

## **Imprevisibilidade e avaliação psicológica no trânsito da cidade contemporânea**

### **Edson Luiz André de Sousa**

Psicanalista, Analista membro da APPOA, Professor do PPG Psicologia Social e PPG Artes Visuais UFRGS, Pós-doutorado na Universidade de Paris VII, Pós-doutorado na Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales, Doutor em Psicanálise e Psicopatologia pela Universidade de Paris VII, Coordena junto com Maria Cristina Poli o LAPPAP (Laboratório de Pesquisa em Psicanálise, Arte e Política) na UFRGS, Pesquisador do CNPQ. Professor visitante na Deakin University (Melbourne) e no Instituto de Estudos Críticos (Cidade do México).

End.: Rua Fernandes Vieira, 474/32 Cep: 90035-090 – Porto Alegre – RS

E-mail: edsonlasousa@uol.com.br

### **Rita de Cassia Mendes Alvares**

Psicóloga, Especialista em Teoria Psicanalítica pela Unisinos, Mestre em Psicologia Social pela UFRGS. Participante do LAPPAP (Laboratório de Pesquisa em Psicanálise, Arte e Política). Doutoranda no Programa de Pós-graduação em Psicologia Escolar e do Desenvolvimento Humano da USP.

End.: Rua Oscar Freire, 1753 / 31B Cep: 05409011 - São Paulo – SP.

E-mail: ritaalvares@hotmail.com

## Resumo

*Visando contribuir para sistematizar reflexões sobre as implicações do transitar na Metrópole, iremos, neste artigo, discutir aspectos relacionados a previsibilidade e imprevisibilidade na área do trânsito, bem como os limites da avaliação psicológica, neste quadro. Apontamos que o morador da metrópole experimenta, no seu transitar, uma realidade perpassada por algo que escapa, em grande parte, ao seu controle. Mostramos o entrelaçamento, neste contexto, de conflitos com os quais nos defrontamos na circulação urbana, muitos provenientes de nossos modos de relacionamento na cidade contemporânea. Ao considerar que viver e circular, efetivamente, estão associados a uma certa imprevisibilidade, constatamos, por outro lado, que a avaliação psicológica encontra muitos limites frente ao agir cotidiano das pessoas, e envolve aspectos bem mais amplos, que fogem ao âmbito restrito da avaliação. Mostramos que a discussão destas questões tem que ser colocada em uma dimensão mais abrangente, propiciando assim, abertura de novos espaços de reflexão para os profissionais que trabalham na área da psicologia, vinculada ao trânsito. Ressaltamos que cabe a estes profissionais, levarem em consideração, de maneira mais efetiva, durante suas avaliações, aspectos associados ao convívio social, muito presentes na forma de organização do trânsito. Concluimos que a avaliação psicológica deve ser pensada, de modo não tão restrito ao que é apreendido pela mediação dos testes, mas, contrariamente, de modo mais abrangente, podendo levar os profissionais envolvidos a uma implicação mais efetiva com a circulação na cidade contemporânea.*

*Descritores: trânsito; cidade contemporânea; avaliação psicológica; previsibilidade; imprevisibilidade.*

## Abstract

*With an objective to contribute to systematize reflections about the implications of traffic in the capital, we will discuss, in the present article, topics related to predictability and unpredictability concerning the field of traffic, as well as regarding the limits of psychological evaluation in this context. We called attention to the dweller's capital experiment, in your traffic, a reality crossed with*

*something that escape, in general, his control. We showed the interlacement, in this context, of conflicts which we faced in the urban circulation, many came from our way of establish relationships in the modern capital. Considering that to live and to drive are effective related with a certain unpredictability, we found, on the other hand, that the psychology evaluation face many limits with the everyday people actions, it evolve wider aspects, that escape to the restrict field of the evaluation. We showed that the discussion of these questions needs to be put in a broad dimension, providing and opening new reflection spaces to the professionals that work in the psychology field, related with traffic. We emphasized that this professionals ought to consider, in more effective way, during their psychological evaluations, aspects related with the social relationships, that are included in the traffic organization. We concluded that the psychological evaluation, ought not to be restricting on the test results, but on the opposite, in a more ample vision that can bring the professionals evolved in a more effective implication with the modern city drive.*

*Index terms: traffic; contemporary city; psychological evaluation; predictability; unpredictability.*

## **Resumen**

*Para contribuir para el desarrollo de una reflexión sistemática sobre las consecuencias de tránsito en la metrópoli, discutiremos, en este artículo, aspectos de la previsibilidad y la imprevisibilidad en el tránsito, así como los límites de la evaluación psicológica en este marco. Se señala que los habitantes de la ciudad hacen la experiencia, en la circulación urbana de una realidad impregnada de algo que no pueden controlar. Se muestra, en este contexto, el entrelazamiento de conflictos humanos e sociales con los cuales nos enfrentamos en el tráfico urbano. Cuando se considera que vivir y circular, en efecto, están asociados con una cierta imprevisibilidad, observamos, las muchas limitaciones de la evaluación psicológica frente a la acción cotidiana de la gente, que tiene implicaciones mucho más amplias, que van más allá del limitado alcance de la evaluación. Se demuestra que la discusión de estos temas tienen que estar ubicada en una escala más amplia, proporcionando*

