

## **ESCASSEZ DE RECURSOS, COMPETIÇÃO, AGRESSIVIDADE E COMPORTAMENTO DE RISCO NO TRÂNSITO**

**Tema:** Compartilhamento do espaço físico do trânsito.

**Autor:** Rodrigo Ramalho.

### **Resumo:**

O fator genético, as expectativas frustradas e o aprendizado são rotas para as reações de agressividade e comportamentos de risco dos motoristas. Um laboratório foi realizado para mensurar a freqüência de reações agressivas dos condutores em 150 situações-estímulo na hora do *rush* em pontos críticos do tráfego. Em 91,33% de todas as interações registradas houve reações agressivas. Estas variavam com as velocidades: 66,66% dos condutores reagiram agressivamente com baixas velocidades, 56,66% em altas velocidades e 77,77% com o veículo parado nos congestionamentos.

**Palavras-chave:** competição; agressividade; trânsito; comportamento de risco.

### **Abstract:**

The genetic factors, the frustrated expectations and the learning process lead to aggressive reactions with risks to the drivers. A research was done to measure the frequency of aggressive reactions of the drivers in 150 stimulus situation in rush hour traffic at critical point. In 91, 33% of the interactions registered there were aggressive reactions which vary according to the speed: 66, 66% of the drivers reacted aggressively at low speed; 56, 66% in high speed; 77, 77% with the vehicle stopped in the traffic jam.

**Key words:** competition; aggressiveness; traffic; reactions with risks.

## **INTRODUÇÃO:**

Este artigo pretende analisar os comportamentos de disputa e agressividade dos condutores sob a ótica do Darwinismo, da psicologia e laboratórios no trânsito. Para tanto, é necessário assumir que nas últimas décadas o crescimento da frota nacional teve um incremento considerável, na cidade de Salvador houve um acréscimo de aproximadamente 94,68% da frota<sup>1</sup> entre 1998 e 2008. O espaço físico por sua vez, parece não ter acompanhado esta demanda, pois a incidência de congestionamentos, assim como a competição dos condutores é flagrante nas vias.

Estes fenômenos se apresentam em grandes cidades como São Paulo que neste ano bateu *recordes* de congestionamentos com 233 km de lentidão<sup>2</sup>. Esta superpopulação de veículos se deve: ao incremento da indústria automobilística; o barateamento das linhas de montagens e o sistema de moda e publicidade das economias capitalistas que despertou o desejo dos consumidores em possuir veículos automotores individuais agregando *status* e comodidade aos produtos automobilísticos (MARIN; QUEIROZ, 2000).

## **O DARWINISMO, ESCASSEZ DE RECURSOS E DISPUTA NOS DIFERENTES AMBIENTES HOSTIS: A SELVA E A METRÓPOLE.**

Em 1859, Charles Darwin (1809–1882) publicou “A Origem das Espécies”, que enunciou a primeira teoria completa de evolução por seleção natural. Darwin postulou que a produção de mais descendentes do que o ambiente pode suportar leva a uma “luta pela sobrevivência”. Isto pode se traduzir na disputa pelos escassos recursos do ambiente: alimento, território, luminosidade, pela fêmea e pelo macho.

A capacidade reativa de disputa pode ser influenciada pelas pressões do ambiente, quando há percepção de escassez de recursos. Mas a agressividade parece ter origem e perpetuação na seleção natural. Neste caso, os indivíduos mais aptos irão deixar mais descendentes do que os seus competidores menos adaptados. Pois, somente os mais fortes, ágeis, habilidosos e a cima de tudo: os mais agressivos, é que conquistavam os trunfos da caça e do alimento. Assim como o direito de copular

---

<sup>1</sup> Jornal A tarde. Publicado em 15/03/2009.

<sup>2</sup> Folha on-line acessado em 10/04/2009.

com as fêmeas mais saudáveis e manter a dominância do espaço físico e dos territórios. Portanto, a agressividade está presente ainda nas espécies, em parte, porque os indivíduos mais adaptados (agressivos) é que conseguiram passar seus genes adiante, perpetuando estes padrões na espécie humana.

