indicarem um universo representativo, apontaram alguns caminhos, no que se refere ao procedimento de pesquisa a ser desenvolvido com os policiais.

Convém indicar que a previsão inicial era utilizar o mesmo instrumento do estudo 1, visando comparar os dados obtidos em cada um dos estudos. Entretanto, após a análise dos dados do primeiro estudo e a parcial aceitação da H1, decidiu-se alterar os itens para este segundo estudo, incluindo itens relacionados ao modelo proposto no

estudo 1.

7.3.3 Procedimentos

Antes da aplicação dos questionários, foram enviados dois ofícios ao Comando Geral da Polícia Militar, solicitando a possibilidade de realização da pesquisa entre os policiais. O comandante do Batalhão de Trânsito atendeu prontamente ao pedido e se colocou à disposição para a realização de entrevistas ou a aplicação de questionários. Entretanto, observou-se que o tempo dos policiais era escasso e que, para realizar as entrevistas, seria necessário retirar esses profissionais das vias, em seu horário de trabalho. Analisando que não seria adequado retirar o policial da rua para realizar as entrevistas, foi acordado com o comandante que a aplicação dos questionários seria coletiva.

Por julgar que seria mais fácil e prudente agrupar os policiais no próprio Batalhão, o comandante solicitou que os questionários fossem aplicados no local de trabalho dos policiais, por um membro do Batalhão. Os questionários foram entregues individualmente a cada um dos policiais, que após terem respondido devolviam o instrumento ao policial responsável pela coleta. O tempo aproximado para o preenchimento do instrumento foi de 10 minutos.

7.3.4 Análise dos Dados

Para analisar os dados foi realizada uma análise de frequência das justificativas mais apontadas pelos policiais, utilizando como base os preceitos da análise conteúdo (Bardin, 1977).

7.4 Resultados

Os resultados referentes à frequência de justificativas emitidas pelos infratores segundo a avaliação dos policiais podem ser visualizados na tabela a seguir:

TABELA 3 – Frequência de justificativas de infratores, segundo relato dos policiais militares

Item	Média*	Desvio Padrão	Mecanismo de justificação**
Eu fiquei aqui apenas cinco minutinhos	4,14	0,97	RC / JE
O senhor devia estar correndo atrás de bandido ao invés de ficar multando pessoas trabalhadoras	4,08	1,00	RC
A culpa é do governo que não faz estacionamento para a gente parar	4,07	0,99	DAA
O governo só quer tirar dinheiro do povo com essa indústria de multas	3,91	1,09	DAA
Eu não sabia que não podia estacionar nesse local	3,86	1,11	RC
Eu estava falando no celular porque era uma emergência	3,78	1,19	RC
Se todo mundo para aqui, porque eu também não posso parar?	3,71	1,03	DAA
A culpa não foi minha, pois não há placas indicando que eu não poderia estacionar aqui	3,58	0,99	DAA
Eu bebi só um pouco e acho que isso não faz mal para ninguém	3,48	1,16	RC
Você sabe com quem está falando?	3,46	1,25	JE
Não tem como a gente dar um jeitinho de reverter essa situação?	3,32	1,23	JE
Eu estava correndo porque precisava salvar uma pessoa com problemas de saúde	2,77	1,27	RC
Que mal há em dirigir sem o cinto de segurança?	2,63	1,30	RC
Com tantas vagas para deficiente, estacionar na vaga de deficiente não causa grandes problemas no trânsito	2,62	1,16	RC
Se muitas pessoas também não usam o cinto de segurança, porque só eu tenho que ser multado	2,59	1,24	DAA
Quem é você para me dar multa?	2,35	1,38	JE
A culpa é do DETRAN que colocou a placa no lugar errado	2,33	1,27	DAA
Não estou causando mal a ninguém ao dirigir sem o capacete, só a mim mesmo	2,20	1,17	RC

* Escala de frequência: 1 – nunca, 2 – raramente, 3 – vezes, 4 – frequentemente e 5 – sempre

** RC: Reconstrução da Conduta

DAA: Distorção do Agente da Ação

JE: Jeitinho

A tabela indica que as justificativas mais utilizadas são “eu fiquei aqui apenas cinco minutinhos”, que sugere a utilização da linguagem eufemística que, por sua vez, é uma característica do jeitinho; “o senhor devia estar correndo atrás de bandido ao invés de ficar multando pessoas trabalhadoras”, que reflete a utilização da comparação vantajosa, que caracteriza a reconstrução da conduta e “a culpa é do governo que não faz estacionamento para a gente parar”, que indica a culpabilização do outro ou a distorção do agente da ação.

Além das justificativas dispostas no questionário, os policiais identificaram outras que costumam ouvir com frequência. Essas justificativas foram organizadas e

categorizadas na tabela 4, conforme a semelhança de conteúdo. Para compreender que tipo de argumentos são utilizados pelos infratores, os relatos dos policiais foram transcritos na íntegra, sem que houvesse alteração da terminologia utilizada.

TABELA 4 – Outras justificativas apontadas pelos policiais militares

Categoria / Mecanismo*	Definição	Justificativas	F	TOTAL
D A A	Deslocamento e difusão da responsabilidade para outros agentes	Eu paguei, mas o DETRAN não enviou o documento;	3	13
		Este local não está sinalizado ou a sinalização está deficiente;	3	
		Eu estava sendo seguido;	2	
		Outro policial me autorizou;	1	
		Então onde vou colocar o carro, se vocês não fazem vagas para nós?	1	
		O flanelinha disse que podia;	1	
		Meu filho não quer usar o cinto;	1	
Seu guarda, isso é lugar de alguém colocar um poste?	1			
R C	Justificação moral, linguagem eufemística e comparação vantajosa	Transformação da transgressão em uma boa conduta	3	11
		Eu não sabia que era proibido estacionar, pois não vi a placa;	3	
		Eu apenas esqueci a documentação pessoal e veicular em casa.	2	
		Não sabia o que estava fazendo;	1	
		Não tem policial aqui, eu pensei que pudesse.	1	
		Acabei de sair do estacionamento e estava colocando o cinto;	1	
		Foi sem querer; eu não vi você;	1	
O celular é para o trabalho;	1			
Só estou esperando uma pessoa.	1			
Ameaça ao policial	Verbalização agressiva ao policial, em tom de ironia e ameaça	Vai perder sua farda;	4	10
		O coronel quer falar com você no telefone;	2	
		PM não pode multar só o DETRAN que pode;	1	
		Pode me multar que essa multa não vai chegar para mim mesmo;	1	
		Quanto você está ganhando para aplicar essas multas?	1	
		Vocês deveriam usar o bom senso.	1	
J E	Tentativa de sensibilização do policial	Utilização de apelos emocionais ou estado de saúde para convencer o policial a não emitir a penalidade cabível	2	10
		Minha família está passando necessidade	1	
		Não me multa, senão meu marido me mata;	1	
		Por favor, é época de Natal;	1	
		Tenho filhos pequenos, recém nascidos ou gêmeos;	1	
		Fiquei nervoso quando vi você;	1	
		A minha mulher está com cólica;	1	
		Acabei de ficar menstruada;	1	
Meu filho passou mal no colégio e a diretora me ligou;	1			
Estou com problemas, meu parente ou familiar morreu.	1			
Invocação do prestígio	Verbalização que indica o transgressor é uma pessoa superior e que exerce alguma influência social	Você sabe de quem eu sou parente?	1	2
		Sou parente de policial militar.	1	
			TOTAL	46

* DAA: Distorção do Agente da Ação

RC: Reconstrução da Conduta

JE: Jeitinho

As justificativas mais freqüentes referem-se à transferência da culpa (para o DETRAN, para o flanelinha ou para a sinalização), seguida de reconstrução da conduta, da ameaça ou verbalização agressiva ao policial (“você vai perder a sua farda”), tentativa de sensibilizar os policiais com apelos emocionais ou pelo estado de saúde e invocação do prestígio.

7.5 Discussão

Os resultados indicaram que a justificativa mais ouvida pelos policiais, “eu fiquei aqui apenas cinco minutinhos”, corresponde ao mecanismo de reconstrução da conduta, uma vez que o indivíduo tenta criar uma explicação racional para o ato transgressivo. Entretanto, a literatura sobre o jeitinho aponta que a utilização da linguagem, especificamente no diminutivo, por meio do sufixo “inho” é uma representação clássica da nossa cultura (Holanda, 1975). Assim, essa justificativa pode ser considerada como uma maneira tipicamente brasileira de reconstruir a conduta.

A segunda justificativa mais apontada, “o senhor devia estar correndo atrás de bandido ao invés de ficar multando pessoas trabalhadoras”, sugere que os motoristas reconstróem sua conduta, indicando que fatos mais graves do que a infração estão sendo cometidos no mesmo momento, servindo como uma comparação vantajosa do tipo “é melhor exceder o limite da velocidade do que assaltar alguém”, que, segundo a pesquisa de Abreu (1979) representa a evocação do espírito crítico.

Portanto, as duas justificativas mais ouvidas pelos policiais dizem respeito ao mecanismo de reconstrução da conduta, aparentemente influenciados por aspectos que caracterizam a dinâmica sócio cultural brasileira. Assim, relacionar o mecanismo de reconstrução da conduta a características culturais brasileiras pode ser um interessante

campo de investigação futura, pois esses construtos aparentemente apresentam semelhanças.

A terceira justificativa “a culpa é do governo que não faz estacionamento para a gente parar”, indica a difusão do agente da ação, onde o culpado não é o infrator, mas sim o governo.

Essas três justificativas mais recorrentes indicam que é necessário desenvolver ações de educação e esforço legal que priorizem a busca pela responsabilização do infrator pelos seus atos. Tanto na reconstrução da conduta, quanto na difusão do agente da ação, o indivíduo tenta se esquivar da responsabilidade pelo ato cometido, seja pela utilização de explicações racionais ou pela culpabilização do outro. Nesse sentido, é possível que o infrator, ao tentar convencer o policial ou o agente de trânsito, acabe convencendo a si mesmo e, conseqüentemente, excluindo a sua participação e responsabilidade no ato transgressor cometido. Por essa razão, há de se enfatizar esse aspecto em ações educativas e nas intervenções policiais.

Em relação às outras justificativas indicadas pelos policiais, a distorção do agente da ação e a reconstrução da conduta aparecem com maior frequência, em consonância com o modelo do estudo 1, indicando, mais uma vez, a necessidade de se trabalhar a responsabilização do infrator sobre o ato transgressivo. E essa tarefa pode ser feita conjuntamente pela autoridade policial no momento da autuação ou, ainda, nas campanhas educativas, nas escolas e nos CFC's.

Chama atenção a questão da ameaça ou verbalização agressiva ao policial por parte do motorista, que não chega a ser uma justificativa em si, mas uma reação do infrator que até então não tinha sido considerada nesta pesquisa. A frase “você vai perder a sua farda”, relatada com frequência pelos policiais, evidencia que o infrator,

além de cometer a infração, desacata a autoridade policial, indicando talvez a presença de um comportamento transgressor em potencial.