*así nuevas oportunidades para la reflexión para los profesionales que trabajan en el campo de la psicología, vinculados al tránsito. Hacemos hincapié en que corresponde a estos profesionales, considerar, en sus evaluaciones, los aspectos relacionados con la vida social, muy presentes en la forma de organizar el tráfico. Se concluye que la evaluación psicológica debe ser diseñado a fin de no limitarse a lo que se percibe a través de la mediación de las pruebas, pero, por el contrario, más en general, lo que puede llevar los profesionales a una participación más efectiva con el movimiento de la circulación en la ciudad contemporánea.*

*Palabras claves: tránsito; ciudad contemporánea; evaluación psicológica; previsibilidad; imprevisibilidad.*

## **Résumé**

*En vue de contribuer à l'établissement d'une réflexion systématique sur les implications de la circulation dans la métropole, nous discuterons, dans cet article, des aspects de la prévisibilité et l'imprévisibilité dans le trafic urbain, ainsi que les limites de l'évaluation psychologique dans ce cadre. Nous indiquons qu'au cours de la traversée de son parcours, l'habitant de la grande ville expérimente une réalité qui échappe en grande partie à son contrôle. Nous montrons l'enchevêtrement de conflits auxquels nous sommes confrontés dans la circulation urbaine. Considérant que vivre et circuler se trouvent associés à une certaine imprévisibilité, nous constatons, par ailleurs, les limites de l'évaluation psychologique face à l'agir quotidien des personnes dans la métropole, qui met en jeu des questions au-delà de sa portée habituelle. Nous montrons que la discussion de ces questions doit être placée à un autre niveau afin d'offrir un champ nouveau de réflexion aux professionnels travaillant dans le domaine de la psychologie de la circulation. Nous soulignons qu'il leur revient de prendre en considération, dans leurs analyses, les rapports sociaux sous-jacents aux modes d'organisation de la circulation. Nous concluons que l'évaluation psychologique doit être conçue de manière plus globale, afin que les professionnels concernés puisse effectivement prendre en compte le mouvement de la circulation dans la ville contemporaine.*

*Mots-clés: transport; ville contemporaine; évaluation psychologique; prévisibilité; imprévisibilité*

O que responder? Talvez isto: o homem inclinado em sua motocicleta só pode se concentrar sobre o presente segundo de seu vôo; ele se gruda a um fragmento de tempo cortado de um passado e de um futuro. Ele é arrancado da continuidade de tempo. Ele está fora do tempo, dito de outra forma, ele está em um estado de êxtase. Neste estado, ele nada sabe de sua idade, nada de sua mulher, nada de seus filhos, nada de suas preocupações e, portanto, ele não tem medo, pois a fonte do medo está no futuro, e quem é liberado do futuro não tem nada a temer.

Kundera (1995, p.10).

## **Aspectos Históricos da Psicologia do Trânsito**

As notícias sobre o trânsito ocupam há muito tempo às primeiras páginas dos jornais e dos noticiários de televisão. Diariamente acompanhamos muitos acidentes e mortes em nossas cidades e estradas, os quais presenciamos quase anestesiados.

Recentemente um projeto de lei proposto pelo governo federal abriu novo espaço na mídia<sup>1</sup>. Proibição de ingerir qualquer quantidade de bebida alcoólica implicando multa mais alta para os infratores; perda do direito de dirigir por um ano; e, em alguns casos, prisão e ação criminal. Embora os primeiros resultados sejam convincentes com a diminuição do número de acidentes e vítimas, ainda é muito cedo para avaliar com precisão o impacto que tal medida terá em relação a estes graves problemas que enfrentamos há muito tempo. O momento é, portanto, propício a uma reflexão sobre as formas de viver e circular na cidade e especialmente sobre o papel que a psicologia vem cumprindo nesta área do trânsito.

Neste contexto, julgamos necessário recolher subsídios que nos permitam melhor compreender a história da psicologia nesta área, sendo que o trânsito foi uma das primeiras áreas de atuação da psicologia no Brasil. O comportamento dos condutores foi

progressivamente se constituindo em objeto de uma nova área de conhecimento, que se convencionou chamar de psicologia do trânsito.

Rozestraten (2003), ao evocar os primórdios da psicologia do trânsito, em Nova York, em 1910, com Hugo Münsterberg, salienta que este foi aluno de Wundt<sup>2</sup>, sendo o primeiro psicólogo a aplicar testes com motoristas de bonde. Hoffmann e Cruz (2003), por sua vez, apontam que a psicologia do trânsito surgiu, no Brasil, em 1926, com o trabalho do engenheiro Roberto Mangé (que realizou seleção e orientação de ferroviários em São Paulo) e indica que, em 1951 foi posto em prática o decreto-lei que determinava a realização do exame psicotécnico (uso de testes para avaliar o comportamento humano) para todos os que desejassem ser motoristas profissionais. Testes psicológicos foram, assim, incorporados às exigências necessárias para a obtenção das carteiras de motorista.

