

A PSICOLOGIA DO TRÂNSITO E SUA INTERFACE NO TRANSPORTE COLETIVO

Alexandra Santos Leal Oliveira

Faculdade de Ensino Superior do Piauí – FAESPI

e-mail: psi-leal@hotmail.com

Deborah Paulo Vieira

Faculdade de ensino superior do Piauí – FAESPI

e-mail: deborahabelha@hotmail.com

RESUMO

O trânsito é uma temática emergente e urgente na sociedade mundial, demandando esforços individuais e coletivos que exigem reflexão, educação e mudança de comportamento. Nesse sentido, o objetivo deste trabalho foi evidenciar as contribuições da psicologia para o enfrentamento das problemáticas referentes à condução de veículos coletivos na contextualização do trânsito. Identificou-se várias conceituações do gênero trânsito e como a psicologia se constitui no contexto do trânsito, especialmente em referência ao transporte público coletivo, insuflando as discussões sobre acessibilidade, mobilidade e qualidade de vida. Foi analisada ampla pesquisa bibliográfica abrangendo pesquisadores nacionais e internacionais. No referencial teórico encontramos os autores: Alchieri, J.C (2003), Maria Helena Hoffman(2005), R.J.A. Rozestraten(2003), Vasconcelos(2001), Evans G. Johansson G. (1998), Andrews Susan(2003), Aronsson G. & Rissler A.(1998), . Conclui-se que o trânsito é uma questão de saúde pública, uma questão que merece de todos os agentes sociais, reflexão e mudança de comportamento. Analisando temos que o sistema de transporte coletivo se apresenta como uma estratégia economicamente ecológica que pode quebrar padrões culturais de desrespeito ao meio ambiente, supremacia do veículo particular e otimização do trânsito.

Palavras-chave: Trânsito – Psicologia do Trânsito – Transporte Coletivo

ABSTRACT

Transit is an emerging and urgent issue in the world society, demanding individual and collective efforts that call for reflection, education and behavior change. Thus, the aim was to highlight the contributions of psychology to cope with problems related to driving in the collective context of the traffic. We identified several conceptualizations of gender psychology and how the traffic is constituted in the context of traffic, especially in reference to public transportation, fueling the discussion about accessibility, mobility and quality of life. It was analyzed extensive literature search covering national and international researchers. In the theoretical reference we find the authors like : Alchieri, J.C (2003), Maria Helena Hoffman(2005), R.J.A. Rozestraten(2003), Vasconcelos (2001), Evans G. Johansson G. (1998), Andrews Susan(2003), Aronsson G. & Rissler A.(1998). It concludes that the traffic it's a matter of public health, a matter that deserves all the social agents, reflection and changing of behavior. Analysing we have the system of collective transport it presents like an economic ecologic strategy that can break cultural standard of disrespect to the environment , supremacy of private vehicle and optimization of the traffic.

Keywords : Transit – Psychology of the traffic - Colective Transport

INTRODUÇÃO

Quem usa o transporte coletivo ou quem dirige um carro nas grandes cidades, pode comprovar que o trânsito se torna a cada dia mais difícil. Isso se deve ao fato do crescente número de veículos nas vias, favorecido pelas facilidades de aquisição de um automóvel, assim como o comportamento dos motoristas que quando em contato com o ambiente do trânsito potencializa os fatores de estresse associados às questões de ordem pessoal, os quais são geradores de comportamentos inadequados no trânsito.

O transporte urbano é crucial para o desenvolvimento das cidades e portanto é necessário para o bom funcionamento do sistema de transporte e das possibilidades oferecidas ao deslocamento humano e a circulação de bens e mercadorias. (VASCONCELOS, 1996a, 1996b).

Segundo Vasconcelos (2004, p. 81) “está atingindo proporções de epidemia”. Os problemas se concentram pelas crescentes exigências quanto à segurança, eficiência e rapidez de deslocamento. Estes por sua vez se estendem aos campos da saúde, educação, meio ambiente e finanças.