A densidade populacional de um ambiente pode influenciar comportamentos inadequados. Mas para Hughes e Gove (1984), Russell e Ward (1982) e Stolkos (1982) *apud* Daividoff (2001), isto depende de outros fatores, pois uma aglomeração num estádio ou auditório é diferente do que no trânsito. A percepção da situação em si, poderá ser determinante para a frequência e intensidade da agressividade nas aglomerações.

O tráfego congestionado, por exemplo, tende a excitar mais do que aglomerar-se na fila de um cinema. Isto é muito fácil de presenciar nos ambientes competitivos para os animais e condutores, posto que estes mecanismos de disputa e agressividade estão presentes na maioria dos mamíferos quadrúpedes superiores, inclusive nos primatas e no homem (DARWIN, 2000).

## **EXPECTATIVAS E FRUSTRAÇÕES DOS CONDUTORES E AS ROTAS PARA O COMPORTAMENTO AGRESSIVO NO TRÂNSITO**

O trânsito das grandes cidades parece apresentar as mesmas condições para os fenômenos descritos anteriormente. Um ambiente hostil repleto de ameaças e obstáculos como vias mal conservadas, condutores imprudentes, pedestres desatentos, grandes congestionamentos, falta de vagas de estacionamentos e poluição. Estes obstáculos frustram as expectativas dos indivíduos no trânsito. Expectativas muito comuns: chegar a tempo nos destinos, conduzir corretamente e esperar isto dos outros também, evitar desgastes e avarias dos seus veículos, desenvolver velocidades mais elevadas por prazer, etc. Quando os condutores percebem que suas expectativas serão frustradas pelos obstáculos do trânsito tendem a agir agressivamente.

## **A agressividade como produto da frustração**

A frustração ocorre quando algo atrapalha ou impede a concretização dos objetivos do indivíduo (obstáculo). E isto gera raiva e uma tendência de comportamento agressivo (AVERILL, 1983). Sigmund Freud (1909 – 1957) propôs que quando se reprime os instintos (frustração), um impulso agressivo é induzido. A agressividade por sua vez, não é um produto exclusivo da frustração e pode gerar mecanismos de defesa ou de superação da própria frustração (ROSENZWEIG, 1976 *apud* DE MOURA e PASQUALI, 2006). Assim como a psicanálise, muitos etologistas contribuíram para a idéia de um ser humano que abriga instintos agressivos inatos. Todavia, outros fatores externos corroboram para o comportamento agressivo.

A dor é uma fonte de raiva que gera a tendência do comportamento agressivo (MOYER, 1976 *apude* DAVIDOFF, 2001). Este autor realizou pesquisas com animais submetidos a choques elétricos, demonstrando que eles atacavam qualquer objeto neutro á frente após os choques e que o calor intenso aumentava de forma considerável a tendência para a agressão. No verão, o trânsito brasileiro atinge 45ºc no asfalto e os condutores precisam enfrentar mais um grande desafio. Esta temperatura ainda será baixa para o quanto poderá aumentar em longo prazo com o aquecimento global.

## **Agressividade e aprendizagem**

O aprendizado é uma forma de apreender comportamentos estereotipados de agressividade. Portanto, podemos nos espelhar em comportamentos observados, fenômeno ao qual Bandura (1965) conceituou de “modelação”. É quando aprendemos modelos de comportamentos pela observação e estes modelos são muito reforçados pela sociedade. Laboratório: um teste realizado com filhos de pais agressivos mostrou que eles eram muito mais violentos do que os filhos de pais mais calmos. As crianças tendem a imitar o comportamento de um modelo adulto, que seja do mesmo sexo e que considere possuir um *status* mais elevado. Sendo assim, os conflitos e reações agressivas no trânsito podem ser comportamentos que a criança aprende pela observação de pais raivosos ao volante quando estão no banco de trás do veículo. Bandura desenvolveu também o conceito de “desinibição” que representa o momento em que um indivíduo é exposto a um modelo e isto gera

um enfraquecimento de uma inibição. Um homem pacato poderá estar propenso a comportar-se com violência se estiver numa multidão que se comporta assim. Atos coletivos de selvageria podem motivar o indivíduo que não teria este comportamento agressivo de forma isolada. Os condutores podem perder a inibição para a transgressão quando outros condutores o fazem naquele momento, como trafegar na contramão, executar manobras e ultrapassagens perigosas e estacionar em locais proibidos.