Ao que parece, a psicologia do trânsito se preocupou de modo mais exclusivo, nos seus primórdios, com a dimensão instrumental das avaliações e das habilidades necessárias para dirigir.

Uma mudança de postura se configura na área em pauta, a partir de 1997, com a emergência de um amplo debate sobre as questões relacionadas à circulação humana, que leva os psicólogos a repensar seu lugar. A partir deste momento emerge, no campo da psicologia, uma visão mais humanizada da circulação, bem como um novo questionamento dos problemas relacionados ao trânsito, que passam a serem discutidos enquanto questões relacionadas a políticas de saúde e educação, e não apenas pertinentes à segurança pública.

Os fatores psicológicos associados à circulação e ao grande número de acidentes são então discutidos no contexto de uma análise da desorganização do trânsito moderno. Busca-se situar o trabalho do psicólogo dentro de uma abordagem interdisciplinar do trânsito, e ressalta-se a importância do comprometimento e da responsabilização, frente ao fator de risco humano, e a recorrência trágica de um grande número de acidentes.

A psicologia do trânsito abrange a partir de então todos os

psicólogos que de alguma forma desenvolvem atividade junto a motoristas e não só àqueles que desenvolvem atividade de avaliação para obtenção da carteira. Os profissionais que trabalham com avaliação de candidatos a condutores, a partir de 1997, foram exigidos a obter uma formação unificada - curso de extensão, além da formação de psicólogo oferecida pelas universidades.

Poderíamos dizer que atualmente caberia à psicologia assumir o seu lugar na multiplicidade e complexidade de fenômenos que envolvem o trânsito, propondo-se a novas formas de abrangência para uma compreensão mais ampla dos aspectos históricos e contemporâneos no transitar<sup>3</sup>.

## **O Peso Preponderante dos Testes nas Avaliações**

A avaliação psicológica surgiu na tentativa de dar explicações para problemas humanos e atender a demandas sociais, buscando prever a conduta dos indivíduos e interpretar suas condições de existência através do exame de ações individuais ou coletivas. Nesta perspectiva, a avaliação procura medir fenômenos e processos psicológicos humanos por meio de diagnósticos e prognósticos, que remetem a padrões recorrentes de comportamento, diferenciados através de testes, que servem de instrumentos de medida para esta investigação. Considera-se a avaliação psicológica como um processo, no qual é necessário o uso de testes, observação das reações do avaliando e questionamentos escritos e/ou entrevistas. Alchiere, J. e Cruz, R. (2003)

No que tange a avaliação psicológica na área do trânsito, também conhecida como avaliação psicotécnica<sup>4</sup>, o uso dos testes é obrigatório, e muito recorrente como forma objetiva de justificar os resultados. No entanto, nos últimos anos, tem se buscado considerar a importância das observações e entrevistas nas avaliações, bem como uma apreciação do contexto mais amplo em que os motoristas estão inseridos, como vínhamos salientando anteriormente.

Entretanto não podemos deixar de ressaltar que as propostas referentes a uma avaliação que considere aspectos mais amplos, ainda estão em um processo lento de assimilação e imple-

mentação, no que se refere à formação e atuação dos profissionais que trabalham na área da psicologia do trânsito, principalmente os que fazem avaliação. Na medida em que ainda carregam em sua prática, traços de um profissional *testólogo* - resquícios da própria origem deste trabalho que é o da psicologia comportamental.

Em muitas situações de avaliação, o item com maior peso no resultado são os testes aplicados, sendo que estes resultados estão, como veremos, entrelaçados a muitos fatores que escapam a apreensão dos testes. Podemos inferir que as causas que provocam grande parte dos acidentes de trânsito, estão relacionadas a fatores que muitas vezes escapam ao controle do motorista no momento em que está conduzindo seu veículo. Uma proporção significativa das mortes que ocorrem no trânsito está relacionada a tensões do cotidiano que provocam um desvio de atenção - seja o sono, o uso de entorpecentes, ou alguma preocupação que perturba as condições de percepção e concentração.

Percebemos que a avaliação psicológica sustenta-se na aplicação de testes, instrumental, que se revela, em muitas circunstâncias, limitado. Efetivamente, a pessoa que está sendo avaliada pode ter um bom desempenho nos testes que avaliam medidas de atenção e raciocínio, mas, entretanto, apresentar uma postura conflituosa no convívio social, com dificuldade em respeitar o espaço do outro.

Há casos em que as pessoas obtêm um bom resultado nos testes, mas se envolvem em acidentes, às vezes por atitudes inesperadas frente a algo que fracassou em seu dia-a-dia e acaba interferindo na sua direção, seja acelerando o veículo, ou ficando desligado por alguns instantes. Existem também situações em que as pessoas não obtêm um bom desempenho nos testes, seja por insegurança ou estranhamento frente à situação nova que representa a avaliação psicológica. Embora sejam mais lentas, apresentam clareza, consciência do funcionamento do trânsito e da responsabilização necessária no espaço de circulação.