Do ponto de vista psicológico, as constantes ofensas presenciadas pelos policiais podem afetar de maneira expressiva sua vida pessoal e profissional, pois não é saudável para nenhum ser humano ser constantemente tratado de maneira agressiva, recebendo ameaças ou sendo alvo de desconfiança, do tipo “quanto você está recebendo para me multar?”. Por essa razão, reações desse tipo por parte dos infratores devem ser trabalhadas, pois se trata de dupla transgressão e grande desrespeito à autoridade policial, que tem como maior objetivo preservar a ordem no espaço público.

A tentativa de sensibilizar os policiais por meio de apelos emocionais ou pelo estado de saúde indica uma característica da cultura brasileira, no sentido de convencer a autoridade a não emitir a penalidade, utilizando uma solução criativa para uma emergência, sob a forma de conciliação (Barbosa, 2006). Ou seja, o infrator utiliza argumentos que possam deixar o policial sensibilizado com a sua situação, podendo até desistir de penalizá-lo. Nesse exemplo, mais uma vez, cabe à autoridade policial criar estratégias para refutar esse tipo de justificção, indicando, sempre que possível, ao infrator que, mesmo que ele esteja vivenciando alguma situação que abale seu estado emocional ou alguma questão de saúde, a infração ocorreu e, portanto, precisa ser penalizada.

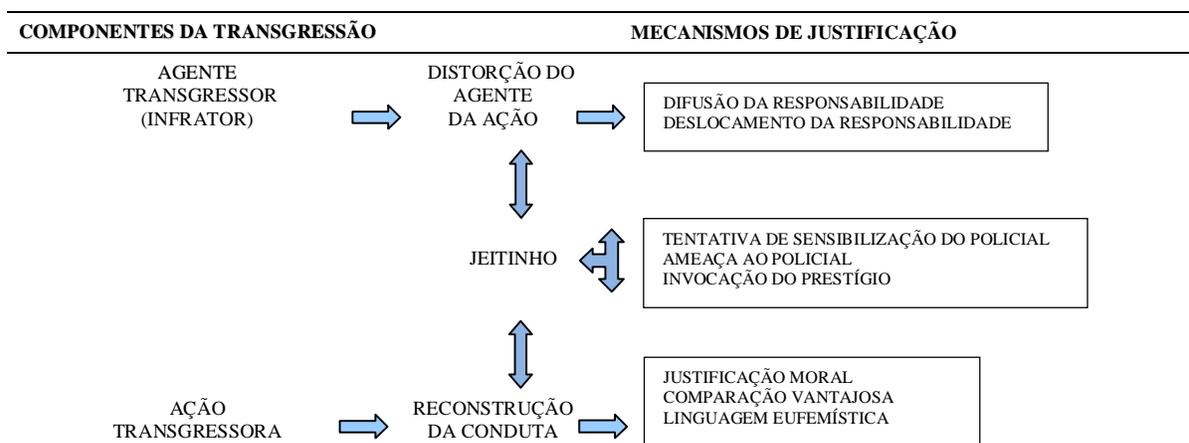
Outra característica típica de nossa cultura é a invocação do prestígio. Tal característica se diferencia do jeitinho brasileiro, uma vez que essa manifestação social é caracterizada pelo estabelecimento de uma relação positiva entre o transgressor e o infrator e geralmente vem acompanhada por um certo charme, como um sorriso, uma piscadela ou um suave tom de voz (Duarte, 2004). Entretanto, a literatura aponta o “você sabe com quem está falando” com uma característica tipicamente brasileira, que

precisa ser investigada mais a fundo (Barbosa, 2006). Trata-se de uma maneira do infrator intimidar a autoridade policial, pela posição hierárquica supostamente ocupada, tentando esquivar-se da penalização.

Ressalta-se que, em todos esses casos, o policial tem o dever importantíssimo de infundir respeito aos condutores, sem, entretanto, ser autoritário. Quanto mais coerente for o policial, explicando ao infrator a ação incorreta que realizou, bem como as possíveis conseqüências negativas para o seu ato, maiores as chances dos cidadãos respeitarem esses profissionais e ainda de respeitarem as leis de trânsito. Trata-se do papel moralizante e educativo do policial que atua diariamente nas vias, como uma espécie de agente de formação continuada dos condutores.

Diante de todo o exposto, os resultados sugerem que o presente estudo tem relação com o modelo proposto no estudo 1, aceitando-se a H1. Entretanto, novos elementos podem ser inseridos ao referido modelo, conforme exposto na figura a seguir:

FIGURA 5. Relação entre os componentes da transgressão e os mecanismos de justificação utilizados por motoristas brasileiros – estudo 2*



* modelo elaborado conforme justificativas apresentadas por motoristas e segundo o relato de policiais militares

No modelo acima, é possível observar que no mecanismo de reconstrução da conduta foi inserida a evocação do espírito crítico, indicada na pesquisa de Abreu (1979) que tem ampla relação com a comparação vantajosa. O mecanismo de distorção do agente da ação não sofreu alterações.

A maior contribuição deste estudo para o modelo teórico das justificativas para infrações de trânsito refere-se ao mecanismo jeitinho, pois expressa algumas estratégias características da cultura brasileira, como a tentativa de sensibilização do policial, a ameaça e a invocação do prestígio. Entretanto, tal mecanismo indica algumas reações frequentes do infrator ao ser flagrado pela autoridade policial, e não propriamente uma justificativa. Ao dizer “você sabe com quem está falando?” o infrator não está justificando seu ato incorreto, mas está modificando o foco da situação: a ação incorreta passa a ser do policial em abordar uma pessoa “superior”, funcionando como distorção do agente da ação. O mesmo acontece quando o motorista diz ao policial “você vai perder a sua farda”. Trata-se de uma tentativa de intimidação, utilizando frases agressivas e indica “você vai se dar mal se me multar”.

Apesar dessas respostas não representarem justificativas, elas podem ser levadas em consideração para se compreender o fenômeno, uma vez que representam o mecanismo cognitivo, culturalmente estabelecido e mantido, presente por trás da reação do motorista.

Portanto, é possível inferir que os policiais costumam ouvir justificativas que se relacionam à reconstrução da conduta, à distorção do agente da ação, além de explicações ligadas aos fenômenos da nossa cultura, tais como o jeitinho de solucionar criativamente seus problemas, a invocação do prestígio, representada pela frase clássica “você sabe com quem está falando” e também as reações agressivas ao policial por parte do infrator.

8. Estudo 3 – Justificativas apresentadas pelos infratores em recursos interpostos ao DETRAN-DF

O propósito do estudo 3 foi identificar os argumentos utilizados por condutores infratores que foram multados e recorreram ao DETRAN-DF para justificar o ato transgressivo que cometeram, relacionando-os ao modelo proposto no estudo 2.

8.1 Pergunta de pesquisa

O presente estudo busca investigar se existe relação entre as justificativas apresentadas por infratores nos recursos encaminhados ao DETRAN-DF e o modelo proposto no estudo 2.

8.2 Hipóteses

H1: As justificativas que os infratores apresentam nos recursos encaminhados ao DETRAN-DF tem relação com o modelo proposto no estudo 2.

H0: As justificativas que os infratores apresentam nos recursos encaminhados ao DETRAN-DF não tem relação com o modelo proposto no estudo 2.

8.3 Método

8.3.1 Amostra

Foram analisados 129 recursos interpostos por infratores ao DETRAN-DF, na tentativa de suspender o efeito punitivo. Neste DETRAN existem duas possibilidades de recurso: a Defesa Prévia, que julga a legalidade dos argumentos, e a Junta Administrativa de Recursos de Infração – JARI, que julga o mérito. Por esta razão,

foram analisados recursos dos dois núcleos, sendo que 59 foram no primeiro e 70 no segundo. Na Defesa Prévia, foram analisados recursos interpostos nos dois primeiros dias úteis do mês de novembro de 2008, escolhidos aleatoriamente. Na JARI, a servidora responsável pelo setor separou alguns recursos que considerou interessantes.

Convém ressaltar que, embora os dados demográficos dos infratores tenham sido coletados, os mesmos não foram identificados, pois esse estudo não tem como objetivo apontar os infratores, mas sim identificar os seus argumentos.

8.3.2 Instrumento

Não foi desenvolvido nenhum instrumento específico para este estudo.

8.3.3 Procedimentos

Inicialmente, foi encaminhado um ofício solicitando a possibilidade de realização da pesquisa e de acesso a recursos interpostos por infratores. O pedido foi prontamente respondido pela Gerência de Infrações e Penalidades, que informou sobre a existência de dois núcleos diferentes aos quais os cidadãos podem recorrer e se colocou à disposição para colaborar no que fosse necessário. Em cada um dos núcleos, foi possível folhear recursos e xerocá-los, para que fossem analisados com mais cautela em momento posterior.

8.3.4 Análise dos Dados

Para analisar os dados foi utilizada a técnica de análise de conteúdo, levando em consideração as análises temática, categórica e frequencial (Bardin, 1977).

8.4 Resultados

Os dados indicam que 73,4% dos recursos foram interpostos por condutores do sexo masculino, 23,4% do sexo feminino e 3,1% por pessoa jurídica. A maioria dos infratores (67%) são os próprios redatores dos recursos; o restante é redigido por advogados. A idade variou de 20 a 76 anos ($M=39,23$, $DP=11,45$). O tempo de CNH variou de 1 a 50 anos ($M=16,57$, $DP=11,03$) e as categorias da CNH dos que recorreram podem ser visualizadas no anexo VI.

Quanto às justificativas apontadas para as infrações, é possível identificar que os infratores costumam apresentar vários argumentos a seu favor, corroborando com os preceitos da teoria da atribuição (Heider, 1958) que consideram que na autoavaliação há uma tendência em relatar seus atos com menor intensidade do que realmente aconteceu. Por essa razão, tornou-se difícil categorizar as justificativas, uma vez que diferentes argumentos foram apresentados no mesmo recurso. Dessa maneira, foram definidas categorias que foram separadas de acordo com a frequência e o tema central.

Cabe ressaltar que os recursos redigidos por advogados apresentam muita semelhança entre si, utilizando argumentos que, em geral, fazem menção à falha na sinalização, no aparelho medidor ou na intempestividade, indicando que esses profissionais utilizam atribuições externas à pessoa do condutor. Quanto aos recursos redigidos pelos próprios condutores, percebe-se que, embora os infratores tentem minimizar a culpa pela ação transgressora, as atribuições tendem a ser mais internas do que externas.

As justificativas apresentadas nos recursos foram categorizadas e organizadas na tabela 5, onde os argumentos utilizados pelos infratores foram transcritos na íntegra, conforme a redação original, com a finalidade de ilustrar fielmente que tipos de argumentos são utilizados pelos motoristas.

