

Comportamento Antiético no Trânsito

Carlos A. Fedrigo (cafedrigo@ucs.br)

Doutor em Ciências da Saúde, Estudante do Curso de Psicologia da Universidade de Caxias do Sul

Resumo: A Psicologia do Trânsito ainda é nova no Brasil e só nos últimos anos passou a fomentar a inserção dos psicólogos em discussões mais amplas sobre políticas públicas de saúde, educação e segurança na circulação de pessoas. De acordo com o Departamento Estadual de Trânsito do Rio Grande do Sul, somente em 2016 foram 4.086 multas por infração em deixar de dar preferência aos pedestres, não sendo feita nenhuma relação entre classe social e tipo de veículo. Partindo do pressuposto que automóveis são um bom indicador de classe social, o objetivo deste trabalho foi observar os motoristas do município de Bento Gonçalves e tentar correlacionar a classe social destes e sua reação frente a um pedestre prestes a atravessar a rua em faixa de segurança. Os resultados mostram que das 380 observações de motoristas feitas, somente 84 (22%) deles pararam para os pedestres. Não foi possível estabelecer correlação entre classes sociais e respeito à lei, visto que em todos os grupos estratificados – de acordo com sexo, idade e classe social – há um enorme descaso frente ao pedestre. Sugerimos novos estudos em outras áreas da cidade e outros bairros para corroborar os achados aqui demonstrados.

Palavras-Chaves: Trânsito, pedestres, motoristas, psicologia, ética.

Abstract: Traffic Psychology is a new field on Brazil and only in the last years psychologists engaged on broad discussions regarding how health public policies, education, and safety affect people mobility. According to the Traffic State Department of Rio Grande do Sul, in 2016 alone occurred 4.086 traffic infractions in which drivers cut off pedestrians at crosswalks, although it was not conducted any evaluation crosschecking social class and vehicle type. Assuming that vehicles are reliable indicators of a person's social rank and wealth, this study aimed to observe drivers in Bento Gonçalves in order to correlate social class and their reactions towards pedestrians waiting to cross the street. Results show that only 84 of 380 drivers (22%) did not cut off pedestrians. It was not possible to establish a correlation between social class and respect to the law since all groups showed a high rate of misbehavior. We suggest new studies on other areas of the city and neighborhoods to reinforce our data.

Keywords: Traffic, pedestrians, drivers, psychology, ethic.

1. INTRODUÇÃO

1.1 Comportamento Antiético

Sendo o trânsito um espaço de convivência social, esperam-se boas condutas tanto de motoristas como de pedestres, especialmente o zelo pelo mais vulnerável. A Lei 9.503 de 23 de setembro de 1997 instituiu o Código de Trânsito Brasileiro [1]. Seu Artigo 214 estabelece que “Deixar de dar preferência de passagem a pedestre e a veículo não motorizado que se encontre na faixa a ele destinada” constitui infração gravíssima, com penalização de 7 pontos na Carteira Nacional de Habilitação (CNH) e multa de R\$ 191,54. De acordo com o Departamento Estadual de Trânsito do Rio Grande do Sul – DETRAN [2], somente em 2016 foram 4.086 multas por infração a esse artigo do código no Estado, não sendo feita nenhuma relação entre classe social e tipo de veículo.

Em artigo de Piff *et al.* [3] são demonstrados diversos indicadores de que pessoas de classe social mais alta tendem a desrespeitar leis e a ter mais comportamentos antiéticos. Em um dos experimentos, os motoristas são monitorados quanto ao respeito às leis de trânsito, dando ou não passagem a uma pessoa que aguarda para atravessar a rua na faixa de pedestres.

Relacionado a isso, Bandura (p. 8, citado por NETO; IGLESIAS; GÜNTHER) [4] aborda o conceito de desengajamento moral. Diz este autor que:

A ideia central deste referencial é a de que as pessoas têm a capacidade de construir ideologias morais para justificar seus comportamentos, amenizando os atos antissociais que cometem. Trata-se de um processo de autoinfluência regulatória, que pode ser ativado quando as pessoas violam seus padrões pessoais, visando minimizar a autorreprovação pelo ato imoral cometido.