Podemos inferir que a avaliação das medidas de comportamento, tendo em vista a aptidão para condutores, é restrita, está referida a um determinado instante e supõe algo estático, já que podem acontecer eventos que alteram a conduta do motorista.

As potencialidades de desempenho do próprio avaliado, na situação da avaliação, podem mudar conforme o grau de interação durante a avaliação, pois estão, em grande parte, associadas ao contexto social no qual a pessoa está inserida, freqüentemente diferente da situação e da temporalidade imposta pela técnica dos testes. Muitos são os aspectos que podem alterar as condições avaliadas pelo psicólogo.

Avaliar com a utilização de testes implica muitas vezes em tentar *enquadrar* o avaliado, em um determinado manual ou tabela de percentil (percentual esperado como resultado na testagem, geralmente nível inferior, médio e superior).

Geralmente, a medida de comportamento parte de um conceito padrão do que seja o esperado, seguindo um modelo externo à pessoa em avaliação, que pressupõe a existência de uma verdade essencial do sujeito, que o teste viria apenas revelar. Neste contexto, o conhecimento dito científico contido nos testes permitiria uma previsão do comportamento futuro do indivíduo frente a diversas situações.

Ora, os testes são elaborados levando em conta uma média quantitativa de pessoas examinadas, em determinado meio e época. Ou seja, os testes são considerados instrumento de medida objetivo e padronizado, que oferece dados quantitativos colhidos por amostragem no contexto de realização de pesquisa de cunho estatístico. A partir do recolhimento da amostragem, são encontradas médias e construídos padrões quantitativos através dos quais os comportamentos são medidos. Neste quadro, considera-se que os resultados esperados em uma testagem contém elementos que foram comprovados, regulamentados e têm amparo legal para serem utilizados.

Esta forma de avaliar, baseada apenas na aplicação de testes, e na expectativa de encontrar um modelo conforme o do manual e das tabelas, nos lembra a história de Procusto<sup>5</sup>. Segundo reza a lenda, Procusto buscava encontrar um equilíbrio. Convivia com seres gigantes e outros de menor estatura, para aparar diferenças decidiu cortar as pernas dos grandes e espichar as dos que eram menores. Para que a sociedade se desenvolvesse acreditava que era importante manter a igualdade desta forma. Não

entendia isso como crueldade. Até que Teseu apareceu, questionou Procusto sobre sua postura, matou-o e alertou para a injustiça que estava fazendo em nome da aspiração a uma igualdade aparente.

A lenda, de certo modo, aponta para a necessidade que encontrou Procusto, de alcançar um tamanho único, quantitativamente medido, na sua busca do estabelecimento de uma igualdade. No momento em que Teseu alertou para a injustiça que estava presente na ideologia de Procusto, exigiu ao mesmo tempo, uma modificação na relação com as certezas. Pois se os seres deixaram de serem todos iguais e cada um passou a ter tamanho próprio, se criou um novo problema, houve uma perda de controle sobre a medida e o uso do espaço. Isto pode representar uma nova concepção de convivência que tenta respeitar a singularidade de e o espaço de cada um.

Podemos nos perguntar sobre o quanto ficamos suscetíveis a nos tornarmos Procustos, frente ao que é diferente do padrão esperado, numa avaliação puramente instrumental, se não tivermos uma atenção diferenciada para as dimensões subjetiva e social, que escapam à apreensão dos testes, mas estão profundamente interligadas ao que acontece no trânsito.

Importante lembrarmos, também, que a avaliação psicológica na área do trânsito, compreende recorte de momento circunstancial da vida de uma pessoa, com finalidade específica, na qual se busca apreender alguns elementos indicativos do grau de importância da habilitação para ela, bem como habilidades instrumentais necessárias para dirigir. Cabe ressaltar que este recorte circunstancial deve antecipar ações futuras, que, entretanto, por boa parte, não são passíveis de serem apreendidas em observações, entrevistas e nem mesmo com instrumentos de testagem.

Os testes são utilizados na tentativa de verificar habilidades (atenção, coordenação motora, raciocínio, aspectos da personalidade...), procurando oferecer uma certa previsibilidade sobre o comportamento humano. Efetivamente oferecem, ao psicólogo, algumas referências sobre o estado conjuntural da pessoa. Raramente, entretanto, permitem apreender em que contexto de experiência seus comportamentos se situam.

No processo avaliativo, faz-se necessário uma antecipação temporal, que exige uma previsão do que poderá vir a acontecer. Este prognóstico pode ser realizado a partir do uso de testes e da realização de breve entrevista, que auxiliam na elaboração de um resultado. No entanto, há muitos elementos que não podem ser apreendidos em uma avaliação, entre os quais a forma como a pessoa reage às frustrações que vivencia no cotidiano, que surge geralmente de maneira inesperada.

Se, ao abordar questões relacionadas ao trânsito, o psicólogo se limitar à avaliação psicológica e tomar por base só os dados do resultado dos testes, ficará restrito à repetição de algo esperado, pois o teste propõe a captura de um certo automatismo da repetição, em que características de atenção, raciocínio e forma de construir o traçado devem se repetir sempre da mesma forma.

A psicologia também tem que aprender a conviver com a limitação, com a impossibilidade de tudo prever.

