

O corpo nas atividades em trânsito: condutores profissionais e mobilização do *corpo-si*

Thiago Drumond Moraes^{I,1} e Francinaldo do Monte Pinto^{II,III,2}

^I Universidade Federal do Espírito Santo (Vitória, ES)

^{II} Universidade Estadual da Paraíba (Campina Grande, PB)

^{III} Centro Universitário de João Pessoa (João Pessoa, PB)

Os acidentes de trânsito matam, anualmente, mais de 30.000 pessoas no País. Parte delas envolve trabalhadores em situações de trabalho, embora sejam escassas pesquisas interessadas nessas questões. São ainda menos frequentes pesquisas que se debruçam sobre aspectos dos modos de condução, como o uso do corpo no processo de pilotagem. Por meio de pesquisas operadas pela perspectiva ergológica, podemos verificar que o processo de pilotagem urbana notabiliza-se por meio do pensamento, da inteligência, da cognição e por como eles se articulam a um corpo biológico, psíquico, cultural e histórico: um *corpo-si*. O uso desse conceito se impõe, visto ser impossível uma completa prescrição das condições do trânsito, que requer o uso de uma inteligência da prática. A pilotagem envolve a mobilização do corpo por inteiro, desenvolvendo saberes e experiências que auxiliam na execução das tarefas e dos constrangimentos enfrentados na atividade em trânsito. O reconhecimento desse *corpo-si* se torna, portanto, um elemento fundamental para se compreenderem os comportamentos dos condutores profissionais.

Palavras-chave: Corpo, Inteligência da prática, Corpo-si, Condutor profissional de veículos, Práticas de prevenção de acidentes.

The body in traffic's activity: professional conductors and body-self mobilization

Traffic accident kills each year over 30,000 people within Brazil. Part of these involves workers in working situation, although there are few studies interested in these issues. Researchers focusing aspects of the way of conduction, as the body use in the piloting process, are even less frequent. Through researches operated by ergological perspective, we verified that the urban piloting process excels by thought, intelligence, cognition and the way they articulate to a biological, psychical, cultural and historical body: a *body-self*. The impossibility of a complete traffic condition prescription, since it requires the intelligence of practice, imposes the use of this concept. Piloting involves an entire body mobilization, developing knowledge and experience that assist task performance and facing traffic activity constraint. Thus, the recognition of this *body-self* becomes a fundamental key for understanding the professional conductor's behaviors.

Keywords: Body, Intelligence of practice, Body-self, Professional vehicle conductor, Accident prevention practice.

Introdução

A noção de corpo, na atividade de condução no trânsito, referenciada em pesquisas realizadas pela Psicologia do Trânsito (Ledesma, Peltzer & Poó, 2008), notabiliza-se pela complexidade que se dá na articulação de seus inúmeros processos psicológicos básicos, como pensamento, inteligência, percepção, processamento de informação, cognição, emoção, sensação etc. Parece-nos, porém, ao menos no que tange aos modos de conduzir, em situação de trabalho, que o corpo do condutor não atua meramente como instrumento de produção de estímulos sensoriais, receptáculo de processamento informacional ou eixo de experimentação de sentimentos. Isso porque, na atividade de condução em situações de trabalho real, há

1 Professor Adjunto do Departamento de Psicologia Social e do Desenvolvimento da Universidade Federal do Espírito Santo. Doutor em Psicologia Social pela Universidade do Estado do Rio de Janeiro.

2 Professor de Psicologia da Universidade Estadual da Paraíba (UEPB), Campina Grande, e do Centro Universitário de João Pessoa (UNIPE). Doutor em Psicologia Social pela Universidade do Estado do Rio de Janeiro.

sempre convocações de decisões, movimentos, respostas, percepções, inteligência e, sobretudo, mobilização e engajamento do condutor, que se dão através do corpo, num movimento em que as normas e os princípios de condução não são suficientes para resolver todos os problemas colocados naquelas situações.

Nesse sentido, o processo de condução, em situações de trabalho, está atravessado por uma dimensão corporal que parece contemplada de maneira insuficiente por concepções puramente informacionais ou cognitivas. Trata-se, em verdade, de compreender que a atividade de condução é sempre e continuamente uma situação singular, na qual o corpo do condutor é constantemente mobilizado a tomar partido, não apenas como mais um elemento no processo de tomada de decisão, mas como um importante elemento em que se torna indissociável o atrelamento dos processos psicológicos básicos e de processamento de informação à inteligência da prática desses profissionais de transportes e o seu engajamento e mobilização subjetiva e corporal, compreendidos como uma unidade indissociável.

Neste artigo, pretendemos debater essa outra perspectiva sobre a compreensão do papel do corpo em atividades de condução, que se distingue das concepções mais comuns nas pesquisas de Psicologia do Trânsito. Para tanto, pretendemos demonstrar como o corpo dos condutores é mobilizado de uma maneira peculiar, quando se trata de uma atividade de condução em situações de trabalho, revelando pistas para que se compreendam, de uma forma mais ampla, as complexas questões corporais que estão envolvidas na atividade dos motoristas. Em particular, colocaremos em evidência o papel exercido por aquilo que Schwartz denomina *corpo-si* (Schwartz & Durrive, 2007) no processo de condução em situação de trabalho. Demonstraremos também em que medida esse conceito, desenvolvido por Schwartz, numa tentativa de repensar as relações entre corpo e subjetividade na experiência do trabalho, pode exercer um importante papel explicativo sobre o corpo na atividade de condução de veículos, se considerarmos essa atividade a partir dos elementos centrais que a Ergologia fornece para analisar a atividade humana. Isso significa que, se considerarmos o trânsito como uma atividade, as concepções do *corpo-si* podem nos auxiliar a compreender como as pessoas se mobilizam por inteiro quando dirigem no cotidiano.

Para sustentar essas argumentações, baseamo-nos em alguns resultados observados em pesquisas realizadas individualmente por cada um dos autores desta pesquisa, entre os anos de 2006 e 2009. A primeira delas foi realizada pelo primeiro autor, entre os anos de 2006 e 2007, com os motoboys da cidade de Vitória, ES, visando compreender as dimensões subjetivas e coletivas em jogo no trabalho dos motociclistas profissionais (Moraes, 2008). Pelo segundo autor, foi realizada outra pesquisa, no município do Rio de Janeiro, RJ, entre os anos de 2008 e 2009 (Pinto, 2009), visando explorar as possibilidades contidas pelo corpo na gestão da atividade de trabalho de motoristas de ambulância. As duas pesquisas, a despeito das diferenças de técnicas e de objetivos, compartilhavam entre si uma mesma perspectiva teórico-epistemológica – a Ergologia (Schwartz & Durrive, 2007) –, que permite, no presente momento, articulá-las em torno do debate acerca do uso do corpo nas atividades de condução em situações de trabalho.

Perspectivas metodológicas e epistemológicas da pesquisa

As duas pesquisas mencionadas partilham vários elementos comuns: a análise de atividades de trabalho de transporte terrestre, uma mesma perspectiva epistemológica, uma aproximação qualitativa das questões e alguns fundamentos teóricos muito aproximados. Contudo, lançam mão de métodos distintos na condução de seus objetivos. A pesquisa com motoboys da cidade de Vitória, ES, baseou-se em uma ampla gama de instrumentos que

permitiam colocar em análise uma séria de aspectos das suas atividades de trabalho. Realizada com grupos de motoboys da região central do município, essa pesquisa foi desenvolvida por meio de encontros semanais que, no período de um ano, o primeiro autor e seu grupo de pesquisa mantiveram com os profissionais. Em meio a esses encontros, entrevistamos, em grupo e/ou individualmente, mais de uma dezena de profissionais; aplicamos questionários com 189 trabalhadores do setor³; realizamos técnicas de pesquisa baseadas na Ergonomia e a autoconfrontação (Guérin, Laville, Daniellou, Duraffourg & Kerguelen, 2001); e, na Clínica da Atividade, as instruções ao sócia (Clot, 2006). Essas técnicas foram realizadas com dois e com um motoboy, respectivamente.