1.2 Psicologia do Trânsito

A Psicologia do Trânsito, campo de atuação de psicólogos, ainda é nova no Brasil e até poucos anos atrás se restringia a aplicação de exames psicológicos, dita primeira fase; em seguida houve sua consolidação como subárea científica dentro da Psicologia, a segunda fase; avanço interdisciplinar com o desenvolvimento em várias outras áreas, caracterizando a terceira fase; e por fim aprovação do Código de Trânsito Brasileiro e inserção dos psicólogos em discussões mais amplas sobre políticas públicas de saúde, educação e segurança na circulação de pessoas, chamada de quarta fase [5].

Nesta última fase, desde 1998 até hoje, o papel da Psicologia dando uma visão humanizada do trânsito, e não somente envolvendo carros e outros meios de transporte, toma a dianteira, com os problemas de circulação humana sendo debatidos dentro das universidades. Isso foi em grande medida devido ao crescente número de acidentes, eventos estressantes e transtornos envolvendo o trânsito [5].

Essa circulação humana, inserida no ambiente em que pedestres e veículos interagem, não está imune aos problemas decorrentes da interação entre eles. Como citam os autores [5]:

[...] a circulação nas vias não flui tranquilamente e, apesar de serem sinalizadas para conferir maior grau de segurança para condutores e passageiros, dezenas de milhares de pessoas morrem todo ano no trânsito brasileiro, pois a sinalização, mesmo que eficiente, não garante o controle do conjunto dos comportamentos que compõe a atividade de dirigir (p. 38).

Dessa interação entre seres humanos e máquinas inseridas num ambiente público, as ações individuais terão um efeito coletivo. Sobre essas ações há a necessidade de estabelecer limites, restrições e regras – tomadas como

universais no corpo da legislação pertinente [1], que em seu Art. 5º, diz:

O Sistema Nacional de Trânsito é o conjunto de órgãos e entidades da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios que tem por finalidade o exercício das atividades de planejamento, administração, normatização, pesquisa, registro e licenciamento de veículos, formação, habilitação e reciclagem de condutores, educação, engenharia, operação do sistema viário, policiamento, fiscalização, julgamento de infrações e de recursos e aplicação de penalidades.

Utilizando a classificação proposta acima das quatro fases históricas da Psicologia do Trânsito e a definição do Art. 5º, fica inserida a atuação do Psicólogo na área da educação, ainda que ampla. Educação essa que passa por discussões muito mais profundas do que a simples aplicação de um teste na hora de obtenção ou reciclagem da CNH.

Delimitando o escopo dentro da área educação e psicologia, discussões sobre o trânsito como fenômeno coletivo, interações sociais, responsabilidade perante o outro e terceirização da culpa são alguns dos pontos comumente abordados pela Psicologia do Trânsito [6].

Os dois primeiros tópicos conversam entre si, já que os diferentes tipos de interações sociais dentro do trânsito de uma cidade – pedestres, motocicletas, automóveis, caminhões, etc. – abarcam um fenômeno coletivo de reciprocidade, sendo sentido, inclusive, entre pessoas desconhecidas. Esse fato, aparentemente não tão importante, tem consequências enormes em uma sociedade onde o desconhecido é o outro, o temido, aquele a ser expulso [6].

Por sua vez, responsabilidade com o outro e terceirização da culpa também são próximos. Se quando estamos no âmbito privado da casa e respeitamos normas e condutas porque estamos nos relacionando com o conhecido, não é assim para a maioria das pessoas no nosso país quando nos remetemos ao público. O comportamento individual – que busca os desejos particulares e vantagens pessoais de orientação bastante individualista – entra em confronto com o comportamento coletivo – inserido em um contexto onde se reconhece as interações ambientais e que requer análise das atitudes tomadas em relação ao outro [6]. Citam estes autores que:

“Somente quando o outro é reconhecido como um ser dotado de direitos iguais e quando sua perspectiva é incorporada nas decisões e ações é que nasce o sentido coletivo” (p. 815) [6].