## **Limites da Previsibilidade**

Cabe lembrarmos, também, a respeito da aparente previsibilidade de que disporíamos sobre os acontecimentos, o comentário de Virilio (1994, p.99): “Vontade de tudo ver, de tudo saber a cada instante, em todo lugar, vontade de iluminação generalizada, uma outra versão científica do olho de Deus que proibirá para sempre a surpresa, o acidente, a irrupção do intempestivo.”

Este autor nos aponta a busca pela onipotência, à vontade de tudo ver e controlar, como características presentes nas formas contemporâneas de relacionamento.

Podemos pensar que alguns acidentes de trânsito ocorrem em função do sentimento de onipotência dos motoristas, permeados pela idéia de que nunca irá acontecer nada consigo. Sentem-se protegidos pela certeza da qual nos fala Virilio e são surpreendidos pela incerteza de algo que escapa ao controle.

Como apontado anteriormente, pontos ordenadores são fundamentais para o funcionamento do trânsito. Normas e regras orientadoras do trânsito existem em razão da necessidade de ordenação e de planejamento do uso deste espaço de circulação,

pelos mais diversos corpos e veículos.

Estas normas, entretanto, nem sempre são seguidas. Se fossem, provavelmente, os deslocamentos ocorreriam dentro de um fluxo que teria uma maior constância, sem tanto acidentes.

É claro que, tanto o motorista como o psicólogo que faz avaliações de condutores, estão permeados pela necessidade de uma certa previsibilidade. O motorista, porque em alguns casos tenta prever e até consegue prevenir acidentes, antecipando o que os outros condutores poderão fazer. Contudo, esta lógica defensiva também é muito sujeita a falhas. Quanto ao psicólogo, frente a uma avaliação na área do trânsito, lhe é demandado uma certa pré-visão ou antecipação temporal do comportamento humano. Porém como já apontado, estes comportamentos estão referidos a muitos fatores que não são totalmente apreendidos em uma avaliação psicológica.

A previsibilidade tem seus limites. Parece essencial aprendermos a conviver com o inesperado, pois o limiar de certeza é muito tênue, num espaço compartilhado por uma multiplicidade de cidadãos, profundamente marcados por tensões, muitas vezes provenientes do excesso de estímulos oferecidos na esfera pública.

O espaço do trânsito efetivamente é um espaço público de circulação, com regras comuns de uso, que visam garantir deveres e direitos de cada um, sem violência. Lembramos com Arendt (1999) que viver o espaço público implica em trocas geralmente estabelecidas a partir da linguagem, que implicaria um distanciamento da força e da violência, e numa consideração do outro como fazendo parte deste mesmo espaço. Entretanto, com freqüência, alguns condutores de veículos agem de maneira agressiva, se consideram proprietários da rua e fechados em seus automóveis parecem circular em uma via particular.

Lembramos comentário de um motorista de táxi: "... quando estou dirigindo, em alguns momentos, parece que sou dono da rua, acho que todos devem sair da minha frente, porque preciso passar.". Observamos neste comentário uma indiferença ao outro e uma negação do espaço público de circulação. Talvez em alguns momentos isso opere como uma defesa ao excesso de veículos

que circulam pelas ruas e a necessidade de rapidez que os deslocamentos na Metrópole exigem.

Sabemos que no espaço de circulação há imprevisibilidade quanto ao agir do motorista e do pedestre, já que este agir está atrelado a condições particulares do momento, da finalidade e de características encontradas no percurso que escapam, na sua maioria, a nossa apreensão, principalmente ao considerarmos os efeitos subjetivos da grande quantidade de estímulos recebidos na cidade contemporânea.

Cabe considerarmos que há uma questão mais ampla que envolve aspectos sociais que norteiam o cotidiano das pessoas, nos oferecendo um certo limiar de imprevisibilidade que deve ser levado em conta pela psicologia na área do trânsito, pois estão presentes nas relações vivenciadas na circulação urbana.

Parece frutífero partir do princípio de que estamos perpassados por algo que escapa, em grande parte, ao nosso controle, e que as questões que perpassam o trânsito estão muito entrelaçadas a conflitos com os quais nos defrontamos no espaço público da cidade contemporânea.

Podemos frequentemente constatar, ao transitarmos pela cidade, a existência de sentimentos de indiferença, fazendo com que muitas pessoas elaborem defesas, percam o encanto, não se permitam mais à surpresa. O que está muito associado a uma atitude *blasé*, em que há experimentação, mas tudo parece superficial e destituído de substância. Como já apontava Simmel para uma pessoa *blasé* "... objeto algum merece preferência sobre o outro. Esse estado de ânimo é fiel reflexo subjetivo da economia do dinheiro completamente interiorizada.". Simmel, G. (1906/1979, p. 16).

Outro aspecto possível de ser observado no convívio metropolitano é a escassez de laços entre as pessoas, que se fecham em um mundo próprio, a tal ponto que moram por anos no mesmo prédio e às vezes não chegam a se falar. Cada um vive de forma reservada em um mundo protegido. Simmel (1906/1979) aponta que o morador da cidade grande necessita de uma certa reserva para se proteger do excesso e da multiplicidade de contatos e oferecimentos e, por outro lado, tem o direito de desconfiar frente à

superficialidade que permeia as relações na metrópole.