Já a pesquisa realizada com motoristas de ambulância contou com a participação de sete condutores da Unidade de Tratamento Intensivo Móvel de uma empresa de transportes (do setor privado) da cidade do Rio de Janeiro. Para a condução do campo empírico, foram realizadas observação em situação de trabalho em trânsito (Guérin et al., 2001), trânsito e entrevistas dialógicas (Rocha, Daher & Sant'anna, 2004). Assim, optamos por realizar as observações e as entrevistas, simultaneamente, com os mesmos motoristas, durante um período de oito meses. Tal articulação forneceu pistas interessantes acerca da atividade desses profissionais, na medida em que se articularam dialeticamente – as observações forneceram temas para os diálogos, cujos detalhes despertaram novos olhares sobre as observações.

A despeito da descrição desses métodos, como dito, o que une mais intimamente as duas pesquisas é que elas partilham a mesma perspectiva ergológica sobre a atividade humana, que trata de um regime de produção de saberes que pressupõe a mobilização dos trabalhadores e dos pesquisadores (ou, mais propriamente, um encontro e engajamento dos meios de trabalho e das racionalidades da ação neles envolvidas com os meios científicos e suas racionalidades particulares) em direção à produção e à afirmação de outros modos de subjetivação e de novos territórios existenciais, tomando como ponto crucial de análise a atividade humana, mais especificamente, nesse caso, a atividade de trabalho. Nesse movimento de produção de novas formas de vida e de viver, produzem-se conhecimentos importantes para o desenvolvimento dos saberes dos trabalhadores sobre sua atividade e, ao mesmo tempo, das disciplinas científicas sobre essa e outras atividades de trabalho.

O elemento central em análise pela Ergologia é a atividade humana, notadamente, a de trabalho. Destaca-se, em relação a esse conceito, uma compreensão do mundo como não dado, acabado, mas em constante produção de saberes pelas pessoas, em suas singularidades e potências, bem como pelas relações entre elas e delas com os objetos do mundo. Há, porém, uma questão central na concepção da Ergologia sobre a atividade: em qualquer atividade humana que se queira, mas, sobretudo, a de trabalho, quando em processo de realização, pode-se encontrar uma tensão inevitável entre aquilo que a pessoa ou o grupo em atividade antecipa, pressupõe, planeja, desenha e a execução em si, que expõe os limites de qualquer forma de prescrição ou antecipação. Em suma, o que se antecipa na atividade de trabalho não é nunca exatamente aquilo que, no momento da execução, ocorre, dado o conjunto de variabilidades, acasos e modificações que o mundo, inevitavelmente, coloca para o momento da atividade.

Por exemplo, um dos mecanismos para controlar a entrega, que um determinado escritório da cidade de Vitória utiliza para gerir os vários documentos passados para os motoboys, é determinar que cada documento seja entregue no local especificado apenas por aquele único motoboy ao qual o documento foi encaminhado. Essa norma procura evitar a redistribuição de documentos entre os motoboys após a distribuição dos serviços pela empresa contratante (não é incomum uma mesma empresa chamar, ao mesmo tempo, vários motoboys para entregarem vários documentos em locais muito distintos, o que seria impossível de ser realizado no prazo estipulado por apenas um trabalhador). Esse tipo de controle permite que o

³ Esses questionários visavam apenas definir o perfil dos motoboys, e as informações obtidas por esses questionários foram utilizadas para ampliar o conjunto de temas a serem discutidos e analisados nos encontros do grupo de pesquisa com os trabalhadores.

escritório tenha certeza de qual é o nome e o telefone do motoboy responsável por cada um dos documentos distribuídos, o que garante o acesso a ele em caso de necessidade. Os motoboys sabem dessa norma e, em geral, respeitam-na. Mas, apesar de conhecê-la, eles nunca a obedecem *a priori*. De acordo com as condições momentâneas, tais como a demanda de outros clientes, as condições de trânsito, de clima, entre outras inúmeras variáveis, tentarão colocar em debate todos esses fatores para avaliar se compensa, financeira e temporalmente, seguir essa norma prescrita ou se poderão ter mais lucros repassando os serviços que somente eles deveriam entregar a outro motoboy. Esse repasse pode reduzir o gasto de preciosos reais por meio da economia de combustível e de tempo. Contudo, para que ocorra, depende de antecipações muito conscientes, que, paradoxalmente, são sempre colocadas em questão na própria realização da tarefa, incluindo-se aí a disponibilidade de colegas e, sobretudo, a confiança que cada profissional tem em sua rede de relações. O trabalho prescrito nunca é realizado conforme se pressupõe inicialmente e, muitas vezes, mesmo quando uma ação se inicia, são necessários reajustes para que as várias demandas em cena possam ser realizadas satisfatoriamente.

Certa vez, vimos um motoboy retornando de uma entrega frustrada de um documento porque a repartição pública em que faria essa entrega estava fechada. Mas, nesse ínterim, entre a ida ao estabelecimento fechado e seu retorno a onde estávamos, o profissional recebera demandas de outros dois locais, que exigiam a entrega de outros documentos em lugares opostos da região metropolitana. O planejamento inicial, a antecipação de deslocamento, o gasto de combustível e a gestão do tempo inicialmente previsto foram colocados em xeque com essas novas demandas, em função de novas “variáveis” em jogo, que nunca são totalmente conhecíveis, a não ser quando se inicia a ação. Nesse caso, foi preciso apelar para outra estratégia – acessar sua rede de solidariedade para efetuar as tarefas com o menor gasto de tempo e combustível possível e a máxima satisfação dos clientes, mesmo que com certo desrespeito às normas.

Com esse exemplo, tentamos demonstrar que a atividade humana é produto de um conjunto de fatores que, a cada momento, são postos em jogo para a realização de qualquer demanda. Dadas as condições do momento, a realização toma outro rumo que não aquele das prescrições. Isso torna cada atividade distinta e singular umas das outras. Talvez, em outra ocasião, o motoboy resolvesse entregar o documento em outro horário, por exemplo, em vez de repassar ao colega, até porque esse repasse implica pagar-lhe o valor que ele receberá, tendo ainda que se responsabilizar por uma entrega que não é ele quem fará. Essa “resolução” contínua de “problemas” requer criatividade, esforço e inventividade do motorista para fazer o trabalho acontecer. Ora, é preciso reconhecer que o modelo nunca é suficientemente completo para responder a todas as lacunas do processo em si. Como consequência disso, desenvolvem-se saberes, regras, “macetes” e histórias que se agregam às antecipações. Em outros termos, o trabalhador cria novas formas de trabalhar, realiza o trabalho de modo distinto ao que está prescrito. Essa distância inevitável entre o que se antecipa e o que se faz é preenchida por meio da ação singular de cada um de nós, no momento em que concretizamos o trabalho, pois sempre haverá a presença de prescrições (dentre outras configurações de normas antecedentes) e tentativas de renormatizações (Schwartz, 2000; Schwartz & Durrive, 2007), onde houver atividade de trabalho.

