

Aspectos da educação de trânsito decorrentes das proposições das teorias da segurança - Problemas e Alternativas

R. V. Pavarino Filho

Departamento Nacional de Trânsito/DENATRAN, Distrito Federal, Brasil.

Artigo Recebido: 20/04/2004 - Aprovado: 09/06/2004

RESUMO: O artigo identifica a forte influência dos conceitos da segurança viária, originários das áreas técnicas, nos paradigmas de educação de trânsito vigentes. Em decorrência de tal influência, a pedagogia praticada sofre, por conseguinte, as limitações inerentes à visão tecnicista, desconsiderando as dimensões sociais, políticas e culturais do trânsito. Com base nas possibilidades ensejadas pelo Código de Trânsito Brasileiro, o presente trabalho propõe-se, a partir de uma análise crítica dos processos educativos historicamente desenvolvidos nesta área, a lançar luz sobre diferentes alternativas de ação, chamando atenção para a necessidade de uma visão mais ampla do trânsito e enfatizando o aspecto da cidadania ativa.

ABSTRACT: This article identifies the strong influence of traffic safety concepts upon current traffic education patterns. Due to such influence, the practiced pedagogy suffers, thus, the limitations of technical visions, which are not liable to consider the social, political and cultural dimensions of traffic issues. Based on the possibilities presented by the current Brazilian Traffic Law, the present paper proposes, through some critical analysis of the historical educational process in this area, to bring out different alternatives of traffic education, dedicating emphasis on an ampler vision of traffic, as well as in the citizenship aspect.

1 INTRODUÇÃO

A educação, quando relacionada ao tema trânsito, suscita idéias que variam desde o repasse formal de conhecimentos referentes a leis, convenções e técnicas de condução segura a internalização de preceitos de civilidade, próximos a uma “etiqueta” viária. Essas idéias, por sua vez, remetem, quase que automaticamente, ao uso de cartilhas – algumas ensejando alguma reflexão, outras, nos velhos moldes de “adestramento” do público alvo. Educar para o trânsito é também comumente associado a campanhas, na forma de propaganda, uso de mídia diversa ou eventos como promoções de palestras.

Os trabalhos dedicados à educação de trânsito no Brasil variaram muito, desde os anos 40, tanto no que tange a forma de abordagem do tema quanto no que concerne aos setores ligados às instituições gestoras do trânsito e aos recursos humanos e financeiros neles disponíveis. Vale destacar, entretanto, a predominância, guardando-se exceções honrosas, de abordagens tendo a certo moralismo e o caráter manualesco de boa parte do material produzido. Essa visão foi consonante com a natureza dos setores a que a administração do trânsito esteve tradicionalmente ligada, notadamente nas décadas de 60-70 – período

pouco propício a uma ação crítica e participativa, onde a ênfase à obediência aos ditames da política de segurança nacional pautava a ordem vigente. Traços dessas abordagens ainda se fazem presentes, em maior ou menor escala, na atualidade. Alguns programas tendem a reproduzir os valores dos dirigentes departamentais da vez. Outros emprestam linguagem técnica ou fortemente legalista. Faria e Braga (2000) citam, por exemplo, um programa de educação que considera importante que crianças de 6ª série saibam classificar um veículo quanto a sua espécie e categoria (oficial, particular, diplomático etc.).

Entre as diferentes iniciativas de educação de trânsito, vale destacar também ações pontuais realizadas por programas criados no âmbito da indústria automotiva e de setores públicos e privados não necessariamente ligados às áreas de trânsito/transporte, como o da saúde.