O presente trabalho pretende contribuir com esse tema, discutindo essa problemática, através da revisão literária e de produções acadêmicas atuais, visando compreender as contribuições da psicologia no enfrentamento das problemáticas referente à condução de veículos coletivos no contexto do trânsito, no qual se propõe a discutir as seguintes questões: como a psicologia se apresenta no enfrentamento das problemáticas referente ao transporte coletivo? De que forma o transporte coletivo pode contribuir para melhoria do trânsito? Quais os fatores estressores que influenciam no comportamento do motorista na situação do trânsito?

A adoção dessa temática, a condução de veículos coletivos, justifica-se devido ao interesse em pesquisar sobre o papel do transporte coletivo na problemática do trânsito, além do que o estudo desse tema se faz importante também pelo fato de ressaltar os aspectos estressores que afetam as condições de trabalho dos condutores, interferindo na qualidade do serviço prestado, bem como na qualidade do próprio trânsito. Também se justifica esta pesquisa pela sua contribuição concedida à ciência, ampliando o número de temas pesquisados e de fontes para novas pesquisas.

MÉTODOS

Procedeu-se à identificação e análise das publicações relativas aos constructos acima referidos, tendo a pesquisa caráter bibliográfico, e o desafio de mapear e analisar a produção acadêmica em vários campos do conhecimento, como dissertações de mestrado, teses de doutorado, publicações em periódicos, anais de congressos e de seminários.

Os seguintes bancos de dados foram utilizados:

1) Scielo (Scientific Electronic Library Online), Biblioteca Eletrônica mantida pela FAPESP (Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo) em parceria com o Bireme (Centro Latino Americano e do Caribe de Informação em Ciências Humanas, tendo apoio do CNPq (Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico. Conta atualmente com 224 periódicos de várias áreas do conhecimento;

2) PEPSIC (Periódicos eletrônicos em Psicologia) conta com a parceria entre o BIREME, a Biblioteca Virtual em Saúde e a Associação Brasileira de Editores Científicos de Psicologia. Conta com 80 periódicos de vários países da América Latina;

3) BDTD (Biblioteca Digital de Teses e Dissertações) é um portal que visa integrar as bibliotecas digitais de teses e dissertações dos programas brasileiros de pós-graduação *strito senso*, tendo atualmente 90 instituições associadas.

Os critérios de inclusão dos trabalhos foram: a discussão da temática proposta sobre a condução de veículos coletivos e publicações da década de 90 ao ano de 2010. A pesquisa foi realizada utilizando-se as seguintes palavras-chaves: Trânsito, Psicologia do Trânsito, Transporte Coletivo. O período em que a pesquisa se desenvolveu foi de março a junho de 2010.

RESULTADOS

TRÂNSITO: CONCEITOS E ASPECTOS GERAIS

O Código Brasileiro de Trânsito define trânsito como “a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga e descarga.” Porém, Rozestraten (1988), afirma que as definições de trânsito, em sua maioria, denotam simplesmente uma movimentação e não implicam a existência de uma norma que assegure a integridade das pessoas.

Por esta razão, a definição de trânsito proposta por Rozestraten (1988), enfatiza a integridade da pessoa, ou seja, que ela deve alcançar sua meta sem sofrer nenhum dano. Para esse autor trânsito “é o conjunto de deslocamentos de pessoas e veículos nas vias públicas, dentro de um sistema convencional de normas, que tem por fim assegurar a integridade de seus participantes.” (ROZESTRATEN, 1988, p. 04).

Entretanto, Vasconcelos (1985), adverte sobre a importância de se incorporar às definições convencionais a dimensão ideológica subjacente ao trânsito. Tal ideologia consiste na supervalorização do automóvel particular, veículo tipicamente burguês, em detrimento da primazia que se deveria conferir aos meios de transporte de massa - como ônibus e metrô - acrescentando-lhes maior qualidade e quantidade.

Conforme as disposições admitidas acima, para a definição de trânsito, almeja-se a maior amplitude possível. Assim, como não existem divergências importantes entre os autores mencionados, todos podem contribuir de algum modo com a pesquisa.