Assim, no interior de cada renormatização, acontece, mesmo no quase invisível, um jeito de cooperar, de se ajudar ou não, de gesticular e de falar, que é sempre coletivo. Esse coletivo não reproduz um dado modelo de organização, porque nada foi previsto antes de as pessoas começarem a trabalhar.

Para a Ergologia, compreender o trabalho requer que se conheça exatamente o que se faz, como se faz, para que se faz, levando em consideração não apenas o que se antecipa, mas, sobretudo, as invenções, as criações, as tensões, as dificuldades, os impedimentos e os conflitos

entre o que se antecipa e o que as condições reais solicitam. Enfim, a atividade de trabalho é analisada em seu movimento singular de por em ato, de modo sempre diferente, uma prescrição-antecipação sempre limitada.

Portanto, para compreender o que se passa em cada atividade, é preciso dar voz ao processo que se realiza e não, simplesmente, ao modelo que se utiliza para dar conta da tarefa. No campo do trabalho, em que os desenvolvimentos radicais da divisão da tarefa lograram uma abrupta clivagem entre a execução e a concepção, o ponto de vista da atividade é um elemento crucial para se analisar, caso se queira compreender o trabalho em toda a sua riqueza. Contudo, isso não significa ignorar a importância da prescrição, do conceito. Não há execução sem conhecimento prévio. Em última instância, a linguagem é, em alguma medida, uma prescrição, como são, também, as normas sociais e coletivas. O importante é compreender como se dão esses movimentos contínuos entre as dimensões da prescrição e as dimensões da inventividade. Porém, na perspectiva ergológica, esse duplo movimento entre os polos do saber da prática e os do saber conceitual é empreendido por um terceiro polo ético-epistemológico, que direciona o desenvolvimento desse diálogo para os valores da emancipação da classe, da imanência e da potência da autonomia do ser e do fazer, da valorização da cidadania, da ética da vida, da saúde e da igualdade (Schwartz, 2000). Nessa relação, é preciso respeitar sempre o ponto de vista da atividade e compreender que toda história se produz nos dramas cotidianos, nos embates de valor e nas renormatizações frequentes dentro e fora das instituições e das relações. Trata-se de

uma exigência ética, de respeito sem sombras de dúvidas, mas, ao mesmo tempo, é uma exigência epistemológica, dado que, no caso de não adotarmos e respeitarmos esta postura, nos faltaria um espaço de compreensão do que torna possível a história, as instituições, o próprio trabalho (Schwartz & Durrive, 2007, p. 268).

Nossas pesquisas, mesmo que por meio de métodos de investigação particulares, realizaram análises da atividade a partir dessa perspectiva ergológica e nos conduziram a questões muito semelhantes na compreensão das diversas atividades de condutores profissionais. Consequentemente, lançaram-nos luzes para compreendermos o fenômeno da condução de um modo geral. Portanto, entendemos que cada atividade em análise (dos motoristas de ambulância e dos motoboys) é sempre singular, em que entra em gestão um conjunto de elementos que cada trabalhador, singularmente, vai ter de gerir a partir das condições que lhes são apresentadas: as demandas, as metas, as prescrições, as suas condições físicas e psíquicas, sua trajetória profissional, o momento do dia, as condições da via, seu corpo, suas relações sociais e de trabalho, suas relações com a hierarquia etc.

Tendo em vista o que se mobiliza para essa gestão singular, em busca de realizar as demandas do trabalho, é possível compreender os modos de fazer, os efeitos dessa gestão no coletivo, no corpo, na saúde, no meio de trabalho e na produção da história. Por meio da Ergologia, pressupomos que é também através do trabalho que produzimos, a cada atividade realizada, o mundo em que vivemos.

Corpo-si: uma entidade coletiva relativamente pertinente

Entre outras questões, produzir saberes, a partir da perspectiva ergológica, conduz-nos a compreender qualquer atividade como um acontecimento singular, que tanto movimenta saberes adquiridos por meio da experiência quanto admite que a criatividade humana e a inteligência da prática sejam mobilizadas durante a atividade analisada. Nesse sentido, a atividade de condução profissional no trânsito não pode ser compreendida apenas como um

conjunto de comportamentos relacionados ou submetidos a processamentos de informações, a modelos de ação e a tomadas de decisão. É fundamental compreender também aí os elementos sociais, culturais, corporais, econômicos, históricos e organizacionais em jogo durante a atividade. No centro dessa análise, encontra-se uma entidade enigmática denominada por Schwartz de *corpo-si* (Schwartz & Durrive, 2007).

A entidade *corpo-si* é uma tentativa conceitual, ainda em construção, de se superarem as distinções entre corpo e subjetividade na realização da atividade. Schwartz sugere que a execução de qualquer atividade requer a mobilização de forças e iniciativas humanas que são concomitantemente corporais, cognitivas, emocionais, históricas e sociais. Isso porque as normas, os princípios e as regras dadas para a realização da atividade (sejam elas institucionalizadas, como as leis de trânsito, sejam não institucionalizadas, como as normas sociais de respeitar os pedestres) e o aprendizado do modo de condução nunca são suficientes para resolver as questões reais demandadas pelo trabalho dos condutores profissionais. Com isso, a pessoa que executa tal atividade é mobilizada, por inteiro, para inventar e gerir saídas para tais situações reais. Assim, mais que decisões mentais, ela se engaja por inteiro, com todas as dimensões em jogo (corporal, social, cognitivo, afetivo) para encontrar os meios de resolver as situações. Entretanto, Schwartz sugere que todas essas dimensões são imediatamente corporais e não é possível supor que as dimensões mais imateriais (social, histórica) estejam em “locais” mais “imateriais” do nosso corpo (uma fictícia mente, inconsciência etc.). Para ele, o *corpo-si* exprime exatamente essa complexidade humana enigmática, que transgredir todas as tentativas de separar suas diversas dimensões em unidades independentes umas das outras. Assim, nas mais corriqueiras ou repetitivas atividades do homem, o *corpo-si* se manifesta integralmente, em sua completa complexidade.

É sabido que o *corpo-si* é um conceito obscuro e de difícil apreensão. Embora complexo, híbrido e enigmático, esse conceito ergológico está presente em todos os níveis da atividade humana, uma vez que o trabalho só existe em função de alguém que trabalha. Porém, esse alguém, esse sujeito (ergológico) do trabalho, não é fácil de ser definido, ou seja, ele não é bem delimitado nem mesmo determinado pelas normas prescritas da organização de trabalho. Então, se a atividade é efetivamente guiada por esse sujeito de carne e osso, deslocamentos na atividade vão além da pessoa física; eles ultrapassam o meramente biológico, pois solicitam e inscrevem no corpo o social, o psíquico, o cultural, o histórico, as normas e os valores (processados e reprocessados) que se instauram nos produtos, nos tempos e nos níveis de racionalidade. Portanto, esse alguém que mobiliza o corpo para trabalhar, essa entidade que é, ao mesmo tempo, individual e coletiva, é o *corpo-si* ou corpo-pessoa (Schwartz & Durrive, 2007).