A partir dos anos 90, principalmente, recursos pedagógicos mais sofisticados foram produzidos. Contudo, apesar de uma nova roupagem, o tom de cartilha, centrando-se na questão do comportamento e na visão do público alvo como potenciais condutores de veículos, prevaleceu. Essa perspectiva é flagrante, particularmente em programas voltados a crianças e jovens, no empenho em formar “os motoristas de

amanhã” – um discurso que ignora uma imensa parcela da população sem acesso à condução de automóveis, haja vista a divisão modal no transporte urbano no país, onde deslocamentos a pé e por transporte público, em 2000, respondem por mais de 70% das viagens realizadas nas cidades brasileiras (Affonso e Badini, 2003). Outro aspecto, que se poderia dizer generalizável, é certa desconexão entre as abordagens das várias instituições ligadas ao trânsito e a quase sempre descontinuidade dos trabalhos, sujeitos às prioridades políticas do momento.

A tentativa de definir o campo da ação educativa no trânsito, assim, não está a salvo de incorrer em arbitrariedades, além de implicar em delimitação – o que nem sempre é positivo. No entanto, mais importante que um improvável consenso quanto ao que é, afinal, educação de trânsito – o que pode incluir todas as idéias anteriormente mencionadas – é saber *o que se quer* com essa educação, em *que se fundamenta*, *a que interesses atende*, e enfim, qual o seu sentido e possibilidades.

2 EDUCAÇÃO DE TRÂNSITO, AS RAZÕES A ELA ATRIBUÍDAS E SUAS POSSIBILIDADES

A formulação do código de trânsito vigente foi, como outras discussões ocorridas durante a redemocratização do país, fortemente influenciada por um espírito que via na educação o caminho para a solução das várias mazelas e iniquidades que caracterizam o país. A promulgação da Constituição brasileira e o início dos trabalhos que resultaram no Código de Trânsito Brasileiro (CTB), deram-se, aliás, em períodos bastante próximos. O CTB foi, em certa medida, influenciado pelo clima de “refundação da nação” instaurado por aquela que ficou conhecida por “Constituição Cidadã”. Nesse sentido, a ênfase à educação foi tida, juntamente com tópicos como a municipalização do controle do trânsito, como um dos marcos diferenciais do Código, como atesta Motta (2000).

O código atual dedicou um capítulo voltado especialmente à Educação para o Trânsito. Nele, a frequência dos termos *campanha*; *segurança no trânsito*; *redução de acidentes* e *prevenção* dá o tom da preocupação precípua do legislador quando lidou com o tema e para ele previu recursos. Nesse viés, a educação de trânsito parece ter tido entre suas principais finalidades – se não a principal – a busca da redução dos acidentes, caracterizados como um grave problema da vida urbana moderna, notadamente nos países em desenvolvimento. Nestes, as mortes no trânsito têm superado o número de óbitos por males como a desnutrição e doenças relacionadas ao saneamento básico. No Brasil, com efeito, os acidentes de trânsito que aumentaram expressivamente até meados da década de 80 (OPAS/OMS, 1998), permaneciam ainda preocupantes no ano 2000, como o segundo lugar no mapa da violência urbana, atrás

apenas dos homicídios (Waiselfisz, 2002) e entre as primeiras causas de internações hospitalares por causas externas.

As estimativas oficiais quanto ao verdadeiro número de mortos no trânsito no país são severamente questionadas, seja pelas deficiências na coleta dos dados, seja pela não uniformização de critérios adotados pelos responsáveis pelo processamento e repasse das informações. Com efeito, diferentes órgãos e institutos divergem quanto aos totais que se apresentam. A Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), que computou entre as mortes no trânsito os óbitos ocorridos após os registros hospitalares, estimou, no início dos anos 90, um número superior a 85.000 mortes anuais no trânsito (cf. Programa Volvo de Segurança no Trânsito, 1994). No mesmo período, o Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN), apresentava números inferiores a 25.000 óbitos por ano (DENATRAN, 1995). Importante lembrar que, mesmo em se considerando cifras oficiais (sabidamente subestimadas) como a de 20.000 mortos no ano de 2000, o índice de mortalidade por 10 mil veículos seria da ordem de 6,8 – bastante superior ao de países como os Japão (1,32); EUA (1,93); França (2,35) e Alemanha (1,46) (cf. *International Road Traffic and Accident Database*, 2002).