A PSICOLOGIA DO TRÂNSITO

O objetivo da Psicologia do trânsito é estudar e analisar todos os

comportamentos relacionados com o trânsito; e em sentido restrito, o comportamento dos usuários: o do pedestre, do motorista, do ciclista e do motociclista. Todas as pessoas são alvo e poderão ter seus comportamentos estudados pela psicologia do trânsito já que todos são sujeitos, ativos ou passivos, do trânsito.

Rozestraten (1988) divide o trânsito em três subsistemas: as vias, os veículos e o homem. A questão de atribuir maior relevância ao comportamento humano no trânsito, em detrimento ao estudo das vias e veículos, surge em Rozestraten (2003) quando afirma que o homem é o subsistema mais complexo do trânsito. Bezerra, Cordeiro e Ferreira (2003) afirmam que, além do funcionamento e da estrutura física do trânsito, deve-se levar em consideração quem participa dele, suas individualidades, seus interesses e sua postura perante o mundo. Alguns números também responderiam prontamente a dúvida: em diversas Conferências Mundiais foi constatado que o comportamento do motorista é o principal fator responsável por acidentes de trânsito.

A Psicologia do Trânsito e o Transporte Público Coletivo: discussão sobre acessibilidade, mobilidade e qualidade de vida.

Não é possível pensar no meio urbano sem pensar em trânsito. Em muitos países os problemas causados pelo trânsito são enquadrados tanto na perspectiva do meio ambiente, quanto na da saúde pública tamanho é o seu impacto na qualidade de vida das pessoas. Tal complexidade implica para o psicólogo do trânsito uma formação comprometida com o estudo das cidades e seu planejamento urbano, do comportamento humano no trânsito, com a saúde pública, com o acesso aos bens e serviços sociais e sua qualidade, com o convívio humano e a diversidade. (CONSELHO FEDERAL DE PSICOLOGIA, 2000).

Nessa questão, há que se atentar para o fato de que os deslocamentos no trânsito (viagens) estão diretamente ligados às características sócio-econômicas da população (idade, trabalho, renda e local de moradia). Assim sendo, não podemos considerá-los de forma descontextualizada. É notório que no trânsito surgem disputas pelo espaço e tempo, surgem conflitos de interesse de um grupo social contra outro. Sob o ponto de vista ideológico, a posição que as pessoas se atribuem e ocupam na sociedade vai condicionar sua disputa pelo espaço através da eleição e uso de determinados meios de transporte (VASCONCELOS, 2001).

Um fator importante que vai influenciar diretamente a qualidade e a eficiência da circulação das pessoas são as características sociais, políticas e econômicas

de grupos e classes sociais (VASCONCELOS, 2001). Isso significa que as classes que detêm maior renda têm maiores e melhores facilidades de circulação. Diante desse contexto, precisamos ressaltar que a função eminentemente social do trânsito é o atendimento às demandas dos seus participantes. Dentre essas demandas está a questão da mobilidade, acessibilidade e qualidade de vida. Aspectos estes de interesse da psicologia do trânsito.

O conceito de mobilidade pode ser interpretado como “a capacidade dos indivíduos se moverem de um lugar para outro” (TAGORE & SKIDAR, 1995, apud CARDOSO, 2008, p. 42). A mobilidade está relacionada com os deslocamentos diários (viagens) ou a possibilidade ou facilidade destes no espaço urbano (CARDOSO, 2008). Não há como considerar determinada região habitacional como de alto nível se a mobilidade não estiver presente. Há de se por em destaque que a mobilidade cresce acentuadamente com a renda numa maior diversidade de atividades feita pelas pessoas, ou seja, as pessoas de maior renda dispõem de modos de transporte mais rápido e percorrem mais espaços que as populações de menor renda (VASCONCELOS, 2001). Desta forma, para sobreviver na cidade, a população urbana, especialmente a de baixa renda, é obrigada a fazer uma infinidade de deslocamentos penosos para garantir os destinos desejados (CARDOSO, 2008)

No entanto, para garantir que o trânsito aconteça satisfatoriamente, não basta apenas atender às demandas por mobilidade dos transeuntes; sua acessibilidade também é de vital importância. Vasconcelos (1985, p.26) considera a acessibilidade “a facilidade (ou dificuldade) com que os locais da cidade são atingidos pelas pessoas e mercadorias, medida pelo tempo e pelo custo envolvido”. Seria a facilidade, em distância, tempo e custo, de se alcançar fisicamente, a partir de um ponto específico na cidade, os destinos desejados (GOMIDE, 2006). Para Cardoso (2008, p.42), acessibilidade trata da “efetividade do sistema de transporte em conectar localidades separadas”.