## **LABORATÓRIO NO TRÂNSITO DE SALVADOR-BA: O COMPARTILHAMENTO DO ESPAÇO FÍSICO, AGRESSIVIDADE E OS COMPORTAMENTOS DE RISCO.**

Laboratório realizado pelo autor para observar e compreender o comportamento dos condutores no compartilhamento do espaço físico do trânsito na hora do *rush* com suas respectivas reações emocionais. Entre 18 de Dezembro e 26 de março de 2009, foram registradas 150 interações no trânsito com as situações-estímulo de trocas de faixa, mudanças de direção e pistas.

### **Resultados:**

Nas diferentes velocidades existem variações na ocorrência de reações emocionais dos condutores nas situações-estímulo que foram analisadas: nas baixas velocidades 66,66% dos condutores reagiram com agressividade, nas altas velocidades 56,66% e nos congestionamentos 77,77% deles reagiram agressivamente. Em 91,33% de todas as interações analisadas os condutores reagiram de forma agressiva. Demonstravam-se ansiosos, inquietos, disputando cada centímetro de pista. Quando frustrados nas situações-estímulo esboçavam reações gerais de retaliação, revide, inconformismo e agressividade. Estas não variam muito na forma de expressão sendo as principais: buzinar agressivamente; gesticulação com movimentos sem finalidade específica; avançar o veículo a fim de impedir que o outro condutor transpasse a faixa; acelerar o motor do veículo em alta rotação a fim de intimidar o outro; acionar o farol intermitente. Observa-se também que as interações precedidas de sinalização tardia desencadeiam tendências de conflitos com mais facilidade do que as de sinalização prévia. As reações emocionais agressivas estão mais evidentes nos condutores do sexo masculino.

Embora não fossem tão agressivas, as motoristas do sexo feminino utilizam-se da buzina como forma de alerta, revide ou repreensão com uma freqüência considerável.

### **Conclusões:**

A agressividade no trânsito provoca comportamentos de risco com os veículos automotores como extensão das atitudes dos condutores. O grau de comportamento de disputa é mais aguçado, quanto menor a velocidade e fluxo do trânsito. O condutor reflete o comportamento ancestral de agressividade e disputa própria dos animais. Mas os fatores sociais e de aprendizagem também interferem neste processo. Isto varia de acordo com a percepção de escassez de tempo e espaço, modelação e cultura. A educação no trânsito deve mostrar como lidar com as expectativas, frustrações, agressividade e os novos desafios do trânsito como os engarrafamentos, o aquecimento global e stress buscando o autoconhecimento e o controle da raiva assim como uma comunicação e cooperação eficiente entre os condutores, principalmente nas situações-estímulo já descritas.

### **REFERÊNCIAS:**

AVERILL, James. **"Studies on Anger and Aggression: Implications for Theories of Emotion."** *American Psychologist*. Nov. 1983, 1145-60.

BANDURA, Albert. **Influence of models' reinforcement contingencies on the acquisition of imitative responses.** *Journal of personality and social psychology*, Vol. 1 (6), junho 1965, 589-595.

DARWIN, Charles. **A expressão das emoções nos homens e nos animais.** São Paulo: Companhia das letras, 2000.

DAVIDOFF, Linda. **Introdução à psicologia.** São Paulo: Person Makron Books, 2001.

DE MOURA, Cristiane Faiad e PASQUALI, Luiz. **Construção de um teste objetivo de resistência à frustração.** *PsicoUSF*, dez. 2006, vol.11, no. 2, p.137-146. ISSN 1413-8271.

MARIN, Letícia; QUEIROZ, Marcos S. **A atualidade dos acidentes de trânsito na era da velocidade: uma visão geral.** *Cad. Saúde Pública*, Rio de Janeiro, v. 16, n. 1, Jan. 2000.