Atualmente, acredita-se que o total de mortes no trânsito seria dificilmente inferior a 30.000 por ano e que os segmentos mais particularmente atingidos (os chamados jovens e adultos jovens) ainda representam os grupos de pessoas em fase potencialmente produtiva – o que gera perdas irreparáveis para o país. As estimativas dos custos diretos destas baixas chegam, segundo atestam estudos que se propuseram a tal desafio, como os de Gold (1988), a US\$ 9,6 bilhões. Mais recentemente, a pesquisa *Impacto Social e Econômico dos Acidentes de Trânsito nas Aglomerações Urbanas Brasileiras* (IPEA, 2003), estimou os custos dos acidentes de trânsito no “Brasil Urbano” (excetuando-se, portanto os acidentes em rodovias) em 2001, em R\$ 5,3 bilhões de reais (preços em abril de 2003).

Se estimar os custos socioeconômicos de uma vida já configura-se algo polêmico, como argumenta Sheery (1982), igualmente complexo é tangenciar os efeitos indiretos da perda de um familiar ou o da convivência com as graves incapacitações físicas advindas das lesões adquiridas. Nesse sentido, cabe lembrar que a tendência em ver na morte das vítimas a pior ou única consequência perversa dos conflitos no trânsito, costuma subestimar os efeitos nos que sobrevivem aos acidentes – em número de 13 a 15 vezes maior que a dos que morrem – e os efeitos em cascata nos segmentos mais ou menos próximos a essas vítimas que passam, em inúmeras vezes, a não só perder um provedor da família, mas assumir, além disso, os ônus relacionados a estas debilitações.

Um trânsito inseguro, por outro lado, causa também

“lesões” em uma dimensão nem sempre considerada nos cálculos. Estas se dão, cotidianamente, quando a travessia de uma via configura-se uma desesperada e humilhante aventura. O aviltamento da dignidade de um cidadão, cerceado em seu direito rudimentar de passar de um lado a outro da rua, se faz sentir em outros âmbitos da vida pública. Da mesma forma com que problemas que não são “de trânsito” eclodem no trânsito, questões relacionadas às condições de circulação são também transpostas para outras esferas. Nesse ponto cabe uma reflexão sobre o que possa ser considerado “violência no trânsito”. Ao identificá-la nas imagens de ferragens retorcidas dos automóveis, em acidentes grotescos, subestima-se, via de regra, suas outras manifestações. A violência está também presente na ocupação indevida de uma vaga reservada a portadores de deficiência física ou quando se estaciona em fila dupla ou em cima de calçadas.

Assim, sendo a *promoção da segurança* um dos focos centrais da educação de trânsito, fazem-se aqui necessárias algumas considerações sobre a natureza e os elementos caracterizadores das teorias da segurança no trânsito predominantes, uma vez que suas diagnoses provêm as premissas das ações educativas.

3 AS ORIENTAÇÕES DA SEGURANÇA NO TRÂNSITO

Por mais que se demandem respostas “simples” – confundindo-se simplicidade com objetividade – conflitos como os acidentes de trânsito são fenômenos multifacetados, cujas causas não se restringem aos fatores mais imediatamente perceptíveis. Apesar destes fenômenos não se darem em um vácuo político e social, a maior parte das análises dos acidentes limitam-se aos âmbitos técnicos. Algumas das razões desta limitação merecem menção.

Não obstante recorrer ao instrumental de algumas das ciências sociais, a segurança no trânsito e as legislações decorrentes têm sido “filhas” mais diretas dos estudos nas áreas e sub-áreas da engenharia, das ciências biomédicas e da psicologia. Destas áreas de conhecimento, as teorias da segurança no trânsito herdaram a orientação predominantemente positivista, no que concerne ao pendor por quantificações e na tentativa do estabelecimento de variáveis independentes (Varela, 1994). Este aspecto é particularmente notável nas engenharias que, por sinal, representam, entre os setores mencionados, a mais significativa influência nas decisões relacionadas à segurança.