O *corpo-si* é, além disso, uma dimensão de transgressão, porquanto, na síntese da atividade, todos os elementos, aparentemente distantes, contraditórios, singulares são geridos pelas pessoas para que a atividade se torne possível. Nessa síntese, criam-se novas formas de se fazer, pensar, se posicionar e se articular com o mundo. Criam-se relações, afetos, alianças e posicionamentos políticos. O *corpo-si* é o elemento biológico, histórico, afetivo que veicula em si e por si essa síntese. É o elemento que cria e se cria em cada experiência singular que os limites da prescrição lhe colocam. Trata-se de um elemento de transgressão que não se afirma pela mera desobediência às normas, mas, sobretudo, por afirmar, por meio da potência de produção do mundo, a capacidade de inventar novas normas de fazer coisas e de viver a vida. O *corpo-si*, em sua afirmação, refere-se ao movimento de mobilização das pessoas em sua complexidade biológica (dimensão da vida em si mesma), psíquica (dimensão dos afetos, dos sentidos, dos engajamentos de “si”), social (dimensão dos valores, das normas, do coletivo) e histórica (dimensão da relação produção-reprodução), diante da e na produção de singularidades.

A maneira com que Schwartz compreende a experiência corporal não é incongruente a outras apreensões sobre o corpo. Porém, o que chama a atenção para esse conceito é sua tentativa de não apreender o corpo apenas a partir de uma concepção cognitivista (corpo como processador de informações). Nem, no outro oposto, de apreender as dimensões subjetivas do trabalho apenas por meio da exclusão do uso do corpo na atividade (corpo como pulsão). Trata-se, pois, de uma indissociabilidade entre o corpo e a subjetividade em um aqui-agora que demanda do trabalhador por inteiro um uso de si.

O corpo na Psicologia do Trânsito

No caso do trânsito, em particular, o uso do conceito de Schwartz talvez auxilie, de maneira fértil, a ampliar a tradição acerca de como o corpo vem sendo pensado nos estudos publicados recentemente. De fato, Ledesma, Peltzer e Poó (2008), a partir de uma extensa revisão bibliográfica sobre as produções a respeito de Psicologia do Trânsito, na base de dados PsycINFO, entre os anos de 2000 a 2006, identificam um substancial número de artigos que, segundo esses autores, podem ser incluídos em dez categorias que sintetizam os principais temas em pesquisa: processos cognitivos e habilidades para a condução; fatores que afetam o desempenho; atitudes, comportamentos de risco e medidas de proteção; diferenças individuais e personalidade; ações persuasivas, educação e formação de condutores; emoções, estresse, agressão e hostilidade na condução; ambiente, veículo e tecnologia; neuropsicologia; comportamento dos pedestres; e materiais que enfocam metodologias de pesquisa, dentre as quais se destacam os simuladores de trânsito. A partir dessa revisão, percebemos que os artigos, de modo geral, visam apreender as dimensões do corpo, a partir da questão da habilidade e suas relações com os processos psíquicos e cognitivos básicos, sobretudo de novas apreensões tecnológicas (neurociências, por exemplo), dos limites do corpo, ao longo de uma jornada de trabalho (sono, cansaço e uso de substâncias químicas) ou, ainda, da “*busca por sensações*” por meio do processo de condução. O corpo, na primeira perspectiva, é apreendido como um substrato em que se processam as informações nas quais os estudos buscam compreender limites ou meios de como esses processamentos se desenvolvem.

Com base nos autores, podemos inferir que as palavras-chave em relação ao corpo, nessa revisão bibliográfica, são as seguintes: percepção visual, percepção motora, movimentos de olhos, procura visual, fixação ocular, percepção motora, percepção de distância, habilidade cognitiva, tempo de reação, tomada de decisão, processos cognitivos, memória, automação, nível de experiência, carga de trabalho, habilidade, comportamento de escolha, complexidade da tarefa, distração, erros, atenção, atenção visual, déficit de atenção e estado de alerta. Fica evidente uma apropriação extremamente cognitiva do corpo, que se resume, aparentemente, ao suporte biológico dos receptores e produtores de informação a serem processados pelo cérebro.

Em outro sentido, Ledesma, Peltzer e Poó (2008) identificaram outro conjunto de artigos que, segundo nossa interpretação, se direcionam ao corpo na sua articulação com o desempenho no processo de condução, principalmente com os fenômenos que interferem na capacidade ideal de desempenho. São atreladas a esse desempenho questões em torno do sono, do consumo de substâncias químicas e do cansaço, principalmente nos efeitos dessas relações desempenho-desgaste na atividade de condução de condutores profissionais. Nesse caso, não é o corpo em si da condução que está em jogo, mas as condições do corpo que interferem no desempenho da atividade do profissional, como tempo de respostas diante de situações potencialmente de riscos, o tempo de identificação dessas situações, a destreza do julgamento etc. Essas abordagens sugerem um limite do corpo a suas dimensões biológicas e cognitivas, sem

levar em consideração a complexidade de outras dimensões (psíquicas, sociais e históricas) que envolvem o corpo-si na atividade de condução.

É interessante observarmos, a partir dessa revisão, que o uso do corpo é prontamente identificado como um fenômeno importante. Porém, é usual que as pesquisas enfoquem um ou outro aspecto do processo de pilotagem, sem observar que, em particular, no caso dos condutores profissionais, o corpo responde a dinâmicas e estrangimentos que são particulares ao próprio exercício do trabalho. Veremos, mais adiante, que uma decisão, o tempo de reação e a maneira de avaliar um determinado contexto dependem, certamente, de um conjunto infinito de regras mentais, modelos cognitivos, entre outros, mas envolvem também uma relação única e singular que cada atividade coloca aos trabalhadores. Com isso, deve-se dar destaque à história do trabalhador na atividade, à história da própria atividade, aos suportes sociais que auxiliam na resolução dos problemas durante o agir no trabalho, entre outros. O conceito de *corpo-si* pressupõe que os processos de processamento de informação, os efeitos do álcool e do sono no corpo, as tensões acumuladas em horas seguidas de trabalho devem ser pensados em contextos complexos, que devem ser conhecidos para se compreender com mais exatidão o uso que se faz do corpo e de si (*corpo-si*) durante as situações reais de trabalho. Veremos a seguir, por meio de nossas pesquisas, como essa entidade enigmática *corpo-si* sugere maneiras diferentes de apreender a atividade de condução dos condutores profissionais.

O *corpo-si* nas atividades de transporte terrestre

Ao longo de nossas pesquisas, pudemos apreender, por meio de inúmeros exemplos, como o *corpo-si* opera a superação dos limites da antecipação. Sua importância na execução das tarefas dos condutores profissionais ficou evidente através da observação dos gestos dos trabalhadores no momento das observações da atividade dos profissionais pesquisados (motoristas de ambulância e motoboys) e entrevistas dialógicas, sobretudo no decorrer da explicação de entrevistados sobre algumas cenas de sua atividade de trabalho gravadas em vídeo – uma técnica denominada de autoconfrontação (Guérin et al., 2001). Na aplicação dessa técnica de pesquisa com os motoboys (Moraes, 2008), foi comum os entrevistados explicarem suas ações utilizando seu próprio corpo ou suas mãos para demonstrar o que estavam fazendo, o que nos sinalizava o papel central do corpo no exercício do pensamento desses trabalhadores. Nessas autoconfrontações, ficou evidente que os trabalhadores resolvem os problemas que enfrentam no trânsito com o próprio corpo; eles pensam também com o corpo. Em uma situação gravada em vídeo, o motoboy foi fechado por um veículo à sua esquerda e teve que fazer um movimento brusco para evitar a colisão. Ao explicar o movimento, durante a autoconfrontação, o motoboy utiliza o próprio corpo. Ou seja, não se trata apenas de saber que deverá jogar a moto para sua direita; o próprio corpo deve ser capaz de saber e fazer, imediatamente, essa manobra, a ponto de ser indistinto o que faz e o que pensa que faz. No vídeo, o motoboy reclama da situação, logo após o fato, com o profissional que filmava a cena e que estava em sua garupa. Mas, durante a cena em si, a habilidade do profissional é posta à prova de uma maneira que lhe requer mobilizar os recursos adquiridos pela experiência para superar o problema. E tudo é muito rápido. É o corpo que é mobilizado a agir e é ele que aprende. Não é à toa que, durante a explicação, como dito, ele refaz o movimento com o corpo e não puramente com as palavras. Nesse caso, a gestualidade do corpo feita pelo motoboy assemelha-se a uma espécie de automatismo que escapa à sua consciência imediata, como se se tratasse de um objeto técnico inacabado que a ação o impelisse ao acabamento (Fernandez, 2001). Enfim, é uma atividade corporal que requer o engajamento do corpo em sua integralidade (*corpo-si*), e não apenas o corpo cognitivo, dissociado de sua

dimensão afetiva, psíquica, social e histórica, como dá a entender uma parcela dos estudos realizados no campo da Psicologia do Trânsito (Ledesma, Peltzer & Poó, 2008).