TABELA 5 – Justificativas apontadas pelos infratores nos recursos administrativos

Categoria / Mecanismo*	Definição	Justificativa	F	TOTAL
DAA	Deslocamento da responsabilidade para o aparelho medidor ou a sinalização	o laudo de verificação do aparelho medidor estava vencido;	17	63
		o ônibus é um veículo grande, para o qual o equipamento de fiscalização é falho e injusto;	14	
		a placa do veículo está ilegível;	8	
		o semáforo estava em manutenção, intermitente, ou com defeito;	4	
		não havia nenhuma sinalização;	3	
		o processamento da infração foi feito de maneira automática, sem que houvesse avaliação do agente;	2	
		não havia sinalização no local ou o local não estava sinalizado corretamente;	2	
		localização inadequada da faixa de retenção;	2	
		a sinalização estava apagada, precária ou invisível;	2	
		não havia nenhuma sinalização;	2	
		no local não tem indicação de pardal;	2	
		o aparelho eletrônico que registrou a infração está desregulado;	1	
		o foco do aparelho eletrônico está direcionado de maneira a suscitar dúvidas referentes a um segundo veículo que pode ter cometido a infração;	1	
		a fotografia não deixa claro se houve avanço de sinal vermelho ou se o condutor passava no sinal amarelo ou mesmo o verde no momento em que a fotografia foi retirada;	1	
		o equipamento eletrônico registrou de forma equivocada a velocidade;	1	
a sinalização no local indicava a possibilidade de estacionar.	1			
DAA	Deslocamento da responsabilidade para o órgão responsável pela emissão da notificação	não recebi a notificação de autuação;	11	24
		a identificação do aparelho eletrônico no auto de infração está deficiente;	6	
		não consta no auto o número de identificação do agente;	3	
		a infração não foi tipificada de forma clara no auto;	2	
		a notificação não está bem legível;	1	
a remessa da notificação foi feita com prazo superior a 60 dias.	1			
DAA	Deslocamento da responsabilidade para o policial ou o agente e trânsito	não houve abordagem do agente;	3	22
		o agente pode ter se equivocado ao anotar a placa;	3	
		não foi realizado exame de alcoolemia;	2	
		a viatura do DETRAN não utilizava os dispositivos regulamentares que indicassem que estava em serviço de urgência;	1	
		o agente descumpriu com a medida administrativa adequada nesse caso, que seria a remoção do veículo;	1	
		como tenho baixa estatura, utilizo o cinto por baixo do braço, o que deve ter feito com que o agente pensasse que eu estava sem cinto;	1	
		o autuador não pode visualizar o meu gesto e a seta, pois ele estava do outro lado da pista;	1	
		o autuador pode ser portador de alguma patologia ocular que pode ter afetado sua percepção visual no momento da aplicação da multa;	1	
		eu sempre ando de cinto de segurança, que é difícil de ser observado quando o motorista está de roupas pretas;	1	
		não entendo o motivo da multa já que tive contato com o policial, obedeci a ordem e não foi cogitado em nenhum momento a questão da multa, daí não ter assinado;	1	
		não há clareza se é o condutor ou o passageiro que estava sem o cinto;	1	

DAA	Deslocamento da responsabilidade para o policial ou o agente e trânsito	pode ter havido um equívoco do agente que pode ter anotado a placa errada;	1	
		auto de constatação de condução de veículo sob influência de álcool ADC preenchido de maneira incorreta, com vícios e dados ausentes;	1	
		o policial autouou dizendo que o condutor estava falando enrolado e o mesmo tem problemas fonoaudiológicos;	1	
		quando os policiais chegaram ao local, chamados pelo veículo que ficou preso, eu já havia colocado o meu carro em uma vaga corretamente; houve preconceito religioso por parte dos agentes;	1	
		o condutor encontrava-se dentro do veículo, com o motor ligado; não houve atuação em flagrante que comprovasse que eu estava bêbado, visto que após o término de meu serviço eu fui para casa. No caminho, houve uma colisão onde os 2 motoristas não tinham razão. Encostei o carro na porta de casa e fui beber;	1	
		recebi a notificação 2 horas após o acidente		
DAA	Deslocamento da responsabilidade para outras pessoas	sou o proprietário do veículo, mas não era eu quem o dirigia durante a atuação;	4	
		quem cometeu a infração foi o carro que estava ao lado / atrás não era eu quem conduzia o veículo, meu colega o pegou sem que eu soubesse;	2	8
		o veículo foi transferido de proprietário.	1	
			1	
DAA	Deslocamento da responsabilidade para fraudadores que clonaram a placa do veículo	placa clonada;	2	
		placa clonada, pois o autuado mora em outra cidade;	2	6
		inconsistência entre a placa capturada pelo aparelho eletrônico e o veículo de minha propriedade;	1	
		meu carro tem um adesivo, suspeito de clonagem.	1	
DAA	Difusão da responsabilidade	estava conduzindo por uma estrada de chão que dezenas de outros condutores utilizam;	1	
		estava estacionada em uma calçada onde havia vários veículos, pensei que podia estacionar;	1	3
		naquele local é comum as pessoas estacionarem em fila dupla.	1	
RC	Transformação da transgressão em uma boa conduta através da justificação moral	apesar de trabalhar a noite, nunca deixo de usar o cinto de segurança;	1	
		não tem nenhum registro de infração em meu prontuário	1	
		eu nunca levei perigo a ninguém	1	
		não tenho tido penalidades há muito tempo	1	
		tenho 6 anos de habilitação e nunca atravessei nenhum sinal vermelho e nunca fui punido por nenhuma infração	1	
		nunca ando sem cinto	1	8
		horário de pico é complicado; Deus me fez burra, limitada e desprovida de superpoderes; impossível ao olho humano gerenciar a quantidade de informações nas vias da cidade: ou dirijo prestando atenção na mecânica do trânsito ou fico louca lendo placas, milhares, espalhadas pelo Brasil	1	
		estava na faixa durante a mudança do sinal luminoso e acelerei quando percebi que ia mudar para o vermelho	1	
estava mudando de faixa, quando vi o sinal já estava vermelho				
RC	Transformação da transgressão em uma boa conduta através da comparação vantajosa e do espírito crítico	continuí para evitar uma colisão;	1	
		estava em procedimento para uma conversão quando fui surpreendida por um veículo cruzando a minha frente, obrigando-me praticamente a parar na faixa do sensor;	1	
		fui bloqueado por um ônibus enquanto atravessava o sinal verde e tive que parar; preferi avançar o sinal vermelho do que bloquear o cruzamento;	1	4
		o ônibus é um veículo pesado de difícil frenagem, e se o motorista parasse bruscamente poderia causar uma colisão.	1	

RC	Transformação da transgressão em uma boa conduta através da linguagem eufemística	apenas dei uma ré;	1	2
		nunca trafeguei no acostamento, estava apenas esperando o momento de entrar no trânsito, devido ao horário de grande fluxo.	1	
JE	Tentativa de sensibilizar o órgão atuador	se for multado, o motorista ficará incapacitado de exercer o direito de conduzir seu único instrumento de trabalho;	4	14
		sou idoso;	2	
		por ser um cristão da igreja adventista eu não posso mentir, me encontro desempregado e implorando mais uma chance. Prometo nunca mais tomar uma multa;	1	
		preciso muito dirigir, minha mulher está grávida, minha mãe doente;	1	
		estou implorando por mais uma chance e eu provo que não vou mais tomar multa;	1	
		estava aguardando cadeira de rodas para o passageiro ser encaminhado a atendimento hospitalar;	1	
		estava falando no celular com o fone no ouvido no viva a voz, pois recebi uma ligação de emergência de um paciente;	1	
		estava prestando socorro ao dono do veículo no momento da autuação por motivo de bateria ou alternador, não estava com a intenção de ir a lugar algum;	1	
		não estacionei, apenas estava desembarcando minha mãe de 83 anos na área de emergência;	1	
		parei na marca da canalização porque senti um mal estar em virtude do calor e do engarrafamento e entreguei a direção a minha namorada.	1	
JE	Invocação do prestígio	sou do poder judiciário.	1	1
NC	Negação da culpa	não há provas;	4	17
		não tenho o costume de transitar nessa via;	3	
		sou honesta e pagaria a multa se a tivesse cometido, mas não cometi;	1	
		eu utilizava a faixa da direita no balão do aeroporto e não o acostamento;	1	
		a condutora estava em casa no momento da infração;	1	
		no dia da infração eu estava almoçando em casa e o meu carro estava na garagem;	1	
		no horário da infração eu estava trabalhando, fato esse que torna impossível eu ter cometido a infração;	1	
		o veículo não se ausentou da garagem do Tribunal Federal no dia da suposta infração;	1	
		o veículo encontra-se no pátio da concessionária em São Paulo;	1	
		veículo não saiu do município de Juína (MT) pois presta serviços somente dentro do município;	1	
no dia indicado fui trabalhar de metrô e não de carro;	1			
o carro autuado possui placa semelhante à do meu veículo, mas não é o meu.	1			
TOTAL			173	
* DAA: Distorção do Agente da Ação RC: Reconstrução da Conduta JE: Jeitinho NC: Negação da Culpa				

8.5 Discussão

O resultado encontrado na análise dos recursos indicou a predominância de argumentos relacionados ao mecanismo de distorção do agente da ação, atribuindo a responsabilidade pela transgressão ao aparelho medidor, à sinalização, ao órgão responsável pela emissão da notificação, ao policial, a fraudadores que clonam placas de veículos ou a outras pessoas. É uma forma de tirar de si a responsabilidade pelo ato cometido.

Quanto ao deslocamento da responsabilidade para a sinalização, para o aparelho medidor ou para os responsáveis pela emissão da notificação, cabe ao órgão responsável zelar pela correta manutenção dos equipamentos e assegurar que as notificações sejam expedidas conforme a legalidade, evitando assim que o condutor que cometeu uma infração não seja penalizado por erros de ordem burocráticas. Essas justificativas, quando comprovadas, podem repercutir em efeito suspensivo da multa e dependem exclusivamente da inobservância dos preceitos legais por parte do órgão autuador.

Em relação ao argumento de que o condutor não recebeu a notificação, o artigo 282 do Código indica que a notificação devolvida por desatualização do endereço do proprietário do veículo será considerada válida para todos os efeitos. Portanto, para que essa justificativa seja válida, o motorista deve comprovar que não houve mudança de endereço e que a notificação realmente não foi expedida para suspender a penalidade.

Entretanto, por mais que existam infrações que são emitidas e administradas de maneira inadequada pelos órgãos de trânsito, a grande maioria delas representa um comportamento inadequado por parte dos motoristas e não dessas instituições. A maioria dos recursos apresentavam justificativas sem argumentos suficientemente coerentes, o que nos remete ao pensamento de que as infrações realmente ocorreram. Ou seja, o DETRAN e outras instituições podem até cometer erros de cunho

administrativo e burocrático no que tange às infrações. Entretanto, o maior erro é o do motorista infrator que muitas vezes, por cometer um ato impensado, pode colocar a vida dos outros e a sua própria em risco.