A acessibilidade ao sistema de transporte público está relacionada com as distâncias que os usuários caminham quando utilizam o transporte coletivo, desde a origem da viagem até o ponto de embarque e do ponto de desembarque até o destino final. Quanto menos o passageiro caminha, melhor é a acessibilidade ao sistema de transporte público. Mas não somente considerando as distâncias percorridas, a acessibilidade de um sistema de transporte público de passageiros pode ser caracterizada pela maior ou menor facilidade de acesso ao sistema, sendo proporcional ao tempo decorrido até o ponto de parada e o tempo de espera pelo veículo. Assim, para

o passageiro, a melhor condição ocorreria quando ele dispusesse de pontos de parada próximos aos locais de origem e destino de seus deslocamentos e também contasse com frequência adequada de serviço (CARDOSO, 2008).

Finalmente, o terceiro conceito que gostaríamos de aliar a esta discussão é o de qualidade de vida dentro do sistema de trânsito. Vasconcelos (1985, p.27) considera-a como resultado do “respeito às funções de cada via, principalmente às vias de zonas residenciais, e à defesa do meio ambiente. Envolve também a compatibilização entre o uso do solo de uma via e o volume e o tipo de tráfego que por ela passa”. Seguindo esse raciocínio, para que haja qualidade de vida é necessária a manutenção do sistema e o cuidado do próprio usuário, para que as condições de tráfego sejam melhores.

A escolha pelo automóvel, por parte de quem tem possibilidades de escolher, decorre de uma avaliação racional das suas necessidades de deslocamento, frente aos condicionantes econômicos e de tempo, e frente ao desempenho relativo das tecnologias de transporte disponíveis (VASCONCELOS, 2001). Contudo, o uso indiscriminado do automóvel traz externalidades negativas tanto ao meio ambiente quanto à fluidez do tráfego.

4. DISCUSSÃO

A análise dos dados está pautada nos estudos e pesquisas de autores renomados na área como Alchieri, Rozestraten, Vasconcelos, Hoffmann, dentre outros. Mais especificamente foram analisados um número de 10 artigos, 05 monografias e 03 teses de Dissertação de Mestrado, pesquisados através de sites específicos, como Scielo, Biblioteca Digital de Teses e Dissertações e PEPSIC (Periódicos eletrônicos em Psicologia), acerca das problemáticas referentes ao trânsito. A seguir, faz-se mister percorrer os achados encontrados e analisá-los.

As Interfaces da Psicologia do Trânsito

Para Hoffmann (2005, p.22), a Psicologia do Trânsito constitui-se num “campo extremamente surpreendente no microcosmo do comportamento humano e na circulação viária, onde Psicologia Social, Psicologia Experimental e Psicologia Ambiental se encontram” porque os problemas, variáveis e pautas de pesquisa podem englobar, por exemplo, desde a pesquisa sobre a acuidade visual mínima indispensável

a um motorista até a pesquisa sobre a representação social do automóvel feita por determinado grupo.

Nota-se que a psicologia do trânsito é um ponto fértil de intersecção entre vários campos da ciência psicológica no enfrentamento das amplas questões que envolvem o trânsito. A Psicologia Experimental é o ramo da Psicologia no qual “aspectos emocionais e comportamentais devem ser estudados através da experimentação científica”. Assim, os ramos da Psicologia Experimental praticada em laboratório que tradicionalmente mais se associam à Psicologia do Trânsito são a Psicofísica, Psicofisiologia e Psicologia da Cognição (ROZESTRATEN, 1988). Conforme o autor, a finalidade de tais métodos é descobrir os limiares absolutos e diferenciais dos órgãos dos sentidos. Pode-se investigar, por exemplo, tipos de vidros de veículos que menos cansam a visão do condutor ou a relação entre distância, velocidade e capacidade de discriminar letras e palavras, relação útil à configuração científica de placas de sinalização (ROZESTRATEN, 1988).