Sublinhamos que esta restrição no contato com as pessoas não é somente um sentimento de indiferença ao exterior. Logo, como salienta Simmel (1906/1979, p.19), trata-se de “... uma aversão, uma estranheza e repulsão mútuas, que redundarão em ódio e luta no momento de um contato mais próximo, ainda que este tenha sido provocado.”.

Em função disto se estabelecem sentimentos de agressividade, de ironia, com caráter artificial e ligeira antipatia que procuram agir em defesa de alguns perigos, podendo abrir uma certa *reserva*, necessária para resistir às agressões e hostilidades com as quais se é confrontado na Metrópole, aspectos, estes presentes no trânsito da cidade, como no caso do motorista de taxi acima citado.

Na medida em que estamos frente a algo que se apresenta de modo diferenciado, que não responde a uma mesma lógica única, nos vemos confrontados com limites que geralmente nos desorganizam. Pois as previsões estão relacionadas a um saber elaborado a partir da repetição de uma uniformidade. Como se estivéssemos perpassados por sentidos unívocos que sempre irão se evidenciar de forma semelhante. Porém mesmo que seja feita uma investigação rigorosa, na tentativa de prever *todas* as possibilidades, ainda assim estaremos sujeitos ao erro.

Ao julgar-se sábio não há possibilidade para o imprevisto, para o questionamento, para a dúvida e tudo parece ser apreendido pelo conhecimento que se supõe ter.

Em nosso trânsito há uma certa sabedoria construída a partir de parâmetros de previsibilidade. Entretanto, estamos referidos a muitas imprevisibilidades ao circularmos. Temos, então, que poder melhor compreender estes aspectos alusivos ao que não pode ser antecipado.

Mais uma vez, ressaltamos que estas dimensões devem ser levadas em conta ao apreciarmos o efetivo alcance da avaliação psicológica, restrita a uma situação e ao mesmo tempo com a pretensão de estabelecer um juízo a respeito de um conjunto de elementos que escapam a esta apreensão, já que remetem, de modo mais amplo, ao transitar na cidade contemporânea.

## Abrir-se ao Imprevisível

A imprevisibilidade, associada às ações humanas, se mostra bastante presente na circulação urbana.

Circulamos em um espaço público, em que outros sujeitos também fazem seus trajetos, que se entrecruzam, ao acaso, com os nossos. Há neste contexto, uma dimensão de imprevisibilidade, principalmente quanto às situações que encontraremos e a forma como iremos reagir a estes inesperados que advém do meio no qual estamos transitando.

Cabe salientar que as ações realizadas pelos condutores envolvem muitas decisões. Segundo Pierre Ansay e René Schoonbrodt (1989) o motorista deve, na conduta urbana, tomar em média quarenta e duas decisões por minuto, o que implica evidentemente um progressivo cansaço psíquico e também pode estimular o que a partir de Simmel podemos denominar sua antipatia e reserva cidadina. Devemos ressaltar que as ditas decisões devem ser tomadas com rapidez, em curto espaço de tempo, e estão sujeitas a vários imprevistos que podem surgir, apesar das vias serem controladas por sinalizações e determinadas quanto ao seu modo de funcionamento.

Como sabemos, a velocidade está muito presente na cidade contemporânea, não havendo espaço para imprevistos, vacilações ou dúvidas. Enquanto tudo está andando com rapidez, não parece haver problemas. Questionamentos podem surgir na medida em que a velocidade contribua para ocorrerem acidentes, que rompem a precisão dos motores e o fluxo dos veículos, com algo que não estava previsto.

Poderíamos aproximar este algo não previsto a um tempo não programado, não determinado, ou àquilo que Certeau denomina de *tempo acidentado*, associado ao indeterminado, ao jamais pensado, ou seja, ao *inesperado*: “O tempo acidentado aparece somente como a noite que constitui um ‘acidente’ e lacuna na produção.” Como ele aponta, buscamos, freqüentemente, preencher este *acidente* com a razão, com causas e efeitos aparentes, para encobrir a opacidade do indeterminado. Podemos dizer, com este autor, que “A falha ou o fracasso da razão é precisamente o ponto

cego que a faz ter acesso a uma outra dimensão, a de um pensamento que se articula com o diferente com sua inapreensível necessidade.”. Certeau, M. (1994, p.311)

Considerar a possibilidade da ocorrência do inesperado, do rompimento do tempo programado, nos parece favorecer a abertura de outros caminhos de reflexão para avaliação psicológica compreendida no contexto da dinâmica urbana da sociedade contemporânea.

Lembramos que, para de Certeau (1994) , o “tempo acidentado“, inesperado, ao romper o tempo programado, abre a possibilidade, para a criação, na qual se narra o discurso efetivo da cidade, produzindo nos interstícios do tempo, a partir da experiência vivida da travessia do espaço urbano. Cabe, neste quadro, evocar o trabalho de duas artistas plásticas contemporâneas que através de uma instigante evocação de espaços vazios apontam para a possibilidade de acesso a esta outra dimensão que o inesperado constitui.