Outro argumento utilizado pelos que recorrem é a ação inadequada por parte do policial ou agente de trânsito. As pessoas alegam que não foram abordadas pelo agente ou até mesmo que o policial pode ser “portador de patologia ocular”. Nesse contexto, o parágrafo 3º do artigo 280 do Código de Trânsito Brasileiro indica que não sendo possível a autuação em flagrante, o agente de trânsito relatará o fato à autoridade no próprio auto de infração, informando os dados exigidos. Dessa maneira, não há a exigência legal de que o agente de trânsito faça a autuação em flagrante, apenas existe a necessidade de que o auto seja preenchido corretamente, o que mais uma vez indica que as autoridades de trânsito devem ter cautela no momento de relatar no auto a infração ocorrida, indicando precisamente os dados requeridos no Código de Trânsito Brasileiro, para que o infrator não tenha argumentos no momento do recurso.

Quanto à justificativa de que outras pessoas foram responsáveis pela transgressão ou que a placa foi clonada, cabe ao condutor anexar documentos que comprovem tal argumentação, fato este que não foi visualizado na maioria dos recursos analisados. Geralmente, o infrator atribui a responsabilidade a outrem, mas não apresenta comprovação capaz de suspender o efeito penalizante. Nesse sentido, o artigo 281 do Código de Trânsito Brasileiro indica que compete à autoridade de trânsito julgar a consistência do auto de infração, que será arquivado e seu registro julgado insubsistente caso seja considerado inconsistente ou irregular.

Também é possível observar a utilização do mecanismo de reconstrução da conduta para justificar as infrações, via justificação moral, comparação vantajosa e utilização da linguagem eufemística. O jeitinho aparece em forma de apelação

emotiva, onde alguns condutores chegam até mesmo a utilizar argumentos de cunho religioso para se livrarem da penalidade. É como se a infração fosse um pecado, conforme proposto por Cohen (1966), que por sua vez precisa ser perdoado pela autoridade de trânsito. Esse argumento reflete que o condutor sabe que agiu de maneira inadequada, mas mesmo assim busca ser perdoado pela ação cometida, ou seja, a infração, assim como qualquer outro pecado, poderá ser perdoada caso o indivíduo se arrependa do que fez. Entretanto, ressalta-se que nesse tipo específico de ação transgressora a infração deve ser avaliada como um ato que pode causar graves acidentes, devendo portanto ser devidamente punida.

Outras justificativas como “sou idoso” ou tenho “filhos pequenos” retratam a utilização de frases que tipificam a cultura brasileira, como tentativa de se esquivar da penalidade cabível e de comover os policiais.

A invocação do prestígio acontece em menor escala, pois trata-se de um mecanismo que possivelmente surte mais efeito quando utilizado frente a frente com o policial ou outro agente, do que redigido em um recurso administrativo. Invocar o “você sabe com quem está falando” pode intimidar a autoridade no momento da autuação em flagrante, mas dificilmente intimidará o técnico do DETRAN que analisa o recurso.

A negação da culpa foi um novo mecanismo apresentado pelos infratores nos recursos. Alguns deles simplesmente relatam que não cometeram o fato ocorrido, sem utilizar argumentos convincentes, como “apesar de trabalhar a noite, nunca deixo de usar o cinto de segurança”. Trata-se de uma justificativa inconsistente, pois o infrator deve ter indícios que comprovem que a ação não ocorreu e não simplesmente negá-la (Abreu, 1979).

A seguir, serão discutidos os resultados encontrados nos três estudos, indicando possíveis estratégias para confrontar as justificativas apresentadas para infrações de trânsito, bem como as limitações dos referidos estudos.

9. Discussão Geral

É notável nos dias atuais que o número de infrações e mortes no trânsito brasileiro é alarmante. Embora ações de educação e esforço legal sejam desenvolvidas, esse índice não decresce e o trânsito se configura hoje como a segunda causa de morte violenta no Brasil (Ministério da Saúde, 2008). Nesse sentido, sabemos que muitas pessoas, senão todas, cometem atos transgressivos no trânsito. Algumas cometem pequenas transgressões, outras causam grandes acidentes. Diante deste panorama ficam os questionamentos: como combater esse tipo de comportamento, que pode trazer graves consequências para os envolvidos? Como a Psicologia pode contribuir com a redução do números de acidentes no trânsito?

O caminho escolhido por este trabalho foi investigar os tipos de argumentos utilizados pelos condutores para justificar as infrações que cometem, servindo como um ponto de partida para o desenvolvimento de ações de redução das infrações. O intuito principal era o de identificar essas “desculpas”, visando utilizá-las como subsídio para que os agentes responsáveis pelo combate e controle do comportamento infracional pudessem se munir e desenvolver contra argumentos que impossibilitassem o infrator de criar caminhos que o escusassem da penalização, não havendo espaço ou possibilidade de utilização de tais argumentos. A idéia é a de que o infrator fique “sem fala” quando for justificar o ato que cometeu, uma vez que o agente estará devidamente munido de argumentos mais fortes ou convincentes, podendo exercer o chamado papel moralizante do policial (Abreu, 1979). Rebater a justificação emitida pelo infrator pode ser um caminho para que ele utilize a racionalização para refletir sobre o ato que cometeu e não para explicá-lo.

O intuito não é diminuir o número de justificativas, pois as pessoas sempre

desenvolverão maneiras de se escusarem da culpa pelo ato inadequado. O objetivo é, através das justificativas, instrumentalizar os profissionais de trânsito (policiais, JARI ou até mesmo os juízes) no sentido de desenvolver maneiras de lidar com o infrator e de reduzir o número de transgressões. A justificativa seria, então, um instrumento indireto para identificar que intervenção pode ser realizada com o infrator, seja ela de cunho punitivo ou moralizante.

Assim, o ato de investigar quais são as justificativas dos infratores deve ser constante, uma vez que mesmo que sejam utilizados contra argumentos que visem a redução da infração, o motorista poderá criar outras formas de explicar o ato que cometeu. Há uma forte possibilidade desses infratores passarem a utilizar novas estratégias de explicação desse fenômeno, principalmente no “país do jeitinho”, onde é comum que os problemas sejam resolvidos de maneira amigável, sem que haja grandes consequências aos culpados. Atribuir causas ao nosso comportamento é uma prática comum e, portanto, sempre estará presente, principalmente quando se trata da explicação de atos que podem ser socialmente penalizados.

Uma vez feita essa reflexão, cabe indicar que os três estudos realizados tiveram como objetivo a tentativa de compreensão do fenômeno das justificativas sob diferentes pontos de vista, levando em consideração a avaliação realizada por motoristas, por policiais militares que atuam no trânsito e por infratores que tentam reverter a penalidade recebida através da interposição de recurso. O intuito era o de abarcar o fenômeno de maneira mais abrangente possível, para tentar compreendê-lo.

O primeiro estudo utilizou como ponto de partida o referencial do desengajamento moral de Bandura (1977; 1995), que considera em seu modelo a existência de quatro grandes esquemas de justificação para atos transgressivos: reconstrução da conduta, distorção do agente da ação, distorção das consequências e

distorção da visão da vítima. Entretanto, no estudo realizado com 563 motoristas, não foi possível identificar a presença dos dois últimos mecanismos e surgiu um novo mecanismo denominado jeitinho.

Uma hipótese para esse resultado é a de que a mídia, por meio das campanhas educativas promovidas por diversas instituições de nossa sociedade, veicula inúmeras mensagens que reforçam os efeitos e as possíveis vítimas do comportamento transgressivo no trânsito. A publicidade clássica “se beber não dirija” traz em seu conteúdo a mensagem de que se você beber, causará acidentes e perderá a vida ou a vida de outras pessoas poderá ser perdida. Trata-se do enfoque nas conseqüências e nas vítimas do acidente. Esse tipo de mensagem é diariamente veiculada nos canais de comunicação, fato este que sugere a possibilidade dos motoristas assimilarem este tipo de informação e não utilizarem justificativas que se relacionem a estes componentes.

Tais campanhas são muito importantes, mas, segundo o modelo final apresentado no estudo 3, também poderiam ser desenvolvidas ações que buscassem a responsabilização do condutor pelo seu ato, levando em consideração aspectos característicos da nossa cultura. Tanto as campanhas educativas quanto ações de esforço legal precisam enfatizar que não adianta negar a culpa, distorcer o fato ou atribuir a responsabilidade ao DETRAN, à sinalização, ao policial ou a outras pessoas, pois o condutor é o principal responsável pelas transgressões que comete. A utilização de estratégias relacionadas ao jeitinho também precisa ser trabalhada.

Os resultados do segundo estudo corroboraram com o modelo proposto no estudo 1, indicando que policiais militares costumam ouvir justificativas referentes à reconstrução da conduta, à distorção do agente da ação e ao jeitinho. Neste estudo, foi possível especificar melhor o mecanismo do jeitinho, que compreende a tentativa de sensibilização do policial, a ameaça e a invocação do prestígio.

Por fim, o terceiro estudo aponta que os infratores que recorrem ao DETRAN se utilizam de vários argumentos para tentar minimizar a culpa, utilizando os mesmos mecanismos apresentados anteriormente no estudo 2 e adicionando a negação da culpa como estratégia para se esquivar da pena.

Como resultado final deste trabalho, foi esboçado um novo modelo de justificação para transgressões no trânsito, que leva em consideração as características da nossa cultura, conforme exposto na figura 6.

Convém ressaltar que o modelo utilizado como principal referência para este estudo, indicado na figura 1, apresenta mecanismos teoricamente pertinentes, mas que não foram encontrados em nenhum dos três estudos realizados nesta pesquisa. Ou seja, não se pode afirmar que os mecanismos de distorção das conseqüências e distorção da visão da vítima não existam ou não sejam consistentes; apenas é possível indicar que, nos três estudos realizados no contexto do trânsito brasileiro, esses mecanismos não foram observados, dando lugar a outros mecanismos (jeitinho e negação da culpa).

Os argumentos para infrações de trânsito apresentados por Abreu em 1979 podem ser claramente visualizados nos dias de hoje, três décadas depois, com exceção da identificação simpática, na qual o infrator admite que está errado, que foi observada neste trabalho mais como uma tentativa de sensibilização do policial do que propriamente a aceitação da culpa pelo ato cometido. A justificativa “estou implorando por mais uma chance e eu provo que não vou mais tomar multa” reflete que o condutor sabe que cometeu a infração, mas indica predominantemente a tentativa de sensibilizar o policial.

Assim, acredita-se que o modelo proposto por este trabalho apresenta nova estruturação para o fenômeno da justificação de transgressões no trânsito, excluindo ou adaptando mecanismos presentes na literatura e incluindo outros observados nos

resultados obtidos nos três estudos. Tal modelo poderá servir de base para outros estudos que tenham como objetivo investigar o comportamento infracional no trânsito, via medidas indiretas.