A Psicologia Social é o ramo da Psicologia que trata de “estudar o comportamento dos indivíduos no que ele é influenciado socialmente” (LANE, 1991, p.8). A determinação social do indivíduo consiste em sua visão de mundo, sistema de valores, comportamentos, sentimentos e emoções decorrentes (LANE, 1991, p.9).

Com relação ao trânsito, de acordo com Lemes (2003), talvez até seja impossível qualquer apontamento sobre fenômenos do trânsito que desconsidere suas causas sociais, cujo peso não raro supera em importância a contribuição de outros fatores deterministas. Por exemplo, os altos índices (LÈON; VIZZOTTO, 2005) de jovens do sexo masculino envolvidos em acidentes possivelmente devem-se menos a disposições genéticas do que a fatores culturais, como a exaltação da virilidade, que estimula ao excesso de velocidade conseqüentemente aumentando os riscos de acidentes.

As contribuições da Psicologia Ambiental podem se estender à todas as questões ligadas ao trânsito. Pode-se, por exemplo, viabilizar a construção de uma rodovia cujo desenho seja influenciado pelas descobertas da Psicofisiologia ligada ao trânsito: engenheiros e ambientalistas somariam esforços na elaboração de um traçado em que prevalecessem as curvas contra a monotonia das longas retas, que predispõem à fadiga, causa provável de muitos acidentes, conforme Rozestraten (1988).

Percebe-se que a psicologia se investe de todo o seu arsenal teórico para encontrar respostas para os diferentes contextos do trânsito. Reconheceu-se que os

aspectos psicológicos do condutor e os usuários de trânsito são um fator chave para entender e resolver o problema do transporte rodoviário. Estas questões têm contribuído para o desenvolvimento e a consolidação da Psicologia do Trânsito.

Portanto, a psicologia do trânsito tem o papel de discutir e tomar encaminhamentos a favor de políticas públicas que garantam a equidade e qualidade dos serviços de transporte coletivo urbano, no intento de defender os direitos e o bem estar das pessoas, no quesito acesso aos bens sociais, como também o incremento de ações no transporte coletivo representa uma estratégia profícua para o enfrentamento das problemáticas do trânsito, especialmente relacionados à sua fluidez e a difusão de uma nova concepção acerca do uso do transporte público, imprimindo novos hábitos e cultura.

O Transporte Coletivo

Ferraz e Torres (2001), afirmam que o transporte público denominado também como transporte coletivo ou de massa é operado por veículos pertencentes a uma empresa que realizam suas atividades com rotas e horários definidos. O transporte público é dever do Estado. Apesar de alguns investimentos realizados atualmente, o sistema de transporte é insuficiente para o atendimento da alta demanda e passa por constantes crises originárias de problemas de ordem financeira como a incompatibilidade entre receita, tarifas e custos de operação (IPEA apud ANTP, 2005).

As vias, ruas e avenidas das cidades permitem o ingresso a todos de forma gratuita. Por esse motivo, a relação entre uma oferta escassa X alta demanda produz a disputa por espaço nas vias, em forma de fila gerando os congestionamentos. Desta forma o transporte público urbano se faz importante e mais eficaz do que o transporte individual devido a relação entre quantidade de passageiros transportados e o espaço viário consumido.

Segundo CNI (1994), o transporte público urbano está associado ao transporte de massa, este que garante maior mobilidade aos indivíduos, possuindo maior índice de rapidez e segurança quando sujeito a aglomerações. Sobre diversos aspectos nota-se que o transporte público traz vantagens sobre a qualidade de vida das pessoas, como: a redução no tempo das viagens, redução de impactos ao meio ambiente, diminuição de congestionamentos, redução no consumo de combustíveis, restrição aos números de acidentes no trânsito, entre outros.

MAURO (2007 apud, NTU, 2008), revela que atualmente o transporte público urbano no Brasil representa mais de 60% dos deslocamentos realizados,

atendendo 59 milhões de passageiros por dia. O transporte realizado por ônibus significa o atendimento de 50% da demanda para o transporte público urbano com uma frota de aproximadamente noventa e cinco mil veículos, gerando milhares de empregos e influenciando diretamente diversos setores da economia.