Pensamos, em primeiro lugar, no trabalho da artista Lara Almarcegui, que fotografou terrenos não ocupados, recortando espaços em locais variados da grande São Paulo. Ao apresentar as suas fotos na Bienal de São Paulo de 2006, na obra intitulada “Guia de Terrenos Baldios de São Paulo”, a artista nos convoca a olharmos para a ausência de construção em determinados pontos. Se não fossem, através deste trabalho, delimitados, muitos de nós não saberíamos que estes espaços existem. Continuariam existindo talvez, mas não nos ocupariamos deles. Através das fotografias apresentadas na exposição, do recorte espacial diferenciado dado a estes espaços, a artista deu a eles nova visibilidade, passível de produzir uma até então inédita significação simbólica.

Lembramos, em segundo lugar, da experiência artística desenvolvida pela artista plástica gaúcha Maria Helena Bernardes<sup>6</sup>, que resultou na obra intitulada “Vaga em Campo de Rejeito”, inicialmente inspirada em experiência perceptiva com espaços vazios, desenvolvida nos seus trajetos cotidianos pelas ruas de Porto Alegre, e posteriormente ampliada com a sua viagem para o interior do Estado.

No início desta experiência, ao percorrer as ruas de Porto Alegre, Maria Helena Bernardes sistematicamente observou os espaços vazios eventualmente existentes entre um prédio e outro. Na medida em que se dedicava a observar estes espaços, muitos passantes a questionavam sobre porque de estar olhando o que para eles aparentava ser nada, ou seja estes espaços vazios, entre prédios vizinhos. Após estas percepções iniciais, decidiu ir a Arroio dos Ratos, cidade carbonífera do interior do Rio Grande do Sul, que embora próxima à capital, apresenta outra configuração urbana, mais decadente. Ao empreender esta viagem, buscava agora, por um lado, uma superfície de terra abandonada, um campo que poderíamos chamar de vago, apontando para algo deixado de lado, numa cidade como que referida ao passado, sem novas perspectivas de vida. Encontrou, em Arroio dos Ratos, este campo, numa área cinza praticamente esquecida, onde tempos atrás, na época da mineração, eram jogados os restos do carvão. Por outro lado, buscava encontrar um espaço vazio, no intervalo de duas construções. Acabou localizando entre as edificações constituídas respectivamente por uma rodoviária e uma câmara de vereadores, este espaço, que constituía um formato aproximado de um triângulo. Através de cálculos precisos das suas delimitações, Maria Helena Bernardes, desenhou o projeto de um molde, em concreto, do triângulo formado por este espaço vazio, que em seguida, com o apoio de moradores da cidade, fez construir sobre a superfície de terra até então abandonada que evocamos acima.

Através deste trabalho a artista recorta um espaço vazio, entre duas construções, e coloca a sua moldura, até então aparentemente virtual, sobre um campo vazio. Um espaço até então desconsiderado, e portanto mal visto ou não visto, adquire nova visibilidade. A obra artística, tanto no caso de Lara quanto de Maria Helena, trabalha com o que existe no lapso do já existente, e o torna visível, deslocando o seu lugar original de aparição.

## Considerações Finais

Mesmo não considerados os espaços vazios, evocados pela arte, estes continuam existindo, como as imprevisibilidades no

trânsito. Sabemos que estas imprevisibilidades podem ocasionar interrupções no fluxo, e em certas circunstâncias, gerar acidentes, os quais produzem efeitos geralmente irreversíveis. Muitas destas interrupções não podem ser antecipadas em uma avaliação, já que ocorrem ao acaso, nos encontros e desencontros que se produzem no transitar.

As probabilidades de que algo inesperado aconteça estão sempre presentes. O que deveria implicar, por parte dos condutores, uma apreciação da efetiva probabilidade do perigo. As pessoas estabelecem, frequentemente, uma relação de crença excessiva no seu domínio do carro e no ordenamento do sistema de trânsito. Entramos nos veículos para nos deslocarmos, sem saber muito do seu funcionamento, e sem nem mesmo ter muita clareza sobre o estado das vias e das sinalizações, mas no qual, mesmo assim, confiamos. Como Giddens ressalta: “Todos sabem que dirigir um automóvel é uma atividade perigosa, acarretando o risco de acidente. Ao escolher sair de carro, aceito este risco, mas confio na perícia (...) para me garantir de que ele é o mais minimizado possível.” Giddens, A. (1991, pp.35-36).

Esta postura presente no transitar é suscetível de ser estendida para o psicólogo em sua avaliação, pois ao usar os testes pode demonstrar o seu saber frente ao outro. O domínio de técnicas instrumentais como os testes, bastante referida aos primórdios da psicologia comportamental, pode estimular no profissional que os utiliza, uma segurança e uma sensação de que dispõe de autoridade incontestável frente a pessoa que esta sendo avaliada.

Deste modo, em avaliações que recorrem apenas a testes, não há possibilidade da construção de conhecimento junto aquele que está sendo avaliado, limitando a possibilidade de compreensão do contexto mais amplo no qual a avaliação ocorre.