Neste reconhecimento do outro no meio público, bens, educação e prestígio ocupacional são objetos de classes sociais, originando diferentes comportamentos em indivíduos de classes mais baixas e mais altas – como, por exemplo, habitando diferentes bairros, pertencendo a grupos sociais distintos, instituições de ensino públicas e privadas, vestindo roupas específicas, etc. Na medida em que esses padrões de comportamento são tanto observáveis, como associações confiáveis de riqueza, prestígio profissional e educação, eles se tornam sinais aos outros da classe social que uma pessoa pertence [7].

Essa noção de pertencimento a uma determinada classe tem reflexos no dia-a-dia das pessoas, refletindo, inclusive, como ela age frente aos outros. Esse senso de ranqueamento de classe social é central para a identidade cultural, dando origem a diferentes padrões de contexto e atitudes egoístas de comportamento [7].

Nesta linha, outro estudo de Piff et al. [8] coloca que indivíduos com menos recursos econômicos têm menos oportunidades educacionais, menos acesso a escolas de ponta, universidades e clubes sociais, e uma posição subordinada em relação aos outros na sociedade. Colocam ainda que estes enfrentam mais estresses nas suas relações pessoais e violência doméstica, sendo esperado, frente a tantas circunstâncias adversas, que fossem mais focados nas suas necessidades ignorando as dos outros.

Entretanto, neste mesmo artigo os autores trazem a hipótese de que, apesar de passarem por todos esses estresses crônicos, indivíduos de classe social mais baixa parecem ser mais sensíveis às necessidades dos outros. Estas pessoas são mais dependentes dos outros para atingir seus objetivos de vida, reconhecem mais a presença do outro no ambiente social e são mais propensas a apresentar comportamentos altruístas, sugerindo que agiriam com uma consciência social mais solidária [8].

Portanto, partindo do pressuposto que automóveis são um bom indicador de classe social [9], o objetivo deste trabalho foi observar o comportamento dos motoristas do município de Bento Gonçalves frente a uma pessoa que está aguardando para atravessar a rua na faixa de pedestres, relacionando a classe social a comportamento antiético no trânsito.

2. MATERIAL E MÉTODOS

2.1 Delineamento

O método consistiu de observação direta, na medida em que ocorre; não participativa; naturalística, descrevendo o fenômeno como ocorre naturalmente; e por fim, mista, com análise quali e quantitativa dos dados. A observação direta, sem intervenção ou naturalística, busca um registro passivo dos fatos à medida que eles se desenrolam. Em contraponto a uma observação controlada em um laboratório, esta metodologia tem como vantagem a espontaneidade dos sujeitos, já que não estão expostos a situações artificiais que podem influenciar seu comportamento. Assim, é possível descrever o fenômeno na forma mais crua possível e estabelecer relações entre as variáveis estudadas [10].

Em relação à parte qualitativa, durante a tomada de dados foram feitas anotações concernentes ao comportamento de motoristas e pedestres na situação que estavam sendo observados. Essas notas foram relatadas nas quatro observações e serviram como um sumário escrito de momentos particulares. Já na parte quantitativa, o total de observações realizadas em quatro momentos gerou uma tabela de dados que passou por uma análise estatística descritiva, gerando contagens de frequência, médias e

desvios padrão [10]. Além disso, como no artigo original de Piff et al. [3], o método de regressão logística foi aplicado para uma análise mais criteriosa dos dados.