O transporte público urbano então é a peça que movimenta a engrenagem das cidades, possibilitando seu abastecimento, movimentação e desenvolvimento (FERRAZ E TORRES, 2001)

O Estresse Ocupacional em Motoristas de Transporte Urbano

Estudos a respeito da saúde do trabalhador vêm despertando grande interesse das instituições pelos prejuízos decorrentes em diversas atividades. Além desse fato, a atenção dada ao motorista de transporte coletivo urbano deve-se, também, ao fato de se tratar de uma atividade essencial para a população e de significativa responsabilidade. Uma vez que sobre ele recai a responsabilidade quanto ao deslocamento seguro dos passageiros pela cidade, à segurança do veículo que conduz e, também, quanto ao rendimento da empresa da qual faz parte.

Néri, Soares & Soares (2005), afirmam que saúde física e mental dos motoristas são reflexos das condições de vida e de trabalho destes indivíduos. No caso dos motoristas de transporte coletivo, o comportamento destes é de grande relevância por ser uma atividade que supre necessidades sociais e econômicas da população e por ser instituída de grande responsabilidade, como já referida anteriormente.

Battiston, Cruz & Hoffmann, 2006, Mendes, 1997, o motorista de transporte urbano possui um “macro” local de trabalho, caracterizado pelo trânsito e um “micro” que corresponde ao ônibus. Segundo (BATTISTON, CRUZ & HOFFMANN, 2006; ALMEIDA, 2002; MENDES, 1997; ZANELATO & OLIVEIRA, 2004; SILVA & GÜNTHER, 2005), podem-se apontar fatores externos e internos que influenciam o desempenho desses motoristas. Como fatores externos, aponta-se: exigências do usuário, exigências do trânsito, respeito ao sistema convencional de normas (código de trânsito), nível do tráfego, semáforos, congestionamento, acidentes, excesso de paradas durante a viagem, temperatura, insegurança (exposição a assaltos), estado de conservação da pista, condições ergométricas do veículo, posição do motor, precariedade mecânica. Como fatores internos, cita-se: doenças crônicas ou agudas, fadiga (de muitas horas no volante), estresse, calor, cansaço, problemas pessoais, álcool

e drogas, auto-imagem do motorista, representação a respeito da sua profissão e desrespeito às leis de trânsito e a outros motoristas.

A análise na literatura de fatores estressantes no local de trabalho ratifica informações já mencionadas apontando aspectos como: carga de trabalho inadequada, ambiente hostil, ambigüidade de funções, tarefas desestimulantes, sobrecarga cognitiva, relacionamento conflituoso com superior ou companheiros de trabalho. Podem-se considerar, também, as normas rígidas de fiscalização sofrida por esses profissionais, uma vez que a maior parte de sua jornada de trabalho é fora da empresa, no trânsito. Nestas fiscalizações, são observados deles o cumprimento de horário, cuidados com o veículo, relacionamento com os passageiros (podendo ser visto como pressão interna), e responsabilidade que têm sobre a vida das pessoas que conduzem (BATTISTON, CRUZ & HOFFMANN, 2006).

Os motoristas ainda apontam para a inadequação dos pontos terminais, frisando a ausência de instalações sanitárias, de água potável e de local adequado para refeições. Engarrafamentos e outros veículos foram os que causaram maior irritação nos motoristas, segundo pesquisa realizada por Battiston, Cruz & Hoffmann (2006). Evans & Carrère (1991 apud MENDES & MORAES, 2001; MENDES, 1997) observaram que nos horários de pico e congestionamento ocorrem mais respostas psicofisiológicas relacionadas ao estresse.