Consideramos que um dos aspectos que, neste contexto, merece maior consideração no campo dos estudos sobre a psicologia no trânsito, é o da necessidade do uso, no processo de avaliação, de entrevistas, aliado a uma maior consideração da ampla gama de fatores envolvidos no transitar na cidade contemporânea. A realização deste tipo de diálogo pode permitir uma melhor apreensão de determinados aspectos da subjetividade das

peçoas, intimamente relacionados a dimensão da imprevisibilidade a qual nos referimos no curso do presente artigo.

## Notas

- 1 O Projeto de lei foi sancionado em 20 de junho de 2008 determinando tolerância zero de teor alcoólico a quem estiver dirigindo. Até, então, era tolerado 0,6 gramas de álcool no sangue.
- 2 Pesquisador importante na área de psicologia comportamental.
- 3 Estes aspectos, bem como outros, são discutidos de forma mais ampla em Alvares, R. C. M. (2007).
- 4 Os autores Alchieri e Cruz (2003) salientam que nas definições de avaliação psicológica encontramos a terminologia psicotécnica e psicodiagnóstico, o primeiro mais associado a seleções de pessoal, concursos públicos e a avaliação para obtenção da carteira de motorista e o segundo intimamente relacionada a aspectos do trabalho clínico. Neste artigo estamos nos ocupando de reflexões sobre as avaliações de cunho psicotécnico, considerando a terminologia usada pelos autores.
- 5 Lembramos Mannoni (1992, p. 81) comentando que Procusto era "... um normalizador" e que poderíamos considerá-lo como "... o patrono daqueles que elaboram testes e submetem os outros a eles, ou dos que confiam em alguma forma de reeducação."
- 6 O relato desta experiência da artista está descrito no livro "Vaga em campo de rejeito", ver em Bernardes, M. (2003, p. 8-68)

## Referências Bibliográficas

- Alchieri, J. C., & Cruz, R. M. (2003). *Avaliação psicológica: Conceito, métodos e instrumentos* (Coleção Temas em Avaliação Psicológica). São Paulo: Casa do Psicólogo.
- Almarcegui, L. (2006). *Guia de terrenos baldios de São Paulo: Uma seleção dos lugares vazios mais interessantes da cidade*.

Catálogo 27º Bienal de São Paulo. São Paulo.

- Alvares, R. C. M. (2007). *Modos e implicações do transitar na cidade contemporânea*. Dissertação de Mestrado não publicada. Programa de Pós Graduação em Psicologia Social e Institucional, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, RS.
- Ansay, P., & Schoonbrodt, R. (1989). La contribution de Georg Simmel. In P. Ansay & R. Schoonbrodt, *Penser la ville: Choix de textes philosophiques* (pp. 73-74). Bruxelas, Bélgica: AAM.
- Arendt, H. (1999). As esferas pública e privada. In H. Arendt, *A condição humana* (pp. 31-88). Rio de Janeiro: Forense Universitária.
- Bernardes, M. H. (2003). *Vaga em campo de rejeito*. São Paulo: Escrituras.
- Certeau, M. (1994). O tempo acidentado. In M. Certeau, *A invenção do cotidiano* (pp. 311-312). Rio de Janeiro: Vozes.
- Giddens, A. (1991). *As consequências da modernidade*. São Paulo: Unesp.
- Hoffman, M. H., & Cruz, R. M. (2003). Síntese histórica da psicologia do trânsito no Brasil. In M. H. Hoffman & R. M. Cruz. (Org.), *Comportamento humano no trânsito* (pp. 17-29) . São Paulo: Casa do Psicólogo.
- Kundera, M. (1995). *La lenteur*. Paris: Gallimard.
- Kurz, R. (1998). Sinal verde para o caos da crise: Ascensão e limites do capitalismo automobilístico. In R. Kurz, *Os últimos combates* (pp. 345-375). Petrópolis, RJ: Vozes.
- Mannoni, O. (1992). Divã de procusto. In O. Mannoni, *Um espanto tão intenso: A vergonha, o riso, a morte* (pp. 81-94). Rio de Janeiro: Campus.
- Rozestraten, R. J. A. (2003). Ambiente, trânsito e psicologia. In M. H. Hoffman & R. M. Cruz, (Orgs.), *Comportamento humano no trânsito* (pp. 33-46). São Paulo: Casa do Psicólogo.
- Simmel, G. (1979). A metrópole e a vida mental. In O. G. Velho

(Org.), *O fenômeno urbano* (pp. 11-25). Rio de Janeiro: Zahar. (Original publicado em 1909).

Vasconcellos, E. A. (1999). Considerações gerais e conclusões. In E. A. Vasconcellos, *Circular é preciso, viver não é preciso* (pp. 249-254). São Paulo: Annablume.

Virilio, P. (1994). *A máquina de visão*. Rio de Janeiro: J. Olympio.

---

*Recebido em 07 de Março de 2010*

*Aceito em 30 de Agosto de 2010*

*Revisado em 25 de Novembro de 2010*