2.2 Procedimento

As observações foram realizadas em dois dias diferentes (13 e 28 de abril), em horários variados (manhã e tarde), em frente a um supermercado na esquina das Ruas Cavalheiro Horácio Mônaco e General Vitorino. Para isso, o observador se colocou numa posição onde conseguia observar por tempo suficiente tanto os motoristas como os pedestres. Os dados foram coletados adaptando protocolo de Piff et al. [3], sabidamente: sexo do motorista (masculino ou feminino); idade do motorista (subjetivamente atribuída pelo observador em três graus (18 a 35 anos, de 35 a 55 anos e maior de 56 anos); grau do veículo (variando conforme marca, ano, conservação, etc., em um espectro de 1 a 5, com 1 sendo o pior e 5 o melhor). Em relação ao pedestre também foi tomando nota em relação à idade e ao sexo. Além disso, era anotado se o veículo parava ou não na faixa de pedestres, dando preferência. Os dados foram tabulados conforme exemplo apresentado na Tabela 1.

Tabela 1. Exemplo de tomada de dados de forma rápida em relação ao motorista, carro e pedestre.

| <i>Análise do Pedestre</i> | | <i>Análise do Motorista</i> | | |
|----------------------------|--|-----------------------------|---------------------------------------|-----------------------|
| <i>Sexo</i> | 0 = M 1 = F | <i>Sexo</i> | 0 = M 1 = F | <i>Carro</i> |
| <i>Idade</i> | 0 = até 35 1 = 36-55 2 = 56 ou + | <i>Idade</i> | 0 = 18-35 1 = 36-55 2 = 56 ou + | 1 2 3 4 5 |

Ademais, foram feitas algumas adaptações do protocolo original pela limitação de um só observador, por exemplo: (1) o protocolo de observação só se iniciava quando o pedestre parava na calçada e aguardava. Se o pedestre pisava e forçava a parada do carro, essa observação era ignorada; (2) por se tratar de uma cidade relativamente pequena, em torno de 100 mil habitantes, houve casos que o motorista e o pedestre se conheciam, sendo que aquele parava claramente por conhecer este, inclusive conversando por um breve período. Estas observações também foram ignoradas; (3) como havia outra faixa de pedestres 100 metros adiante na rua, eventualmente ocorria engarrafamento, com carros ficando sobre a faixa de pedestres que estava sendo observada. A tomada de dados só se iniciava quando o fluxo retomava; (4) quando vários veículos passavam sem dar preferência para os pedestres, somente os três primeiros eram anotados, devido a incapacidade do observador de anotar tantos dados; e (5) caminhões não foram analisados e motocicletas foram consideradas como carro de menor grau, valor 1.

3. RESULTADOS

3.1. Qualitativos

Em um primeiro momento, para treinar o método de tomada de notas, sentei em um ponto cego aos motoristas. Em

seguida movimente-me para um ponto exatamente em frente à faixa de pedestres e percebi que isso não alterou em absolutamente nada o respeito ou não dos motoristas ao Código de Trânsito. Alguns, inclusive, atentavam para o pedestre aguardando para cruzar a rua, percebiam a minha presença anotando algo em uma folha e seguiam em frente. A visão que os motoristas tinham do local pode ser vista na Figura 1.



Figura 1. Visão dos motoristas da esquina onde as observações foram realizadas. Imagem obtida via Google Maps (acesso dia 04/05/17).

Ambos os dias estavam ensolarados, com temperatura amena e boa movimentação, tanto de pedestres como de veículos. Devido à grande quantidade de dados que necessitava anotar em um curto espaço de tempo, avaliando o sexo do pedestre e motorista e, subjetivamente, idade de ambos e grau do automóvel, observações mais detalhadas de reações em relação à classe social, vestimentas, expressões verbais, escritas ou faciais, etc., não puderam ser feitas. Ainda assim, não era esse o escopo do presente trabalho.