Realizada a discussão acerca do modelo proposto, convém indicar que os três estudos sugerem que, conforme os preceitos da teoria da atribuição (Heider, 1958), é frequente as pessoas atribuírem causas aos atos inadequados que cometem. Nesse contexto, fica evidente que, ao tentar explicar o ato transgressivo, os condutores fazem uma distinção entre cometer a infração e ser responsável por ela. Ou seja, eles cometem a infração, mas tendem a querer explicá-la, reconstruindo o fato ocorrido, transferindo a outro agente a sua responsabilidade, negando a culpa ou utilizando estratégias sócio culturais. Tal distinção entre cometimento da infração e responsabilização do infrator deve ser desmistificada, uma vez que as pessoas precisam ser responsabilizadas e punidas pelos atos inadequados que cometeram.

Para que essa desmistificação ocorra, é necessário que os infratores sejam efetivamente penalizados pelos seus atos, de maneira frequente e contínua, o que, por sua vez, só é possível se as autoridades de trânsito desenvolverem políticas eficazes e eficientes de esforço legal e educação. Assim, os cursos de formação de policiais ou agentes de trânsito podem trabalhar com esses profissionais, no sentido de desenvolverem contra argumentos que confrontem as justificativas dos motoristas, exercendo seu papel educativo e ao mesmo tempo penalizante.

Por fim, vale ressaltar, mais uma vez, que para que o atual cenário violento do trânsito brasileiro seja modificado é necessário desenvolver ações de conscientização dos motoristas e demais participantes do trânsito quanto à importância de que sua participação no trânsito se dê de maneira harmoniosa e consciente, respeitando os limites e as necessidades das outras pessoas. A modificação do comportamento dos

motoristas infratores pode ser uma estratégia para conseguiremos reduzir o número absurdo de acidentes no Brasil.

9.1 Limitações dos estudos

O presente estudo apresenta algumas limitações que precisam ser levadas em consideração e reformuladas em estudos futuros.

A primeira limitação, presente no estudo 1, refere-se ao fato de que as pessoas nem sempre assumem os atos inadequados que cometeram (desejabilidade social), o que pode subestimar o índice real de ocorrência de infrações. Soma-se a esse dado o fato de que grande parte dos questionários foi coletada entre profissionais da área de trânsito que, teoricamente, deveriam se comportar adequadamente no trânsito, o que pode ter aumentado a desejabilidade. Há também os questionários aplicados na Escola Pública de Trânsito do DETRAN-DF, que podem ter respostas enviesadas. Em uma turma de alunos do curso de reciclagem, por exemplo, destinada a infratores contumazes alguns afirmavam que nunca tinham cometido infração e que nunca haviam sido multados, o que demonstra claramente que as pessoas nem sempre admitem os atos inadequados que cometeram.

Outra questão que merece reflexão é o instrumento utilizado, que apresenta algumas inconsistências, especialmente no que se refere à observância dos critérios definidos por Pasquali (2008) para a elaboração de itens, tais como critério de objetividade, simplicidade, clareza, relevância, modalidade, credibilidade e equilíbrio, o que compromete a fidedignidade dos dados obtidos.

Outra especificidade do instrumento utilizado indica que a escala avalia as justificativas para infrações de maneira geral, não considerando as especificidades inerentes a cada uma das infrações. Como cada infração permite uma justificativa

diferente e, portanto, a utilização de mecanismos cognitivos também diferentes, seria importante investigar em estudos futuros os mecanismos utilizados pelos condutores para cada tipo de infração. Investigar, por exemplo, que mecanismo está presente no ato de justificar a transgressão dirigir sem o cinto de segurança pode ser mais eficiente no desenvolvimento de ações de intervenção do que apenas indicar os mecanismos mais utilizados pelos infratores de maneira geral.

Vale ressaltar que neste estudo não houve a necessidade do motorista apresentar alguma argumentação real à autoridade policial sobre o cometimento da infração. O participante da pesquisa simplesmente lia as justificativas presentes no instrumento e indicava a concordância ou não, tratando-se, portanto, de uma situação hipotética, na qual ele teve que pensar sobre uma possível justificativa que apresentaria para um ato que cometeu no passado. O participante, portanto, não teve que utilizar nenhum mecanismo para construir a justificativa, pois as alternativas já estavam prontas.

Assim, pode-se considerar que o mecanismo cognitivo utilizado pelo infrator é uma unidade de análise e a justificativa apresentada é outra. Os referenciais teóricos selecionados nesse estudo explicam os processos cognitivos utilizados no momento da elaboração da justificativa. Entretanto, não parecem explicar a justificativa em si, uma vez que o indivíduo pode utilizar qualquer um dos mecanismos dispostos na teoria, a depender da infração que cometeu e a depender da penalidade que vai receber. Ou seja: um mesmo indivíduo pode utilizar o mecanismo de reconstrução da conduta ao ser pego embriagado em uma *blitz*, como também pode distorcer o agente da ação ao ser multado por estacionamento indevido.

Em contrapartida, os instrumentos utilizados nos estudos 1 e 2 parecem não avaliar o mecanismo de construção cognitiva do processo de justificar, mas sim a justificativa em si, que no trânsito deve ser considerada conforme o contexto, uma vez

que cada infração exige uma justificativa. Nesse sentido, os estudos 1 e 2 indicaram que a disposição dos itens de um instrumento para avaliar as justificativas de infratores deve pautar-se nos tipos de infrações específicos e não nos mecanismos utilizados pelas pessoas.

Quanto ao estudo 2, além das limitações do instrumento descritas acima, há de se considerar que o tamanho da amostra utilizada no estudo foi reduzida. Como Pasquali (2008) sugere que, para que se mantenha a fidedignidade do instrumento, é necessário ter 10 participantes para cada item, o tamanho da amostra impossibilitou a realização de análise fatorial dos itens.

Soma-se a essa limitação o fato dos dados demográficos não terem sido coletados, que reduziram as possibilidades de serem realizados outros tipos de análises, tais como as influências das variáveis gênero, escolaridade e idade na avaliação dos policiais. Entretanto, considera-se que essa limitação foi necessária para o desenvolvimento do estudo, no que se refere à não identificação dos policiais participantes da pesquisa.

O estudo 3, por sua vez, apresenta como maior limitação o fato da amostra não ter sido selecionada aleatoriamente, especialmente na JARI. Na Defesa Prévia, foram analisados os recursos dos dois primeiros dias do mês de novembro de 2008, que foram escolhidos randomicamente. Na JARI, entretanto, os recursos foram previamente selecionados por uma servidora, de acordo com critérios desconhecidos, o que retira da pesquisa o caráter aleatório.

Por fim, é importante indicar que, embora seja mencionado um modelo teórico com base no trânsito brasileiro, os três estudos foram realizados no Distrito Federal, havendo a possibilidade de se encontrar diferenças caso os estudos sejam replicados em outros estados.

10. Referências

- Aberg, L. & Rimmö, P. (1998) Dimensions of aberrant driver behavior. *Ergonomics*, 41(1), 39-56.
- Abreu, W. (1979) *Trânsito: como policiar e ser policiado sem infrações*. Rio de Janeiro: José Olympio.
- Ajzen, I. (1991). The theory of planned behaviour. *Organizational Behaviour and Human Decision Processes*, 50, 179-211.
- Almeida, A. C. (2007). *A cabeça do brasileiro* (2ª ed.). Rio de Janeiro: Record.
- Alvaro, J. L., & Garrido, A. (2007). *Psicologia social: Perspectivas psicológicas e sociológicas*. São Paulo: McGraw-Hill.
- Araújo, E. (2008). *O teatro dos vícios: transgressão e transigência na sociedade urbana colonial* (3ª ed.). Rio de Janeiro: José Olímpio.
- Aronson, E., Wilson, T. D., & Akert, R. M. (2002). *Psicologia social* (3ª ed.). São Paulo: LTC.
- Bandura, A. (1977). *Social learning theory*. New Jersey: Prentice-Hall.
- Bandura, A. (1986). *Social foundations of thought and action*. New Jersey: Prentice-Hall.
- Bandura, A. (1990). Selective activation and disengagement of moral control. *Journal of Social Issues*, 46 (1), 27-46.
- Bandura, A. (1995). *Multifaceted scale of mechanisms of moral 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(3), 193-209.
- Bandura, A. (2008). A evolução da teoria social cognitiva. Em Bandura, Azzi,

- Polydoro e cols., *Teoria Social Cognitiva: Conceitos Básicos* (pp. 15-41). Porto Alegre: ArtMed.
- Bandura, A., Barbaranelli, C., Caprara, G.V. & Pastorelli, C. (1996). Mechanisms of moral disengagement in the exercise of moral agency. *Journal of Personality and Social Psychology*, 71(2), 364-374.
- Bandura, A., & Rosenthal, T.L. (1966). Vicarious classical conditioning as a function of arousal level. *Journal of Personality and Social Psychology*, 3, 54-62.
- Bandura, A., Caprara, G.V., Barbaranelli, C., Pastorelli, C., & Regalia, C. (2001). Sociocognitive self-regulatory mechanisms governing transgressive behavior. *Journal of Personality and Social Psychology*, 80(1), 125-135.
- 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.
- Barbosa, L. (2006). *O jeitinho brasileiro: a arte de ser mais igual que os outros*. Rio de Janeiro: Elsevier.
- Bardin, L. (1977). *Análise de conteúdo*. Lisboa: Edições 70.
- Beil, S. L. (2007). *Percepção de fatores e situações de risco em motoristas infratores*. São Bernardo do Campo: UMESP.
- Bender, I. (1991). *Ação e transgressão: três ensaios sobre tragédias de Sófocles, Eurípedes e Racine*. Porto Alegre: UFRGS.
- Bener, A., Ozkan, T. & Lajunen, T. (2008). The driver behavior questionnaire in Arab Gulf countries: Qatar and United Arab Emirate. *Accident Analysis and Prevention*, 40, 1411-1417.