Corpo-si e motoboys

Essa indissociabilidade corpo-subjetividade se revela com mais precisão entre os motoboys do que entre os motoristas de ambulância, uma vez que a condução, em si, é realizada por meio do corpo (basta lembrar que a moto não curva com o uso do guidão, mas com o balanço do corpo). O uso do corpo, no processo de pilotagem da moto, requer um treinamento contínuo, que o modela num acoplamento de tal ordem com o veículo que permite apreensões muito sensíveis de todos os elementos que se manifestam durante a condução: trepidação, barulho do motor, grau de inclinação da moto, percepção visual de lateralidade, ocupação do veículo no espaço etc. Esse conjunto de elementos indica a posição de si, em um determinado espaço e em um determinado tempo, de uma maneira complexa porque todos os elementos citados fornecem informações que são processadas pelo próprio corpo como um todo, às vezes de maneira bastante inconsciente. Tais processamentos permitem que os motoboys façam projeções e antecipações de si em um espaço-tempo que é imediatamente passado, presente e futuro. É nesse campo de análises e de antecipações que o *corpo-si* conduz a moto, garantindo que as demais exigências das tarefas dos trabalhadores podem ser realizadas. Por isso o motoboy consegue manter-se em velocidade razoável em meio aos outros veículos, enquanto conversa ao celular, como constatamos em uma dada situação da técnica da autoconfrontação. Mas verificamos também que o uso do corpo pressupõe um exercício constante de reflexão. Vários motoboys diziam que se colocavam em situações de perigo e que, depois de levar o susto, decidiam conduzir com um pouco mais de gestão cognitiva da situação. Isso, contudo, não supõe que conduziam inteiramente de modo automático. Um motoboy relata, por exemplo, que uma das regras tácitas de segurança é não ultrapassar, no corredor⁴, dois veículos grandes (ônibus ou caminhões). Entretanto, de vez em quando, ele toma consciência do que está fazendo, e quando se percebe assim, em geral, decide conduzir com um pouco mais de cautela. É curioso, entretanto, que essa decisão de pegar ou não um determinado corredor entre dois grandes veículos se dá de maneira bem inconsciente, o que não implica dizer que não haja avaliações cognitivas, mas também percepções e gestões históricas, sociais e biológicas do corpo. Aliás, vários motoboys afirmaram que a própria percepção de como está a capacidade de resposta do corpo em cada dia é uma aprendizagem que auxilia na segurança do condutor, pois, como argumentavam, em alguns dias, o corpo se encontrava menos responsivo às situações e requeria deles um pouco mais de cautela, enquanto, em outros, a condução por meio de certo automatismo garantia, com certa margem de segurança, a condução com um pouco mais de risco (Moraes, 2008).

Outro exemplo da intricada relação *corpo-si* na condução dos motoboys se refere ao debate que um grupo de motoboys fazia acerca dos erros cometidos durante as viagens. O consenso a que aquele grupo chegou apontava para o fato de que a execução contínua e habitual de um mesmo trajeto e de uma mesma tarefa era um problema a mais a se observar, pois era comum que a repetição de um determinado trajeto fosse automatizada pelos motoboys. Assim, se o motoboy não tivesse atenção redobrada em demandas que implicassem em mudanças de trajetos habituais, provavelmente perderia muito tempo por ter tomado o caminho errado. Essa “automatização” revela, sobretudo, o caráter inevitável do hábito no

4 Corredor é o termo utilizado comumente para se referir à ultrapassagem por entre dois veículos, utilizando-se o espaço entre as faixas de uma determinada via (em geral, é o espaço em que se localizam os sinais delimitadores das faixas – faixa amarela contínua, faixa branca tracejada etc.).

homem, mas aponta, por outro lado, para a necessidade de os motoboys liberarem suas mentes para outras atividades.

De fato, embora a condução dos motoboys seja o caráter mais evidente da sua atividade, sua maior destreza não está em seu modo de conduzir, mas na capacidade de gerir inúmeras tarefas distintas em um tempo exíguo, numa distribuição espacial bastante complexa (tanto os locais que deverão percorrer na cidade quanto o próprio espaço do trânsito, as vias a tomar, os fluxos, os horários dos congestionamentos etc.). Essa gestão das tarefas requer um contínuo reprocessamento dos trajetos e dos prazos. E tudo isso ocorre em cima de uma moto. Em outra cena gravada durante a atividade concreta de trabalho de um determinado motoboy, por exemplo, ouve-se o profissional conversando com a secretária de um local em que acabara de fazer sua entrega. Ele havia, inadvertidamente, entregado um documento que não pertencia àquele estabelecimento. Ora, em pouco tempo, ele teria de recalcular toda a sua trajetória ou encontrar outras saídas para resolver o problema. Contudo, essa atividade cognitiva ocorria em meio ao trânsito. Diante dessa situação, é inevitável que certo automatismo corporal tome posse da condução, garantindo as condições para que ele possa solucionar o impasse. Nesse sentido, é fundamental que esse automatismo seja o mais confiável possível. E foi o que ocorreu: enquanto continuava a pilotar, ligara para outra pessoa, conversara com ela sobre o ocorrido, decidindo retornar ao local. Ora, nesse período, sua condução é automatizada, mas o modo de fazê-lo se altera, sendo notadamente mais lento e precavido, evitando corredores, por exemplo. O que está em jogo aí é uma gestão do tempo, da moto e da situação, que requer um corpo hábil para assumir a condução por completo. Esse exemplo sugere, portanto, que a automação dos trajetos e dos modos de pilotar, que pode acarretar desperdício do tempo, como afirmavam os motoboys no exemplo anterior, é, em contrapartida, um fato inevitável para essa atividade profissional. Não se trata de uma mera aprendizagem corporal, mas de um esforço legítimo de incorporar, mais intensivamente, a gestão da moto e da condução ao corpo dos motoboys e vice-versa. O grupo que debatia sobre tais erros adverte: é importante prestar atenção aonde você vai! Isso significa que o comando consciente deve ser continuamente repassado para evitar desvios desnecessários. Mas o exemplo anterior revela: tal comando não é sempre suficiente.