No primeiro dia de observação (13 de abril de 2017) já ficou notório o pouco grau de importância que a maioria dos motoristas davam aos pedestres que aguardavam para atravessar na faixa de pedestres. Essa atitude levou-me a adaptação do protocolo em relação a considerar ou desconsiderar a observação, visto que muitos pedestres cansavam de esperar e atravessavam a rua, obrigando o motorista a parar. Situações onde motoristas apenas diminuam a velocidade, desviando do pedestre, mas não parando na faixa de pedestres como manda o Código de Trânsito, também se repetiram. Ficou visível a pouca importância que os motoristas dão à presença de uma faixa de pedestres no local, com a maioria deles desrespeitando a lei.

No segundo dia de observação (28 de abril de 2017) comecei a notar uma tendência maior – aparente – de motoristas pararem quando havia uma família ou um grupo de pessoas aguardando para atravessar a rua. Infelizmente, devido a enorme quantidade de dados que eram anotados, não consegui gerar uma análise pormenorizada deste fenômeno. Comportamentos de impaciência por parte dos pedestres se repetiram neste segundo dia, com vários pedestres caminhando ao longo da rua para cruzar entre um e outro carro quando tivessem oportunidade. Entretanto, em alguns momentos percebi justamente o contrário: uma passividade excessiva, com pedestres aguardando por minutos até que um veículo parasse ou que não houvesse mais nenhum veículo.

Outro evento que se repetiu algumas vezes foi envolvendo mais de um automóvel. Como havia uma bifurcação mais acima da faixa de pedestres observada, ocorria de os motoristas não saberem quem tinha a preferência, parando sobre a faixa de pedestres e sinalizando para o outro automóvel seguir, isso tudo com pedestres aguardando para cruzar a rua.

Em uma situação peculiar, um carro de uma autoescola da cidade, somente com a instrutora dirigindo, não parou para um pedestre que aguardava para cruzar, sendo que eles ensinam isso – ou deveriam ensinar – nas aulas de formação de novos condutores.

Por fim, notei que pedestres utilizando o celular enquanto atravessam a rua – ato bastante perigoso e cada vez mais comum especialmente entre jovens – não chamavam mais atenção dos motoristas. Mais uma vez, esse foi um dado aparente que não teve atenção específica do observador em relação a significância estatística.

3.2. Quantitativos

Analisando os dados e gerando uma estatística descritiva das 380 observações válidas que foram feitas nas quatro oportunidades, verificou-se que, em relação aos motoristas, 300 (78,9%) eram homens e 80 eram mulheres (21,1%); 134 motoristas (35,3%) tinham entre 18 e 35 anos, 184 (48,4%) tinham entre 36 e 55 anos e 62 (16,3%) tinham mais de 56 anos.

Observando a distribuição dos automóveis dentro do ranking proposto, 22 (5,8%) foram classificados como de “Pior qualidade ou motocicleta”, 110 (28,9%) de “Qualidade inferior”, 150 (39,5%) de “Qualidade média”, 70 (18,4%) de “Qualidade superior” e 28 (7,4%) de “Melhor qualidade”. Em relação aos motoristas que pararam na faixa de pedestres, somente 84 (22,1%) respeitaram a legislação. Esses dados estão sintetizados na Tabela 2.

Tabela 2. Perfil de motoristas em relação a sexo, idade, grau do veículo e respeito à faixa de pedestres.

| <i>Sexo do motorista</i> | <i>Frequência</i> | <i>Percentual</i> |
|--------------------------|-------------------|-------------------|
| <i>Masculino</i> | 300 | 78,9 |
| <i>Feminino</i> | 80 | 21,1 |
| <i>Total</i> | 380 | 100 |

| <i>Idade dos motoristas</i> | <i>Frequência</i> | <i>Percentual</i> |
|-----------------------------|-------------------|-------------------|
| <i>De 18 a 35 anos</i> | 134 | 35,3 |
| <i>De 36 a 55 anos</i> | 184 | 48,4 |
| <i>56 anos ou mais</i> | 62 | 16,3 |