- Berger, P. L. (1996). *Perspectivas sociológicas: uma visão humanística*. Petrópolis: Vozes.
- Boardley, I. D. & Kavussanu, M. (2007). Development and validation of the moral disengagement in sport scale. *Journal of Sport & Exercise Psychology*, 29, 608-628.
- Blockey, P. N. & Hartley, L. R. (1995). Aberrant driver behavior: errors and violations. *Ergonomics*, 38(9), 1759-1771.
- Brown, I. D. & Copeman, A. K. (1975). Driver's attitudes to the seriousness of road traffic offenses considered in the relation to the design of sanction. *Accident Analysis and Prevention*, 7, 15-26.
- Caldeira, T. P. R. (1997). *Enclaves fortificados: a nova segregação urbana*. *Novos Estudos*, 47, 155-176.
- Caldeira, T. P. R. (2000). *Cidade de muros. Crime, segregação e cidadania em São Paulo*. São Paulo: Edusp/Editora 34.
- Caprara, G.V. & Capanna, C. (2005). Moral civic disengagement and values. *Ricerche di Psicologia*, 28, 67-84.
- Clark, C. & Engelmann A. (2001a). Avaliação da gravidade e outros parâmetros de infrações de trânsito por motoristas e policiais: I. Escalonamento a partir da estimativa direta de magnitude. *Arquivos Brasileiros de Psicologia*, 53(3), 77-93.
- Clark, C. & Engelmann A. (2001b). Avaliação da gravidade e outros parâmetros de infrações de trânsito por motoristas e policiais: II. O papel de algumas variáveis. *Arquivos Brasileiros de Psicologia*, 53(3), 94-111.
- Clark, C., Iglesias, F. e da Silva, R.S. (2000). O uso de mecanismos de desengajamento moral no trânsito por motoristas de automóveis da cidade do

- Rio de Janeiro. *Anais do III Congresso Brasileiro de Psicologia do Desenvolvimento*, SBPD. Niterói, RJ.
- Cohen, A. K. (1966). *Transgressão e controle*. São Paulo: Livraria Pioneira.
- Congresso Nacional (1997). *Código de Trânsito Brasileiro*. Brasília: Editora do Congresso Nacional.
- Cook, T. D., & Groom, C. (2004). The methodological assumptions of social psychology: The mutual dependence of substantive theory and method choice. Em C. Sansone, C. C. Morf & A. T. Panter (Eds.), *The SAGE handbook of methods in social psychology* (pp. 19-44). London: SAGE.
- Corbet, C. & Simon, F. (1991). Police and public perceptions of the seriousness of traffic offenses. *British Journal of Criminology*, 31, 153-164.
- Cunha, L.F. (2003). *Essa via convida para correr? Influência de elementos físicos da via urbana no comportamento de velocidade dos motoristas*. Brasília: UnB/Instituto de Psicologia.
- DaMatta, R. (1986). *O que faz o Brasil, Brasil?* Rio de Janeiro: Rocco.
- DaMatta, R. (1991). *A casa e a rua* (4ª ed.). Rio de Janeiro: Guanabara Koogan.
- De Bruin, R., Vaa, T. & Østvik, E. (1989). Opinions of drivers and police officers about the seriousness of traffic violations. Em Rothengatter, T. *The identification of traffic law violations*. Traffic Research Centre: University of Groningen.
- De Joy, D. M. (1992). An examination of gender differences in traffic accident risk perception. *Accident Analysis and Prevention*, 24, 237-246.
- Dela Coleta, J. A. (1982). *Atribuição de causalidade: Teoria & Pesquisa*. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas.
- Dotta, A. (1998). *Condutor defensivo. Teoria e prática*. Porto Alegre: Sagra Luzzato.
- 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.

Einstein, A. (1981). *Como vejo o mundo*. (Andrade, H.P. Trad.). Rio de Janeiro: Nova Fronteira. Trabalho original publicado em 1953.

Festinger, L. (1957). *Teoria da dissonância cognitiva*. Rio de Janeiro: Zahar.

Forbes, T. W. (1940). Review of Psychology and the Motorist. *Journal of Consulting Psychology*, 4(4), 149-150.

Forward, S. E. (2009). An assessment of what motivates road violations. *Transportation Research*, Part F, in press.

Gibson, J.J. (1939). Review of psychology and the motorist. *The Journal of Abnormal and Social Psychology*, 34(1), 143-144.

Gifford, R. (2007). *Environmental psychology* (2 ed.). Boston: Allyn & Bacon.

Gilbert, D.T., Fiske S.T. & Lindzey, G. (1998). *The handbook of social psychology* (4^a ed.). New York: McGraw-Hill.

Goethals, G. R. (2003). A century of social psychology: Individuals, ideas and investigations, Em M. Hogg & J. Cooper (Eds.), *The SAGE handbook of social psychology* (pp. 3-23). London: SAGE.

Günther, H. (1999). Como elaborar um questionário. Em Pasquali, L. *Instrumentos psicológicos: manual prático de elaboração*: (pp. 231-258). Brasília: UnB/LabPAM.

Günther, H. (2004a). Ambiente, psicologia e trânsito: reflexões sobre uma interação necessária. Em Hoffman, M. H., Cruz, R.M. & Alchieri, J.C. (Orgs.), *Comportamento humano no trânsito* (pp. 49 – 57). São Paulo: Casa do Psicólogo.

- Günther, H. (2004b). Psicologia ambiental e trânsito – uma agenda de trabalho. (Série: Textos de Psicologia Ambiental, N° 08). Brasília, DF: Disponível em www.unb.br/ip/lpa/08PAePT.pdf.
- Günther, H., Elali, G., & Pinheiro, J. Q. (2008). A abordagem multimétodos em estudos pessoa-ambiente: características, definições e implicações. Em Günther, H. & Pinheiro, J. Q. (Orgs.), *Métodos de pesquisa nos estudos pessoa-ambiente* (pp. 369-396). São Paulo: Casa do Psicólogo.
- Harmon-Jones, E. & Mills, J. S. (1998). Is feeling personally responsible for the production of aversive consequences necessary to cause dissonance effects? Em E. Harmon.Jones & J.S.Mills, *Cognitive dissonance theory: Revival with revisions and controversies*. Washington, DC: American Psychological Association.
- Harrison, A. A. (1972). *A Psicologia como ciência social*. São Paulo: Cultrix.
- Heider, F. (1958). Social perception and phenomenal causality. *Psychological Review*, 51, 358-374.
- Hoffman, M. H. & Cruz, R. M. (2004). Síntese histórica da psicologia do trânsito. Em M.H. Hoffman, R.M. Cruz & J.C.Alchieri (Orgs.), *Comportamento humano no trânsito* (pp. 17-29). São Paulo: Casa do Psicólogo.
- Holanda, S.B. (1975). *Raízes do Brasil*. Rio de Janeiro: José Olympio.
- Hymel, S., Rocke-Henderson, N. & Bonanno, A. (2005). Moral disengagement: A framework for understanding bullying among adolescents. *Journal of Social Sciences*. Special Issues, 8, 1-11.
- Iglesias, F. (2002). *Desengajamento moral: um estudo com infrações de trânsito*. RJ: UFRJ, dissertação de mestrado não publicada.
- Iglesias, F. (2007). Comportamentos em filas de espera: uma abordagem

- multimétodos. Brasília: UnB/Instituto de Psicologia.
- Iglesias, F. (2008). Desengajamento moral. Em Bandura, Azzi, Polydoro e cols., *Teoria Social Cognitiva: Conceitos Básicos*. Porto Alegre: ArtMed.
- Johnson, H.M. (1938). Review of psychology and the motorist. *Psychological Bulletin*, 35(8), 561-564.
- Johnson, J. T. & Boyd, K. R. (1995). Dispositional traits versus the content of experience: Actor/observer differences in judgments of the “authentic self.” *Personality and Social Psychology Bulletin*, 21, 375-383.
- Jonah, B. A. (1990). Age differences in risk driving. *Health Education Research*, 5(2), 139-149.
- Jones, P. M. (1990). Public attitudes toward traffic regulation, compliance, and enforcement in urban areas of the United Kingdom. *Transportation Research, Record 1270*. Transportation Research Board National research Council.
- Kontogiannis, T., Kossiavelou, Z. & Marmaras, N. (2002). Self-reports of aberrant behavior on the roads: errors and violations in a sample of Greek drivers. *Accident Analysis and Prevention*, 34, 381-399.
- Kruse, L. (2004). Globalização e desenvolvimento sustentável como questões da psicologia ambiental. Em E. T. A. Tassara, E. P. Rabinovich & M. do C. Guedes (Eds.). *Psicologia e Ambiente* (pp. 132-142). São Paulo: Educ.
- Lajunen, T., Parker, D., & Summala, H. (2004). The Manchester driver behaviour questionnaire: a cross-cultural study. *Accident Analysis and Prevention*, 36, 231–238.
- Laros, J.A. (2005). O uso da análise fatorial: algumas diretrizes para pesquisadores. Em Pasquali, L., *Análise Fatorial para Pesquisadores*. UnB/LabPAM, Brasília, p. 181-202.

- Laros, J.A., & Puente-Palacios, K. (2004). Validação cruzada de uma escala de clima organizacional. *Estudos de Psicologia (Natal)*, 9(1), 113-119.
- Lawton, R. (1997). *O Problema das violações e infrações no trânsito*. São Paulo: Associação Brasileira de Medicina no Trânsito - ABRAMET.
- Lemes, E. C. (2003). Trânsito e comunidade: um estudo prospectivo na busca pela redução de acidentes. Em M.H. Hoffman, R.M. Cruz & J.C.Alchieri (Orgs.), *Comportamento humano no trânsito* (pp 137 – 151). São Paulo, SP: Casa do Psicólogo.
- Lucidi, F., Grano, C., Leone, L., Lombardo, C. & Pesce, C. (2004). Determinants of the intention to use doping substances: An empirical contribution in a sample of Italian adolescents. *International Journal of Sport Psychology*, 35, 133-148.
- Macedo, G.M. (2001). *Estudo do comportamento do motorista no trânsito na cidade de São Paulo: validando um modelo inglês*. SP: USP, não publicada.
- Machado, A.P. (2004). Um olhar da psicologia social sobre o trânsito. Em M.H. Hoffman, R.M. Cruz & J.C.Alchieri (Orgs.), *Comportamento humano no trânsito* (pp 123 – 133). São Paulo, SP: Casa do Psicólogo.
- Manstead, A. S. R., Parker, D., Stradling, S. G., Reason, J. T., & Baxter, J. S., (1992). Perceived consensus in estimates of the prevalence of driving errors and violations. *Journal of Applied Social Psychology*, 22, 509-530.
- Martins, L. C. e Branco, A. U. (2001). Desenvolvimento moral: Considerações teóricas a partir de uma abordagem sociocultural construtivista. *Psicologia: Teoria e Pesquisa*, 17(2),169-176.
- McAlister, A. L. (2001). Moral disengagement: Measurement and modification. *Journal of Peace Research*, 38(1), 87-99.
- McAlister, A. L., Bandura, A.& Owen, S.V. (2006). Mechanisms of moral