Vale considerar mais um aspecto do exemplo citado, em que o motoboy entregara inadvertidamente um documento a quem não era o destinatário. Na filmagem, como relatado, vê-se que o motoboy entra em contato com uma pessoa para decidir o que fazer. Percebe-se, assim, que sua mobilização pessoal não é, nunca, uma mobilização que se dispara unicamente por meio de seus próprios recursos. Segundo o seu relato, sempre que possível, ele se ampara em uma rede de relações para obter mais possibilidades de resolver seus problemas. O que isso nos revela, então, é que a resolução dos problemas e, conseqüentemente, o uso de si, de seu corpo vai ser atravessado por um conjunto de relações sociais que ele constrói a partir da própria experiência. Porém, outro trabalhador, remetendo-se a situações semelhantes de requisitar apoio de pares, detalha ser fundamental que essa rede de relações seja de confiança. Somente assim o motoboy pode tranquilizar-se para resolver o problema conforme acredita mais pertinente. Esse aspecto indica uma questão importante: a dimensão da confiança. Dejours (2004) já ressaltara o papel da confiança entre os pares para a resolução dos problemas enfrentados quando a prescrição falha e é necessário o julgamento adequado das saídas elaboradas diante desses problemas. Para o autor, essa confiança é um dos aspectos centrais para a manutenção de relações de trabalho que permite a dinâmica do reconhecimento e da saúde mental. Porém, além desse aspecto, é interessante observar que a confiança é, sem dúvida, uma questão também corporal. Trata-se de uma relação afetiva, que se constrói por meio de interações pessoais de proximidade e que envolvem sensações, sentimentos de pertença, proximidade. É o corpo inteiro que se mobiliza, que se reverbera no contato com o outro e que, por isso, é afetado e afeta o outro, visando solucionar os impasses do trabalho. Trata-se, pois, de um corpo afetivo que é, também, uma verdadeira estratégia de mobilização

total de si, que se desenvolve em direção à construção de soluções viáveis de suporte para o trabalho.

Aliás, vários estudos sobre o comportamento do condutor no trânsito se referem à busca de sensações como uma das explicações para o comportamento de risco de condutores, uma vez que conduzir acima da velocidade implica sensações agradáveis ou que se atrelam a traços de personalidade do condutor (Hoffmann, 2005; Marín & Queiroz, 2000; Panichi & Wagner, 2006). Esse poderia ser o caso dos motoboys? Acreditamos que não. Os discursos desses trabalhadores não se referem, em geral, à velocidade como algo prazeroso em si, mas como algo necessário para execução das demandas. Há, porém, o relato de uma situação em que a questão da sensação aparece revelando outras maneiras com que as dimensões do corpo assumem papel crucial para a dimensão do trabalho dos motoboys. Em uma entrevista, um deles descrevia as sensações de prazer que lhe tomavam o corpo quando conseguia resolver satisfatoriamente um dia de difíceis tarefas. Segundo ele, o término de um dia agitado, mas bem solucionado, era coroado por uma sensação de vitória, de superação. Essa sensação do motoboy nos remete às dimensões intrincadas entre saúde, satisfação, realização da tarefa e desenvolvimento de si, conforme Yves Clot vem trabalhando em sua Clínica da Atividade (2006). Esse autor, embora não utilize o conceito de *corpo-si*, aponta para o fato de que o trabalhador, quando pode contar com recursos pessoais e coletivos fornecidos e/ou produzidos no meio de trabalho, consegue superar seus limites pessoais para dar conta dos limites das prescrições, desenvolvendo-se e produzindo sentidos no trabalho que lhe conferem saúde psíquica. Com essas contribuições de Clot, podemos compreender, então, que o *corpo-si* é mais que um suporte cognitivo ou de relações entre as pessoas: é peça chave para compreender como se produz a saúde do trabalhador que está em jogo quando se articulam, a um só tempo, o corpo, os processamentos psíquicos, as relações sociais, as relações com o veículo, as relações com o tempo etc.

Aliás, quanto às relações com seus próprios veículos, alguns motoboys nos diziam da grande dificuldade e desconfiança que têm em ir “na garupa” de outro motoboy, pois cada um tem um modo muito singular de conduzir. Assim, quando a condução do veículo está na mão de outra pessoa, mesmo que de perícia reconhecida, o motoboy que vai na garupa é levado continuamente a ter conflitos na resposta natural de seu corpo com seu modo de conduzir e o do motoboy que, de fato, conduz a moto. A maneira com que se curva, a velocidade em que entra nas vias, como freia, tudo isso é automaticamente confrontado no corpo pelo motoboy na garupa, quando se depara com outros modos de pilotar. Esse confronto é percebido como insegurança e medo, pois é outro corpo que o conduz. Essa dificuldade é ainda mais fácil de ser percebida a partir do relato de um trabalhador, que argumentava quão estranho era conduzir a moto de seu irmão, que é do mesmo ano e do mesmo modelo que a sua, mas que, paradoxalmente, é outra moto. Ou seja, a relação de si com o objeto é de tal sorte que compõe um acoplamento único entre moto e condutor que garante o máximo de agilidade e autonomia para que os trabalhadores realizem suas tarefas com a máxima satisfação dos clientes, menos dispêndio de tempo, gasolina e energia e o máximo de remuneração possível.

Enfim, como o próprio termo dos motoboys sugere para a dimensão da condução – “pilotar” –, não se trata de uma mera condução, mas de um modo muito particular de fazê-lo, em que outra mobilização de si, de seu corpo se coloca em cena. Aliás, como alguns motoboys diziam nas entrevistas, andar de moto é quando se trata de passear com a esposa, ir fazer compras para a casa. No trabalho, os motoboys pilotam suas motos. Pilotar é precisão, controle, agilidade, domínio da moto e de si. Outro corpo que se mobiliza, outra subjetividade que se produz, um *corpo-si* em um trabalho muito singular.

Corpo-si e os motoristas de ambulância

No que diz respeito a esses profissionais, encontramos elementos também importantes, que denunciam como o corpo é trazido à tona na experiência de condução. A atividade no transporte de ambulância requer da parte do motorista atenção constante no espaço altamente competitivo do trânsito. Para garantir rapidez no traslado de usuários de um hospital para outro, o motorista vive o drama entre aumentar o fluxo de velocidade e, assim, garantir um tempo menor de permanência do usuário na ambulância, e não ultrapassar a velocidade máxima permitida, para evitar multas. O conflito se acelera, assim como o desejo de acelerar o veículo, em casos em que o usuário apresenta riscos de vida ou agravamento do estado de saúde.

O motorista, entretanto, precisa avaliar as condições de trânsito da cidade e, ao mesmo tempo, estar atento à função do código 18, isto é, a norma que permite o acionamento da sirene da ambulância em casos de atendimento de urgência. No entanto, essa norma varia de acordo com as situações concretas emanadas pelo trânsito. Durante a investigação (Pinto, 2009), observamos algumas situações típicas de engarrafamentos em ruas de grande movimentação de veículos, quando o motorista liga a sirene, mesmo se o quadro de saúde do usuário não é considerado de maior gravidade. Esse desvio de norma, ao mesmo tempo em que aponta uma discrepância entre o trabalho prescrito e o trabalho real, pode representar uma economia do tempo de permanência do usuário em atendimento, ainda que gere mais desgaste do motorista. Contudo, essa “análise rápida” da atividade em trânsito vivida pelo motorista sinaliza para uma série de engajamentos do corpo no momento das tomadas de decisões instantâneas na condução em ambulância. Para isso, o motorista mobiliza atenção, rapidez de pensamento, intuição, memória e inteligência. Enfim, mobiliza o corpo biológico, psíquico, cultural, histórico, o seu *corpo-si* (Schwartz & Durrive, 2007).