| <i>Grau do veículo</i> | <i>Frequência</i> | <i>Percentual</i> |
|-------------------------------|-------------------|-------------------|
| <i>Pior qualidade ou moto</i> | 22 | 5,8 |
| <i>Qualidade inferior</i> | 110 | 28,9 |
| <i>Qualidade média</i> | 150 | 39,5 |
| <i>Qualidade superior</i> | 70 | 18,4 |
| <i>Melhor qualidade</i> | 28 | 7,4 |

| <i>Respeito à legislação</i> | <i>Frequência</i> | <i>Percentual</i> |
|--------------------------------|-------------------|-------------------|
| <i>Pararam para o pedestre</i> | 84 | 22,1 |
| <i>Não pararam</i> | 296 | 77,9 |

Já em relação aos 380 pedestres observados, 151 (39,7%) eram do sexo masculino, com a seguinte distribuição etária: 65 (43%) eram de crianças a 35 anos de idade, 29 (19,2%) tinham entre 36 e 55 anos e 57 (37,7%) tinham mais de 56 anos.

Nas 229 mulheres, 60,3% da amostra, a distribuição etária foi: 88 (38,4%) eram de crianças a 35 anos de idade, 70 (30,6%) tinham entre 36 e 55 anos e 71 (31%) tinham mais de 56 anos, como pode ser observado na Tabela 3.

Tabela 3. Perfil dos pedestres em relação a sexo e idade.

| <i>Sexo do pedestre</i> | <i>Frequência</i> | <i>Percentual</i> |
|-------------------------|-------------------|-------------------|
| <i>Masculino</i> | 151 | 39,7 |
| <i>Feminino</i> | 229 | 60,3 |
| <i>Total</i> | 380 | 100 |

| <i>Distribuição etária em Homens</i> | | |
|--------------------------------------|-----|------|
| <i><18 a 35 anos</i> | 65 | 43 |
| <i>36 a 55 anos</i> | 29 | 19,2 |
| <i>56 anos ou mais</i> | 57 | 37,7 |
| <i>Total</i> | 151 | 100 |

| <i>Distribuição etária em Mulheres</i> | | |
|--|-----|------|
| <i><18 a 35 anos</i> | 88 | 38,4 |
| <i>36 a 55 anos</i> | 70 | 30,6 |
| <i>56 anos ou mais</i> | 71 | 31 |
| <i>Total</i> | 229 | 100 |

Por fim, uma análise pormenorizada dos automóveis revela que os grupos onde houve mais respeito à legislação são os dois níveis inferiores, ainda que mesmo nestes grupos os percentuais sejam bastante altos, como pode ser visto na Tabela 4.

Tabela 4. Frequência de carros que pararam ou não para os pedestres e porcentagem de motoristas que desrespeitaram o pedestre por grau do veículo.

| <i>Grau do Veículo</i> | <i>Parou</i> | <i>Não Parou</i> | <i>% Não Parou</i> |
|--------------------------------------|--------------|------------------|--------------------|
| <i>Pior qualidade ou motocicleta</i> | 5 | 17 | 77,3 |
| <i>Qualidade inferior</i> | 34 | 76 | 69,1 |
| <i>Qualidade média</i> | 30 | 120 | 80,0 |
| <i>Qualidade superior</i> | 11 | 59 | 84,3 |
| <i>Melhor qualidade</i> | 4 | 24 | 85,7 |
| <i>Total</i> | 84 | 296 | 77,9 |

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

No estudo utilizado como base [3] 65,1% dos motoristas da Califórnia cederam passagem ao pedestre que aguardava na calçada para atravessar a rua na faixa de pedestres. No nosso estudo, somente 22,1% dos motoristas de Bento Gonçalves pararam e deram preferência ao pedestre que aguardava.