- disengagement in support of military force: The impact of September 11. *Journal of Social and Clinical Psychology*, 25, 141-165.
- Mello Jorge, M.H.P, Gawryszewski, V.P. & Latorre, M.R.D.O. (1997). Análise dos dados de mortalidade. *Saúde Pública*, 31(4). São Paulo.
- Menesini, E., Sanchez, V., Fonzi, A., Ortega, R., Constabile, A. & Feudo, G. (2003). Moral emotions and bullying: A cross-national comparison of differences between bullies, victims and outsiders. *Aggressive Behavior*, 29, 515-530.
- Millenson, J. R. (1967). *Princípios de análise do comportamento*. Brasília, DF: Thesaurus.
- Ministério da Saúde (2008). Disponível em <http://portal.saude.gov.br/saude/visualizartexto.cfm>. Acesso em 03/10/2008.
- Monteiro, C.A. (2004). *Variáveis antecedentes de erros e violações de motoristas*. Tese de doutorado. Brasília: UnB/Instituto de Psicologia.
- Moser, G. & Uzzel, D. (2003). Environmental Psychology. In Millon, T & Lerner, M. J. *Handbook of Psychology*. Vol. 5. Personality and Social Psychology, Hoboken, New Jersey: John Wiley & Sons.
- Motta, F.C.P., & Alcadipani, R. (1999). Jeitinho brasileiro, controle social e competição. *Revista de Administração de Empresas*, 39(1), p. 6-12.
- Myers, David G. (1999). *Psicologia social*. RJ: LTC.
- Olivatto, A. (2002). *Percepção e avaliação da conduta de motoristas e pedestres no trânsito: Um estudo sobre espaço público e civilidade na metrópole paulista*. Dissertação de mestrado não publicada, USP.
- 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.
- Ozkan, T., Lajunen, T. & Summala, H. (2006). Driver behavior questionnaire: A

- follow-up study. *Accident Analysis and Prevention*, 38, 386–395.
- Parker, D., Lajunen, T. & Stradling, S. (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., Reason, J.T. & Baxter, J.S. (1992). Intention to commit driving violations: AN application of the theory of planned behaviour. *Journal of Applied Psychology*, 77, 94-101.
- Pasquali, L. (1996) *Teoria e métodos de medida e ciências do comportamento*. Brasília: Laboratório de Pesquisa em Avaliação e Medida / Instituto de Psicologia / UnB: INEP.
- Pasquali, L. (2005). *Análise fatorial para pesquisadores*. Brasília: UnB/LabPAM.
- Pasquali, L. (2008). *Apostila da disciplina tópicos especiais em avaliação e medida*. Material não publicado. Laboratório de Pesquisa em Avaliação e Medida / UnB, Brasília.
- Polic, M., Arneric, N., Kraigher, B., Mis, M., Zabucovec, V. & Zlender, B. (1990). Attitudes of different groups of traffic participants to different traffic problems. *Psychology Beitrage*, 32, 64-73.
- Presidência da República (1988). *Constituição da República Federativa do Brasil*. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constitui%C3%A7ao.htm. Acesso em 08/06/2009.
- Reason, J. (1990). *Human error*. Cambridge University Press: Cambridge.
- Reason, J., Manstead, A. Stradling, S., Baxter, J. & Campbell, K. (1990). Errors and violations on the roads: A real distinction? *Ergonomics*, 33, 1315 – 1332.
- Ritterfeld, U. (1998). Comment: Proving philosophy. Em D. Görlitz, H. J. Harloff, G. Mey & J. Valsiner (Eds.). *Children, cities, and psychological theories*.

- Developing relationships* (pp. 155-161). Berlin: de Gruyter.
- Robins, R. W., Spranca, M. D. & Mendelson, G. A. (1996). The actor-observer effect revisited: Effects of individual differences and repeated social interactions on actor and observer attributions. *Journal of Personality and Social Psychology*, 71, 375-389.
- Rocha, J.B.A. (2005). Infrações no trânsito: Uma necessária distinção entre erros e violações. *Interação em Psicologia*, 9(1), 177-184.
- Rodrigues, A. (1972). *Psicologia social*. Petrópolis, Vozes.
- Rothengatter, T. (1997). Psychological aspects of road user behavior. *Applied Psychology: An International Review*, 46(3), 223-234.
- Rozestraten, R.J.A. (1986). A psicologia social e o trânsito. *Psicologia, Ciência e Profissão*, 2, 22-23.
- Rozestraten, R.J.A. (1988). *Psicologia do trânsito: conceitos e processos básicos*. São Paulo, EPU/EDUSP.
- Rozestraten, R.J.A. (2001). Os prós e contras da análise de acidentes de trânsito. *Arquivos Brasileiros de Psicologia*, 53(3), 7-22.
- Rozestraten, R. J. A. (2004). Ambiente, trânsito e psicologia. Em M.H. Hoffman, R.M. Cruz & J.C.Alchieri (Orgs.), *Comportamento humano no trânsito* (pp 137-151). São Paulo, SP: Casa do Psicólogo.
- Santo, R. C. E. (1996) *Pedagogia da transgressão: um caminho para o autoconhecimento*. 2ª ed. Campinas, SP: Papyrus.
- Schwebel, D. C., Severson, J., Ball, K. K. & Rizzo, M. (2006). Individual difference factors in risky driving: The roles of anger/hostility, conscientiousness, and sensation-seeking. *Accident Analysis and Prevention*, 38, 801-810.
- Shinar, D. (1998). Aggressive driving: the contribution of the drivers and the

- situation. *Transportation and Research, Part F, 1*, 137-160.
- Shinar, D. (2007). *Traffic Safety and Human Behavior*. Beer Sheva, Israel: Elsevier.
- Shinar, D.; Schectman, E. & Compton, R. (2001). Self-reports of safe driving behaviors in relationship to sex, age, education and income in the US adult driving population. *Accident Analysis and Prevention*, 33, 111-116.
- Siegrist, S. (2004). Questions for Psychologists related to enforcement strategies. Em Rothengatter, T. & Huguenin, R. D., (2004). *Traffic and transport psychology: theory and application. Proceedings of the ICTTP 2000*, p. 349 - 356. Elsevier.
- Silva, F. H. V. C. & Alchieri, J. C. (2007). Revisão das pesquisas brasileiras em avaliação psicológica de habilidades e inteligência de condutores. *Estudos de Psicologia*, 13(1), 57-64.
- Sommer, R. & Sommer, B. B. (1986). *A practical guide to behavioral research: tools and techniques*. 2^a ed. Nova Iorque, Oxford: Oxford University.
- South, R.C. & Wood, J. (2006). Bullying in prisons: The importance of perceived social status, prisonization, and moral disengagement. *Aggressive Behavior*, 32, 490-501.
- Sullman, M. J. M., Meadows, M. & Pajo, K. (2004). Errors, lapses and violations in the drivers of heavy vehicles. Em Rothengatter, T. & Huguenin, R. D., (2004). *Traffic and transport psychology: theory and application. Proceedings of the ICTTP 2000*, (p. 147 – 154). Elsevier.
- Tashakkori, A. & Teddlie, C. (1998). Mixed methodology: combining qualitative and quantitative approaches. *Applied Social Research Methods Series*, 46. SAGE.

- Thielen, I.P., Hartmann, R.C. & Soares, D.P. (2008). Percepção de risco e excesso de velocidade. *Caderno de Saúde Pública*, 24 (1). Rio de Janeiro, RJ.
- Thoreau, H. D. (1997) *A desobediência civil*. (Karam, S., Trad.). Porto Alegre: L&PM. Trabalho original publicado em 1849.
- Vasconcelos, E.A. (1985). *O que é trânsito?* SP: Brasiliense.
- Wallerstein, J. S. & Wyle, C. J. (1947). Our law-abiding law breakers. *Probation*, 25, 107 – 112.
- Yagil, D. (1998). Gender and age-related differences in attitudes toward traffic laws and traffic violations. *Transportation Research, Part F, 1*, 123-135.
- Ziéglér, J. (1969). *Sociologia e contestação*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira.
- Zimbardo, P.(1995). The psychology of evil: A situationist perspective on recruiting good people to engage in antisocial acts. *Research in Social Psychology*, 11(2), 125-133.

ANEXO I – Categoria da CNH dos participantes do estudo 1 e da população do Distrito Federal

Categoria da CNH	Percentual dos participantes do estudo	Percentual da população do Distrito Federal
B	67,1%	71,47%
AB	14,3%	9,48%
D	7,1%	11,09%
AD	6,8%	3,88%
A	1,7%	0,52%
C	0,9%	1,84%
AC	0,9%	0,6%
E	0,6%	0,68%
AE	0,6%	0,48%

ANEXO II – Instrumento do estudo 1 (para condutores de veículos de 2 rodas)

Prezado Sr (a):

Esta pesquisa tem por objetivo conhecer e contribuir para a melhoria do trânsito brasileiro. Assim, agradecemos imensamente a sua colaboração, lembrando que você não será identificado(a) e que não existem respostas certas ou erradas. Procure apenas responder com sinceridade e atenção.

Por favor, em cada uma das frases abaixo marque um X em apenas uma das alternativas, conforme a legenda abaixo:

(DT) discordo totalmente

(D) discordo

(C) concordo

(CT) concordo totalmente

Um motociclista que leva uma fechada de um carro não pode ser julgado por fechar o outro carro em resposta.	DT	D	C	CT
Buzinar não machuca ninguém.	DT	D	C	CT
É melhor parar em cima da faixa de segurança do que ultrapassar o sinal vermelho.	DT	D	C	CT
Um motociclista que avança o sinal vermelho não pode ser culpado se ele é pressionado pelos veículos de trás.	DT	D	C	CT
Se as pessoas vivem em péssimas condições elas não podem ser culpadas por se comportarem agressivamente no trânsito.	DT	D	C	CT
Ultrapassar o limite de velocidade só no momento de uma ultrapassagem não deve ser considerado uma infração.	DT	D	C	CT
Uma pessoa muito lerda na pista da esquerda merece um fino ao ser ultrapassado.	DT	D	C	CT
Se o pedestre foi atropelado porque não atravessou na passarela ou na faixa a culpa é dele mesmo.	DT	D	C	CT
Avançar um semáforo não é tão sério comparado com pessoas que não respeitam as leis do trânsito.	DT	D	C	CT
Não há nada de errado em estacionar na calçada se outras motos já estacionaram ali.	DT	D	C	CT
Se um motociclista não teve uma formação adequada ele não deve ser culpado por seu mau comportamento no trânsito.	DT	D	C	CT
Não há problemas em tomar uns choppinhos antes de dirigir.	DT	D	C	CT
Muita gente buzina, então não há mal nisso.	DT	D	C	CT
Uma pessoa não pode ser culpada por dirigir agressivamente se a vida atual a pressiona a agir assim.	DT	D	C	CT
Provocar outro motorista por meio de farol alto não causa nenhum dano real.	DT	D	C	CT
Alguns motoristas merecem ser tratados como animais.	DT	D	C	CT
Perseguir agressivamente outro veículo é uma forma de mostrar que ele se comportou errado.	DT	D	C	CT
Buzinar para um pedestre atravessando a rua é apenas uma maneira de brincar com ele.	DT	D	C	CT
Não é justo ser multado por excesso de velocidade já que muitas pessoas não respeitam os limites.	DT	D	C	CT
Se a cidade já está suja mesmo jogar lixo na via não é tão sério.	DT	D	C	CT
Uma pessoa não pode ser culpada por não manter a moto sempre revisada, já que nem todos têm boa condição financeira.	DT	D	C	CT
Não é nada sério avançar um sinal onde não há ninguém pra atravessar.	DT	D	C	CT
Não tem problema dar uma fechada em alguém que é uma lesma no trânsito.	DT	D	C	CT
Os carros merecem uma fechada pois eles nunca respeitam os motociclistas.	DT	D	C	CT
Comparado com outros delitos que são cometidos, dirigir bêbado não é nada sério.	DT	D	C	CT
Se a pessoa fica agressiva no volante a culpa é do próprio trânsito.	DT	D	C	CT
Não há problema em cometer infrações que não vão causar acidentes como estacionar em local proibido.	DT	D	C	CT
Um motorista não deve ser culpado por não respeitar os ciclistas, pois os ciclistas também invadem a faixa dos carros.	DT	D	C	CT
Usar o acostamento num engarrafamento é uma questão de inteligência.	DT	D	C	CT
Não é algo ruim ultrapassar o limite de velocidade se for de vez em quando.	DT	D	C	CT
Um motociclista não deve ser punido por ultrapassar o sinal se os ciclistas também o fazem.	DT	D	C	CT
Ninguém é obrigado a parar no sinal se o governo não investe em segurança.	DT	D	C	CT
É aceitável cometer uma infração se for por causa da má direção de outros motoristas.	DT	D	C	CT
Os motociclistas são tão pressionados que são obrigados a cometer algumas infrações.	DT	D	C	CT
As infrações deveriam ser perdoadas se forem cometidas num local que não se conhece.	DT	D	C	CT
Falar rapidinho no celular dirigindo não tem problema.	DT	D	C	CT

Nas últimas quatro semanas, você cometeu alguma ação que considera errada no trânsito?