Diante deste contexto, pode-se compreender que ações que promovam a Qualidade de Vida no Trabalho são importantes não só do ponto de vista do trabalhador, mas também dos empregadores e da sociedade em geral. Assim, para uma melhor qualidade de vida no trabalho de motoristas do transporte coletivo, Murta & Tróccoli, (2004), afirmam que modificações em seu ambiente físico de trabalho, como a cabine do motorista, e programas focado no trabalhador, como: educação (ex: causas e manifestações do estresse), uso de técnicas cognitivo-comportamental (ex: reestruturação cognitiva, manejo de raiva, terapia racional emotiva), treinamento em habilidades pessoais (ex: assertividade, manejo de tempo, negociação), redução de tensão (ex: relaxamento, biofeedback, meditação) e “multicomponentes”, que consiste numa combinação de abordagens e técnicas.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Em termos de pesquisa, a psicologia do trânsito é um campo rico e surpreendente, que nos faz repensar a mobilidade humana nos quesitos, acessibilidade, comodidade e segurança.

O sistema de transporte, em particular a predominância do uso de veículos privados, impõe um custo à sociedade considerado cada vez mais inaceitável. Neste âmbito, as políticas oriundas da interface psicologia e outras áreas do conhecimento poderão contribuir com alternativas de soluções e melhorias.

O homem privatiza o espaço público, considera que pode fazer o que quer, prejudicando o direito dos outros participantes que utilizam o mesmo espaço. Uma das condições para a resolução desse conflito no trânsito seria a mudança no comportamento e a conscientização de que o espaço público, como o nome já diz, é de direito de todos e deve ser utilizado de maneira igualitária. Para que ocorra tal mudança o meio encontrado é o da educação para o trânsito. É preciso que seja desenvolvida uma forma de educação, que além de ensinar as regras de trânsito, fosse capaz de criar cidadãos. Esses cidadãos utilizariam o espaço público de forma equilibrada, com respeito ao outro (independente de sua condição social) e de modo a propiciar o desenvolvimento do pensamento em favor do coletivo.

É fato que todos somos responsáveis pelo trânsito, pessoas, empresas, organizações, órgãos governamentais e profissionais das diversas áreas. Aos psicólogos que se ocupam com o trânsito cabe a realização de um trabalho voltado para os contextos que impactam na saúde e na qualidade do trabalho dos motoristas de transporte urbano, sempre atentos à busca de vias de promoção de saúde e educação no trânsito no contexto do trabalho.

Vale ressaltar, porém, que esse estudo não esgota o assunto, apenas levanta alguns pontos para reflexão, ampliando a discussão sobre a relação da psicologia do trânsito e o transporte coletivo, no que aponta esse meio de transporte e a educação para o trânsito como canais de solução para o emaranhado impiedoso do trânsito, bem como para a adoção de uma nova cultura onde o coletivo é posto em relevância em detrimento do status do veículo.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANTP (2005a). O Transporte na Cidade do Século 21. Disponível na internet via URL., [HTTP:// WWW.antp.org.br/ TELAS/transporte.htm](http://WWW.antp.org.br/TELAS/transporte.htm) (arquivo capturado em 14 de dezembro de 2005).

BATTISTON, M.; CRUZ, R.M.; HOFFMANN, M.H. Condições de trabalho e saúde de motoristas de transporte coletivo urbano. *Estudos de psicologia*, 2006, vol.11, n.03. p. 333-343.

BEZERRA, D.O.; CORDEIRO, C.G.N.; FERREIRA, L.M.T. reflexões sobre cidadania e suas relações com o trânsito. In: estudos em psicologia do trânsito. TUPINANBÁ, A.C.R. (org). Fortaleza: expressão, 2003.

CNI – Confederação Nacional da Indústria - 1994

CARDOSO, C.E.P. *Análise do transporte coletivo urbano sob a ótica dos riscos e carências sociais*. 123f. Tese (Doutorado em Serviço Social), Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2008.

CONSELHO FEDERAL DE PSICOLOGIA (CFP). *Caderno de psicologia do trânsito e compromisso social*. Brasília: CFP, 2000. 32p.

CARRÈRE, S., Evans, G., Palsane, M. N. & Rivas, M. (1991). Job strain and occupational stress among urban public transit operators. *Journal of Occupational Psychology*, 64, 305-316.

FERRAZ, A.C.P.; TORRES, I. G. E. Transporte Público urbano. São Carlos: RiMa, 2001.