Obviamente as duas realidades culturais são muito diferentes, mas utilizando o Índice de Desenvolvimento Humano (IDH), índice universal, para tentar aproximá-las, é possível gerar uma breve discussão. Segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, Bento Gonçalves apresentou em 2010 um Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM) de 7,78, considerado alto [11]. Já a área de estudo de Piff et al. [3], Baía de São Francisco, apresentou em 2011 um IDH de 6,80 de acordo com o documento Um Retrato da Califórnia - *A Portrait of California* (p. 18) [12].

Tendo somente este índice como ponto de partida, poderíamos esperar que o município de Bento Gonçalves, com IDH mais alto, tivesse um melhor comportamento dos motoristas em relação aos pedestres, o que não foi nem próximo da verdade. Praticamente 1/5 dos motoristas desrespeitaram o Código de Trânsito em seu Artigo 214.

Trazendo a discussão apresentada anteriormente sobre comportamento individual e coletivo, interesses particulares e vantagens pessoais nas interações sociais de Soares et al. [6], talvez a falta de reconhecimento do outro como igual gere esse nível tão alto de desrespeito ao pedestre. Durante a última observação chamou-me atenção a passividade de inúmeras pessoas que aguardavam para atravessar a rua. Fazendo um paralelo, será que o comportamento de não dar preferência ao pedestre não é evidenciado justamente pelo fato de não reconhecer o outro como igual? Será que alguns motoristas não dão passagem porque nunca lhes é dada? Além disso, visto o presente momento que passa o Brasil, imerso numa profunda crise política em que a classe pública está em grande descrédito, o sentimento pode ser redirecionado: se quem me representa não cumpre as regras, por que eu deveria cumprir?

Mesmo que autores levantem a hipótese de que indivíduos de classe social mais baixa poderiam ser mais sensíveis às necessidades alheias [8] – no nosso exemplo, a ação de aguardar para atravessar a rua na faixa de pedestres –, foi observado um descaso generalizado em todas as classes sociais, etárias e de sexo. Todas as análises individuais tentando estratificar os dados por sexo, idade e condição social resultaram em números muito altos de desrespeito ao pedestre. Isso ficou bastante visível com a alta porcentagem geral de motoristas que não cederam passagem aos pedestres (77,9%). Por mais que as duas classes sociais mais inferiores tenham respeitado e parado mais para pedestres, 77,3% na Classe 1 e 69,1% na Classe 2, os números são muito piores do que se esperava, especialmente se comparado aos resultados do estudo da Califórnia, e não apresentam diferença estatística em relação aos outros grupos. Tanto homens quanto mulheres motoristas, independente da classe social e idade, foram indiferentes a homens ou mulheres pedestres. O único ponto em comum foi o desrespeito generalizado. A análise de regressão logística dos dados foi suprimida por não atender nenhum pressuposto teórico e tampouco apresentar qualquer resultado significativo.

Em 2009, em Porto Alegre, a Prefeitura lançou a Campanha Novo Sinal, para tentar conscientizar o motorista

e diminuir esse desrespeito generalizado no trânsito, também visto nessa outra cidade. A ideia era que o pedestre sinalizasse com a mão aberta para passar na faixa, fazendo com que os motoristas parassem. Anos depois a campanha caiu no ostracismo e deixou de ter representatividade, inclusive com seu website saindo do ar. O que continuou foi o descaso ao pedestre.

O objetivo primordial deste trabalho era buscar apontar se classes sociais mais altas da população, discriminadas subjetivamente pelos seus veículos, seriam menos éticas em seu comportamento de reconhecimento do outro no meio público. Para tanto, replicamos protocolo de um estudo californiano onde o comportamento de motoristas em relação a pedestres foi observado.

Enquanto que o estudo norte-americano conseguiu mostrar que as classes sociais mais simples tinham um comportamento mais altruísta no trânsito, nosso estudo não conseguiu demonstrar tal correlação. Infelizmente, não foi por falta de dados ou porque os motoristas da cidade de Bento Gonçalves são conscientes, mas justamente pelo contrário. O fato que os homogeneizou – tanto de acordo com sexo, idade e classe social – foi o completo descaso da grande maioria deles em relação ao pedestre e às leis de trânsito vigentes.