Sim Não

Em caso afirmativo, descreva essa ação.

Você levou alguma multa em decorrência dessa ação cometida? Sim Não

Sexo: masculino feminino

Idade: _____ anos

Estado civil: solteiro casado/união estável viúvo separado/divorciado

Tem filhos? sim não

Nível educacional:

Ensino fundamental incompleto Ensino fundamental completo

Ensino médio incompleto Ensino médio completo

Ensino superior incompleto Ensino superior completo

Pós-graduação incompleto Pós-graduação completo

Tempo de Carteira de Motorista: _____

Categoria: A - moto C - transporte de carga

B - carro D - transporte de passageiros

E - caminhão com reboque

ANEXO III – Instrumento do estudo 1 (para condutores de veículos de 4 rodas)

Prezado Sr (a):

Esta pesquisa tem por objetivo conhecer e contribuir para a melhoria do trânsito brasileiro. Assim, agradecemos imensamente a sua colaboração, lembrando que você não será identificado(a) e que não existem respostas certas ou erradas. Procure apenas responder com sinceridade e atenção.

Por favor, em cada uma das frases abaixo marque um X em apenas uma das alternativas, conforme a legenda abaixo:

(DT) discordo totalmente (D) discordo
(C) concordo (CT) concordo totalmente

Um motorista que tem seu carro fechado não pode ser criticado por fechar o outro carro em resposta.	DT	D	C	CT
Buzinar não machuca ninguém.	DT	D	C	CT
É melhor parar em cima da faixa de segurança do que ultrapassar o sinal vermelho.	DT	D	C	CT
Um motorista que avança o sinal vermelho não pode ser culpado se ele é pressionado pelos carros de trás.	DT	D	C	CT
Se as pessoas vivem em péssimas condições elas não podem ser culpadas por se comportarem agressivamente no trânsito.	DT	D	C	CT
Ultrapassar o limite de velocidade só no momento de uma ultrapassagem não deve ser considerado uma infração.	DT	D	C	CT
Uma pessoa muito lerda na pista da esquerda merece um fino ao ser ultrapassado.	DT	D	C	CT
Se o pedestre foi atropelado porque não atravessou na passarela ou na faixa a culpa é dele mesmo.	DT	D	C	CT
Avançar um semáforo não é tão sério comparado com pessoas que não respeitam as leis do trânsito.	DT	D	C	CT
Não há nada de errado em estacionar na esquina da rua se o carro atrás parou mal.	DT	D	C	CT
Se um motorista não teve uma formação adequada ele não deve ser culpado por seu mau comportamento no trânsito.	DT	D	C	CT
Não há problemas em tomar uns choppinhos antes de dirigir.	DT	D	C	CT
Muita gente buzina, então não há mal nisso.	DT	D	C	CT
Uma pessoa não pode ser culpada por dirigir agressivamente se a vida atual a pressiona a agir assim.	DT	D	C	CT
Provocar outro motorista por meio de farol alto não causa nenhum dano real.	DT	D	C	CT
Alguns motoristas merecem ser tratados como animais.	DT	D	C	CT
Perseguir agressivamente outro carro é uma forma de mostrar que ele se comportou errado.	DT	D	C	CT
Buzinar para um pedestre atravessando a rua é apenas uma maneira de brincar com ele.	DT	D	C	CT
Não é justo ser multado por excesso de velocidade já que muitas pessoas não respeitam os limites.	DT	D	C	CT
Se a cidade já está suja mesmo jogar lixo pela janela do carro não é tão sério.	DT	D	C	CT
Uma pessoa não pode ser culpada por não manter o carro sempre revisado, já que nem todos têm boa condição financeira.	DT	D	C	CT
Não é nada sério avançar um sinal onde não há ninguém pra atravessar.	DT	D	C	CT
Não tem problema dar uma fechada em alguém que é uma lesma no trânsito.	DT	D	C	CT
Os motociclistas merecem uma fechada pois eles nunca respeitam os carros.	DT	D	C	CT
Comparado com outros delitos que são cometidos, dirigir bêbado não é nada sério.	DT	D	C	CT
Se a pessoa fica agressiva no volante a culpa é do próprio trânsito.	DT	D	C	CT
Não há problema em cometer infrações que não vão causar acidentes como estacionar em local proibido.	DT	D	C	CT
Um motorista não deve ser culpado por não respeitar os ciclistas, pois os ciclistas também invadem a faixa dos carros.	DT	D	C	CT
Usar o acostamento num engarrafamento é uma questão de inteligência.	DT	D	C	CT
Não é algo ruim ultrapassar o limite de velocidade se for de vez em quando.	DT	D	C	CT
Um motociclista não deve ser punido por ultrapassar o sinal se os ciclistas também o fazem.	DT	D	C	CT
Ninguém é obrigado a parar no sinal se o governo não investe em segurança.	DT	D	C	CT
É aceitável cometer uma infração se for por causa da má direção de outros motoristas.	DT	D	C	CT
Os motoristas são tão pressionados que são obrigados a cometer algumas infrações.	DT	D	C	CT
As infrações deveriam ser perdoadas se forem cometidas num local que não se conhece.	DT	D	C	CT
Falar no celular dirigindo não tem problema.	DT	D	C	CT

Nas últimas quatro semanas, você cometeu alguma ação que considera errada no trânsito?

Sim Não

Em caso afirmativo, descreva essa ação.

Você levou alguma multa em decorrência dessa ação cometida? Sim Não

Sexo: masculino feminino

Idade: _____ anos

Estado civil: solteiro casado/união estável viúvo separado/divorciado

Tem filhos? sim não

Nível educacional:

Ensino fundamental incompleto Ensino fundamental completo

Ensino médio incompleto Ensino médio completo

Ensino superior incompleto Ensino superior completo

Pós-graduação incompleto Pós-graduação completo

Tempo de Carteira de Motorista: _____

Categoria: A - moto C - transporte de carga

B - carro D - transporte de passageiros

E - caminhão com reboque

ANEXO IV – Itens excluídos do instrumento do estudo 1

Um motorista que tem seu carro fechado não pode ser criticado por fechar o outro carro em resposta.
Buzinar não machuca ninguém.
É melhor parar em cima da faixa de segurança do que ultrapassar o sinal vermelho.
Um motorista que avança o sinal vermelho não pode ser culpado se ele é pressionado pelos carros de trás.
Se o pedestre foi atropelado porque não atravessou na passarela ou na faixa a culpa é dele mesmo.
Avançar um semáforo não é tão sério comparado com pessoas que não respeitam as leis do trânsito.
Não há nada de errado em estacionar na esquina da rua se o carro atrás parou mal.
Buzinar para um pedestre atravessando a rua é apenas uma maneira de brincar com ele.

ANEXO V - Instrumento do estudo 2



Sr. Policial,

Esta pesquisa tem por objetivo conhecer e contribuir para a melhoria do trânsito brasileiro. Agradecemos imensamente a sua colaboração, lembrando que você não será identificado(a) e que não existem respostas certas ou erradas. Procure apenas responder com sinceridade e atenção.

Listamos abaixo algumas afirmativas que os motoristas podem apresentar para justificar as infrações que cometem. Marque um X na alternativa que melhor representa a frequência com que você já ouviu essa justificativa. Lembre-se de marcar apenas uma alternativa, conforme a legenda:

- (1) nunca
- (2) raramente
- (3) às vezes
- (4) frequentemente
- (5) sempre

JUSTIFICATIVA	FREQÜÊNCIA				
	1	2	3	4	5
Eu não sabia que não podia parar nesse local.					
Se o governo não investe em segurança, como você quer que eu pare no sinal vermelho nesse local perigoso?					
Eu bebi só um pouco e acho que isso não faz mal para ninguém.					
A culpa não foi minha, pois não há placas indicando que eu não poderia estacionar aqui.					
Você sabe com quem está falando?					
Eu fiquei aqui apenas cinco minutinhos.					
Se todo mundo para aqui, porque eu também não posso parar?					
Com tantas vagas para deficiente, estacionar na vaga de deficiente não causa grandes problemas no trânsito.					
O governo só quer tirar dinheiro do povo com essa indústria de multas.					
Não tem como a gente dar um jeitinho de reverter essa situação?					
Eu estava falando no celular porque era uma emergência.					
Se muitas pessoas também não usam o cinto de segurança, porque só eu tenho que ser multado?					
Não estou causando mal a ninguém ao dirigir sem o capacete, só a mim mesmo.					
A culpa é do DETRAN que colocou a placa no lugar errado.					
Quem é você para me dar uma multa?					
Eu estava correndo porque precisava salvar uma pessoa com problemas de saúde.					
O senhor devia estar correndo atrás de bandido ao invés de ficar multando pessoas trabalhadoras.					
Que mal há em dirigir sem o cinto de segurança?					
A culpa é do governo que não faz estacionamento para a gente parar.					

Além das listadas acima, quais outras justificativas você já ouviu por parte dos motoristas?

Você já recebeu alguma justificativa que fez com que mudasse de idéia e não autuasse o condutor? Qual?

ANEXO VI - Categoria da CNH dos participantes do estudo 3 e da população do Distrito Federal

Categoria	Percentual dos participantes do estudo	Percentual da população do Distrito Federal
B	45,2	71,47%
AB	19,2	9,48%
D	16,3	11,09%
AD	5,8	3,88%
AE	3,8	0,48%
E	3,8	0,68%
AC	2,9	0,6%
C	1,0	1,84%