GOMIDE, A.A. Mobilidade urbana, iniquidade e políticas sociais. *Políticas Sociais: acompanhamento e análise*, n.12, p.242-250. Fev.2006.

HOFFMANN, M. H. Comportamento do condutor e fenômenos psicológicos. *Psicologia, pesquisa e trânsito*. São Paulo, v. 1, n.1, p. 17-24, Jul./Dez. 2005.

LANE, S. T. M. O que é psicologia social? São Paulo: Brasiliense, 1991. 89 p. (Primeiros passos, 39).

LEMES, E.C. Trânsito e comunidade: um estudo prospectivo na busca pela redução de acidentes. In: HOFFMANN, M. H.; CRUZ, R. M.; ALCHIERI, J. C. (Org.) Comportamento humano no trânsito. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003. p.137-151.

LEÓN, L. M.; VIZZOTTO, M. M. Comportamento no trânsito: um estudo epistemológico com estudantes universitários. Cadernos de Saúde Pública, v. 19, n.2, 2005. Disponível em:<http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102311X2003000200018..> Acesso em: 31 de Jul. 2005.

MAURO, H.J. Transporte Público Coletivo X Tarifas. Disponível em: <http://www.sistemaredes.gov.br>.2007

MENDES, A. L. de A.; MORAES, L. F. R. de. Situação de trabalho e estresse ocupacional: um estudo de caso com motoristas de transporte urbano por ônibus. ENANPAD, 2001.

MENDES, Luzia de R. Condições de trabalho no transporte coletivo: desgaste e responsabilidade do motorista de ônibus. ENEGEP (Belo Horizonte), 1997.

MURTA, S. G.; TRÓCCOLI, B.T. Avaliação de intervenção em estresse ocupacional. Psic.: Teor. E Pesq. Brasília, jan – abr 2004, vol. 20 n. 1,pp. 039-047

NERI, M.; SOARES, W.; SOARES, C. Condições de saúde no setor de transporte rodoviário de cargas e de passageiros: Um estudo baseado na Pesquisa Nacional por Amostra de domicílios. CAD. Saúde Pública Rio de Janeiro vol. 21 no. 4 Jul/Ago. 2005.

ROZESTRATEN, R. J. A. (1988). *Psicologia do trânsito: conceitos e processos básicos*. São Paulo: EPD/EDUSP./ 1988

ROZESTRATEN, R. Ambiente Trânsito e Psicologia In: HOFFMANN, M. H., Cruz, R. M., Alchieri, J. C. (orgs). Comportamento Humano no Trânsito. São Paulo; Casa do Psicólogo, 2003.

ROZESTRATEN, R.J.A. *Psicologia do trânsito: conceitos e processos básicos*. São

Paulo: EPU, 1988. 154p.

SILVA, E.A.T. da; MARTINEZ, A. Diferença em nível de stress em duas amostras: capital e interior do estado de São Paulo. *Estudos de Psicologia: Campinas*, vol22, nº1, p. 53-61, jan/mar/2005.

VASCONCELOS, Eduardo. *O que é Trânsito*. SP; Brasiliense, 2004.

VASCONCELOS, E.A. *Transporte urbano, espaço e equidade: análise das políticas públicas*. São Paulo: Annablume, 2001. 218p.

VASCONCELOS, E.A. *O que é o trânsito*. São Paulo: Brasiliense, 1985. 92p. (Primeiros Passos).

VASCONCELOS, E.A. (1996a). *Transporte Urbano nos países em desenvolvimento – reflexões e propostas*. Editoras Unidas Ltda: São Paulo.

VASCONCELOS, E. A. (1996b). *Transporte Urbano, Espaço e Equidade: Análises das Políticas Públicas*. Editoras Unidas Ltda: São Paulo.

ZANELATO, Luciana Silva; OLIVEIRA, Luiz Carlos de. Fatores estressantes presentes no cotidiano dos motoristas de ônibus urbano. In: II Seminário Internacional de Pesquisa e Estudos Qualitativos: a pesquisa qualitativa em debate, 2004, Bauru-SP. Disponível em: <http://www.sepq.org.br/sitesipeq/pdf/poster1/08.pdf>. acesso em 10/02/08.