Ainda assim, mesmo não atingindo o objetivo central do estudo, evidenciamos a urgente necessidade de investimento em políticas públicas de conscientização do motorista. Sugerimos novos estudos em outras áreas da cidade e outros bairros para corroborar os achados aqui demonstrados.

Por fim, extrapolando os dados das 380 observações realizadas [13] para a população estimada de Bento Gonçalves (114.000 habitantes), com erro amostral de 5% e Nível de Confiança de 95%, podemos supor que esse comportamento reflete o todo em suas diferentes classes sociais, sexos e idades, o que agrava ainda mais as conclusões aqui obtidas.

Uma limitação do estudo foi em relação à fidedignidade do observador, já que somente um observador participou do trabalho. O ideal seria dois ou mais observadores terem feito as mesmas observações e depois cada uma ser confrontada com a outra para chegar num grau de concordância.

5. REFERÊNCIAS

- [1] LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997, **Código de Trânsito Brasileiro**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9503.html>. Acesso 05/04/2017.
- [2] DEPARTAMENTO ESTADUAL DE TRÂNSITO, **Infrações de Trânsito Cometidas no RS**. Disponível em: <<http://www.detran.rs.gov.br/conteudo/27451/infracoes-no-rs>>. Acesso 05/04/2017.
- [3] PIFF, P. K.; STANCATO, D. M.; CÔTÉ, S.; MENDOZA-DENTONA, R.; KELTNER, D. **Higher social class predicts increased unethical behavior**. PNAS, v. 109, n. 11, p. 4086–4091, 2012.
- [4] NETO, I. L.; IGLESIAS, F.; GÜNTHER, H. **Uma medida de justificativas de motoristas para infrações de trânsito**. Psico, v. 43, n. 1, p. 7-13, 2012.

[5] HOFFMANN, M. M.; CRUZ, R. M.; ALCHIERI, J. C. **Comportamento humano no trânsito**. Casa do Psicólogo, 2003.

[6] SOARES, D. P.; MIOLLA, J. C. S.; MAZUROSKI JUNIOR, A.; THIELEN, I. P. **Trânsito coletivo e comportamento individual: metáfora de antígona**. *Psicologia: Ciência e Profissão*, v. 33, n. 4, p. 808-823, 2013.

[7] KRAUS, M. W.; PIFF, P. K.; KELTNER, D. **Social Class as Culture: The Convergence of Resources and Rank in the Social Realm**. *Curr Dir Psychol Sci*, v. 20, n. 4, p. 246-250, 2011.

[8] PIFF, P. K.; KRAUS, M. W.; CÔTÉ, S.; CHENG, B. H.; KELTNER, D. **Having less, giving more: the influence of social class on prosocial behavior**. *J Pers Soc Psychol*, v. 99, n. 5, p. 771-84, 2010.

[9] FRANK, R. J. **Luxury Fever: Why Money Fails to Satisfy in an Era of Excess**. New York, Free Press, 1999.

[10] SHAUGHNESSY, J. J.; ZECHMEISTER, E. B.; ZECHMEISTER, J. S. **Metodologia de Pesquisa em Psicologia**. 9. ed. Porto Alegre: AMGH, 2012.

[11] INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA, **Índice de Desenvolvimento Humano Municipal**. Disponível em <<http://cod.ibge.gov.br/3YTM>>. Acesso 01/06/2017.

[12] A PORTRAIT OF CALIFORNIA, **California Human Development Report 2011**. Disponível em <<http://www.measureofamerica.org/california>>. Acesso em 01/06/2017.

[13] SANTOS, G. E. de O. **Cálculo amostral: calculadora on-line**. Disponível em: <<http://www.calculoamostral.vai.la>>. Acesso em 01/06/2017.