Em se tratando de uma situação de “urgência”, os motoristas imprimem velocidade acima da capacidade permitida pela norma de trânsito. O uso das expressões linguageiras “pisa fundo”, “voa” pode ser traduzido pelo aumento da aceleração não só do veículo como de si mesmo. À medida que busca cumprir a norma estabelecida pelo código 18 – acionar a sirene para chamar a atenção dos outros motoristas e facilitar a passagem, contanto que não ultrapasse a velocidade permitida –, o motorista mobiliza o corpo com a mesma intensidade do veículo. Ele se engaja de corpo inteiro na atividade; *faz corpo* com a ambulância, enquanto dribla outros veículos, dobra em curvas e ultrapassa os limites de velocidade permitidos no trânsito.

Notamos, assim, que sua ação de pilotagem urbana consiste numa espécie de engajamento do corpo dentro de um espaço em contínua evolução, por meio de uma ferramenta particular: o veículo (Forzy, 2007). Tratando-se de deslocamentos orientados (atendimento de “urgência e emergência”), a partir de um conjunto de normas prescritas e de saberes da experiência, os motoristas mobilizam não só atenção e percepção no trânsito, como também todo um conjunto de movimentos, dos sentidos do *corpo-si*. Sendo assim, esse corpo biológico, psíquico, cultural e histórico não fica alheio aos eventos im(previstos) que ocorrem no trânsito. Numa situação de “urgência”, em que o motorista vive o drama entre avançar o sinal vermelho para socorrer um usuário em estado grave ou desistir dessa ação em função do risco de ser multado, coloca em jogo as normas impetradas pelo aparelho de Estado, na ausência de prioridade da ambulância no trânsito, remetendo a um constrangimento (*contrainte*) na atividade dos motoristas, com a qual eles devem arbitrar escolhas, fazer usos de si por si, contrariados pela ameaça constante de multas. Tal situação coloca em debate os usos de si que faz de si por outros em eventos imprevistos. Um motorista relatou que, em uma situação de trabalho em que conduzia uma gestante às vésperas do parto, “a criança ia nascer dentro da ambulância”... e isso poderia deixar algumas sequelas: “sim ou não, não sei!”.

Esse exemplo é ilustrativo das escolhas que o motorista precisou fazer na gestão do trabalho, movido por valores da ordem do viver, consentido somente aos humanos. Ele é casado, tem filhos, viveu a emoção de ser pai. Logo, tende a agir com hombridade, amparando-se em valores nobres, imensuráveis, como a solidariedade, a vida e a saúde. Essa gestão dos usos de si se infiltra na história singular do motorista. Por um lado, produzindo debates internos em uma espécie de economia ou racionalidade do corpo; por outro, esse próprio debate coloca em jogo os valores da ordem do bem comum (Schwartz & Durrive, 2007).

Temos aí uma dramática incontornável do trabalho humano diante das adversidades do meio. Poderíamos acrescentar, de acordo com Canguilhem (2001), que vários meios (*milieux*) se recortam em cada um que trabalha e vive sua intersecção nas interferências que lhe oferecem a ocasião, mesmo porque muitas normas individuais e coletivas de vida são possíveis em um mesmo meio de trabalho.

Tentamos mostrar, em suma, um conjunto de relações entre o *corpo-si* e os saberes, as aprendizagens, as inteligências/práticas, as relações sociais que a atividade trabalho requer para que se resolvam os problemas cotidianos colocados pelas tarefas e pelos meios de trabalho. Vimos que o corpo dos condutores não é um corpo qualquer, mas um corpo que articula a si suas sensações, sua história pregressa, suas manhas e vícios, sua afetação pessoal e social, suas angústias. Esse corpo não é só um corpo psíquico, cognitivo, biológico, mas também social e histórico e que se supera a si continuamente, em um exercício de apropriação e reapropriação de si no trabalho. Pensar, então, que a mobilização corporal, na atividade de condução profissional, sugere aspectos para além de modelos cognitivos, regras mentais e obediência às prescrições pode nos levar a supor em que medida a atividade de condução de qualquer pessoa também não é atravessada pelas mesmas questões.

Seja como for, nossas pesquisas revelaram que a maneira com que se engaja e produz um *corpo-si* no trabalho relaciona-se diretamente com saberes que os trabalhadores produzem no trabalho para enfrentar as adversidades da sua profissão. Trata-se, pois, de reconhecer que não é uma pura cognição que inventa novas normas no trabalho, mas o próprio *corpo-si* que se mobiliza para produzir outras formas de fazer o trabalho. Mas o que é ainda mais crucial é o fato de que essa produção de saberes é tão mais eficaz e duradoura quando mais atravessada por dimensões coletivas do trabalho. Portanto, é preciso reconhecer que o *corpo-si* é, também, em certa medida, um corpo atravessado de coletividade. Talvez esteja aqui um dos caminhos possíveis para contribuir com a produção de outras formas de conduzir no Brasil, em situações de trabalho ou não.

Por outra Psicologia do Trânsito?

Tentamos mostrar algumas questões que se desdobram do uso do conceito de *corpo-si* na compreensão das relações entre trânsito e trabalho. Há, porém, um ponto mais geral que esse conceito aponta ao abordarmos a temática do trânsito: se não podemos ignorar que há regulações, regulamentações, prescrições e normas antecedentes que gerem as práticas e os modos de condução no trânsito, não podemos ignorar, por outro lado, que o trânsito, em si, caracteriza-se muito fortemente pelos acontecimentos inusitados, pelas eventualidades, pelo acaso. Qualquer um que partilha desse meio sociotécnico reconhece sua alta dose de imprevisibilidade. Ora, na medida em que é grande a dose de imprevisibilidade, talvez seja fundamental uma perspectiva teórica sobre a questão voltada menos para as regularidades do trânsito e mais para as relações contínuas entre elas e as singularidades de cada situação em particular. Talvez seja essa a contribuição principal desse conceito de *corpo-si* para esse campo teórico de entrecruzamento trânsito-trabalho, porquanto ele foi construído sob uma

perspectiva que pretende apreender o mundo nesse entrecruzamento entre o geral e o particular, entre o prescrito e o real, entre a singularidade e a regularidade.

De fato, através de uma perspectiva ergológica (Schwartz & Durrive, 2007), compreende-se a complexidade de questões que transitam entre essa grande dose de imprevisibilidade do trânsito e o esforço enorme que se faz, do ponto de vista das organizações de trabalho, para produzir e controlar as regularidades, as regulações e as normas nos comportamentos dos condutores profissionais. Em meio a esses dilemas paradoxais entre as normas e as imprevisibilidades, o corpo dos condutores profissionais é atravessado pelas mais complexas ambiguidades e é utilizado das maneiras mais inusitadas e criativas possíveis, produzindo efeitos como os elaborados. Lembramos, porém, que esses usos do corpo nem sempre são toleráveis anos a fio, pois ocasionam, em algumas situações, sérios problemas de saúde.

Ressalte-se, entretanto, que a utilização dessa mesma perspectiva ergológica para se pensar a Psicologia do Trânsito pode contribuir para explicar os fenômenos do trânsito ainda pouco elucidados e, sobretudo, intervir neles. Isso porque, se é verdade que todos somos atravessados pelas leis, pelas normas e pelas regularidades de que os modelos cognitivos tentam se apropriar a todo custo, é inegável que, nas situações reais, a complexidade de questões do momento define com exatidão as decisões de cada um. Ora, se assim o é, uma Psicologia do Trânsito de base ergológica pode produzir instrumentos que sejam capazes de estar mais atentos às situações reais, dando passagem às invenções de usos de si que cada um se permite e as inúmeras questões que se desdobram disso (inclusive de ordem política e de valores). Assim, se as prescrições e as normas têm sua importância – como, por exemplo, a recente regulamentação do Conselho Nacional de Trânsito, que obriga os novos condutores a aprenderem a conduzir em dias noturnos –, é senão somente na inter-relação entre essas normas e a vida real de cada um que se têm os efeitos reais no comportamento de condução de cada condutor. Nesse sentido, uma ação que visa reduzir os índices de acidentes letais por meio de períodos de aulas de condução à noite parece menos eficaz que o enfoque em atividades de transformação dos valores simbólico-culturais atrelados ao próprio ato de conduzir veículos em períodos noturnos e do próprio simbolismo da noite (a ideia de farra, de festa, de lazer, de descompromisso, em que a própria bebida alcoólica é mais que simplesmente ingestão de álcool). Além disso, lecionar o processo de condução à noite seria como supor que todas as noites são iguais, o que não é o caso, pois se deve reconhecer que há diferentes aspectos em cada “noite” (conduzir na sexta-feira à noite é diferente de conduzir na quarta-feira à noite). Enfim, um enfoque ergológico, em que se reconhece um *corpo-si* que é também social e histórico, sugere a necessidade de intervir nas políticas de trânsito a partir de outros enfoques, em que as dimensões do coletivo assumem maior relevância. Uma Psicologia do Trânsito com base ergológica facilitaria a compreensão desses processos e o desenho dessas políticas.

Se se tratará de uma nova Psicologia do Trânsito não podemos afirmar, mas as incitações do conceito de *corpo-si* sinalizam temas e situações importantes para se investigar. E se não se pode generalizar para qualquer modo de condução, é inegável, como vimos, que, ao menos no tocante à experiência de trabalho que transcorre em situações de trânsito, a perspectiva ergológica contribui de maneira decisiva.

Conclusões

Partindo da ideia de um corpo biológico, psíquico, cultural e histórico – *um corpo-si* –, verificamos que, além das questões óbvias que a operação dos veículos impõe ao condutor, como requerer que o condutor esteja sentado, com mãos sobre o volante etc., o uso do corpo se

impõe de tal maneira que uma completa prescrição das condições reais do trânsito se mostra impossível e requer o uso constante de uma inteligência da prática, mais facilmente identificável nos automatismos desenvolvidos nos processos de pilotagem. Nesse sentido, a pilotagem envolve a mobilização do corpo por inteiro e vai além das dimensões racionais e/ou cognitivas do processo de pilotagem. Observamos que os comportamentos e os modos de pilotagem são frutos de um conjunto de elementos que não se limitam às dimensões cognitivas e individualizadas dos trabalhadores, uma vez que as soluções dos impasses no trânsito se resolvem, frequentemente, por meio de antecipações e soluções que envolvem tanto esquemas corporais quanto o uso de elementos perceptivos, bem como saberes coletivos partilhados pelos trabalhadores. Verificamos, nesse sentido, que, a partir desse engajamento corporal e sobre ele, se desenvolvem saberes e experiências que auxiliam na organização e na execução das tarefas e na solução dos problemas e dos constrangimentos enfrentados nas atividades em trânsito.

A partir dessas constatações, fica-nos evidente que as ações de prevenção de acidentes, que supervalorizam as dimensões cognitivas, intelectuais, racionais ou informativas dos pilotos, usando ou não recursos de cunho emocional, deixam de valorizar as dimensões da inteligência impregnada no corpo e os fundamentos inconscientes da produção dos saberes de prudência. Esses fundamentos se desenvolvem a partir do uso de todo o engajamento e mobilização corporal. Além disso, parece-nos que as ações de prevenção que supervalorizam as dimensões emocionais tendem a não levar em conta que o corpo *pático* é muito mais que um corpo que se emociona: o piloto “*faz-corpo*” com o trabalho, mobilizado, literalmente, “da cabeça aos pés”, em função de necessidades muito concretas impostas pelas contingências do presente. Assim, as dimensões corporais não podem ser colocadas em suspenso em nenhum momento, e parte dessas contingências não propicia, em geral, por questões temporais, o uso sistemático e prolongado da razão ou da reflexão.

Concluimos o artigo sustentando também a ideia de que a utilização do conceito de atividade, conforme operado pela Ergologia, talvez auxilie na construção de intervenções mais afeitas à atividade real da condução. Assim, por exemplo, ações de prevenção que lancem mão de técnicas que mobilizam o corpo dos pilotos talvez possam complementar o conjunto de ações em uso corrente, posto que é mais condizente com as condições reais do desenvolvimento dos processos de pilotagem. Essas estratégias, quiçá, auxiliem de modo mais efetivo a construção de políticas de enfrentamento desse grave problema da sociedade brasileira.

Referências

- Canguilhem, G. (2002). Meio e normas do homem no trabalho. *Pró-posições*, 12 (2-3), 109-121.
- Clot, Y. (2006). *A função psicológica do trabalho*. Petrópolis: Vozes.
- Dejours, C. (2004). Addendum: da psicopatologia à psicodinâmica do trabalho. In S. Lancman & L. I. Sznelwar (Orgs.), *Christophe Dejours: da psicopatologia à psicodinâmica do trabalho* (pp. 49-106). Rio de Janeiro: Fiocruz.
- Fernandez, G. (2001). Le corps, le collectif et le développement du métier: étude clinique d'un geste de métier à la SNCF. *Education Permanente*, 146, 27-33.
- Forzy, J. F. (2007). Condução de automóveis e concepção ergonômica. In P. Falzon (Org.), *Ergonomia* (pp. 558-571). São Paulo: Blucher.
- Guérin, F., Laville, A., Daniellou, F., Durraffourg, J. & Kerguelen, A. (2001). *Compreender o trabalho para transformá-lo: a prática da ergonomia*. São Paulo: Edgar Blücher.
- Hoffmann, M. H. (2005). Comportamento do condutor e fenômenos psicológicos. *Psicologia: Pesquisa & Trânsito*, 1 (1), 17-24.

- Ledesma, R., Peltzer, R. & Poó, F. (2008). Análisis de la producción en Psicología del Tránsito mediante PsycINFO (2000-2006). *PSIC – Revista de Psicologia da Vetor Editora*, 9 (1), 11-24.
- Marín, L. & Queiroz, M. S. (2000). Acidentes de trânsito na era da velocidade: uma visão geral. *Cadernos de Saúde Pública*, 16 (1), 7-21.
- Moraes, T. D. (2008). *Coletivo de trabalho e atividade dos “motoboys”: gênero profissional, saberes operatórios e riscos da atividade de trabalho*. Tese de Doutorado, Instituto de Psicologia, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro.
- Panichi, R. M. D. & Wagner, A. (2006). Comportamento de risco no trânsito: revisando a literatura sobre as variáveis preditoras da condução perigosa na população juvenil. *Revista Interamericana de Psicologia*, 40 (2), 159-166.
- Pinto, F. M. (2009). *Mobilização do corpo-si na gestão da atividade de motorista de ambulância*. Tese de Doutorado, Instituto de Psicologia, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro.
- Rocha, D., Daher, M. D. & Sant'anna, V. L. A. (2004). A entrevista em situação de pesquisa acadêmica: reflexões numa perspectiva discursiva. *Polifonia*, 8, 161-180.
- Schwartz, Y. (2000). A comunidade científica ampliada e o regime de produção de saberes. *Trabalho & Educação*, 7, 38-47.
- Schwartz, Y. & Durrive, L. (Orgs.) (2007). *Trabalho e ergologia: conversas sobre a atividade humana*. Niterói: EDUFF.

Endereço para correspondência

tdrumond@gmail.com, dumontepinto@uol.com.br

Recebido em: 25/10/2010
Revisado em: 16/05/2011
Aprovado em: 30/05/2011