O estudo do tráfego de veículos e pedestres tem tido seu assento, principalmente, nas faculdades de Engenharia Civil, nos núcleos e centros ligados aos estudos de transportes. Tal fato se dá, tanto pela incumbência histórica dos engenheiros na produção do espaço de circulação, quanto pelo desenvolvimento de técnicas que otimizam o deslocamento veicular ou

pela própria analogia da circulação viária a fundamentos como os da hidráulica (não é sem propósito o recurso a termos como fluxo, fluidez, retenção etc.). Do ponto de vista político, por outro lado, a produção do espaço e a gerência da circulação sob controle das áreas técnicas sempre representaram um poderoso canal para a viabilização dos interesses dos setores mais influentes.

Como discute Vasconcellos (2001), no Brasil, o setor de planejamento de transportes com que a engenharia de tráfego está associada, foi fortemente marcado pelos modelos vigentes nos EUA nas décadas de 50-60. A metodologia destes modelos foi difundida pela tecnocracia estatal, principalmente durante o ciclo militar. No entanto, até mesmo pelas características do contexto político, os institutos de transportes não importaram, igualmente, as críticas, feitas já nos anos 70, às limitações e à pertinência daquelas abordagens. Um exemplo dessas críticas é o fato do tecnocrata alçar preceitos da economia neoclássica (como oferta e procura) à condição de axiomas irrefutáveis, sem considerar, por exemplo, as distorções de mercado e os condicionantes dos países em desenvolvimento. Tais preceitos adquirem, nas modelagens dos transportes, um sabor apolítico de objetividade e legitimam-se, socialmente, abrigando-se sob um manto de neutralidade científica.

Nas questões referentes ao trânsito, por seu turno, é comum que as análises venham quase que invariavelmente precedidas por um destes consagrados axiomas, como na clássica fundamentação do tema na fórmula “homem-via-veículo” onde, na proposição imposta, a ação do usuário da via é que assume a condição de “fator humano”: uma lógica um tanto oblíqua, pois, como constata o engenheiro Ezra Hauer (Rothe, 1990), vias e veículos são produtos feitos *por homens*, assim como o é o controle do tráfego sobre elas.

Os representantes dos setores técnicos chamados a explicar as causas dos acidentes, pelo próprio vício de formação e até mesmo pela pressão por encontrarem responsáveis imediatos, tendem a trabalhar no sentido de isolar uma variável, determinante e supostamente independente, para nela centrar fogo. Uma série de conveniências – longe de matemáticas – contribui para que este “X” acabe, na imensa maioria das vezes, sendo identificado nos setores menos prováveis de esboçarem reação contrária a *intelligentzia*. Em outras palavras, toda uma fundamentação teórica é usada de modo a culpar a *vítima* pelos acidentes. Isto não se dá sem um estofamento pretensamente científico, para respaldar discursos reproduzidos, historicamente, de maneira irrefletida.

4 O MITO DO FATOR HUMANO

Suponha-se o exemplo de um motorista que, tendo tido uma má noite de sono, toma a direção do seu

automóvel. Este indivíduo conduzindo seu veículo de recursos limitados, em estado de manutenção irregular, transita por uma via mal iluminada, de precária concepção, geometria condenável e manutenção negligenciada. No outro sentido vem um outro veículo, conduzido por um idoso, cuja licença para dirigir foi renovada por critérios irregulares. Para evitar uma colisão iminente, um dos veículos acaba saindo pela tangente de uma curva e choca-se contra um poste posicionado na área de escape dessa curva. A que, a quem e em que medida atribuir a “culpa” pelo acidente? O que do chamado erro “humano” se refere exatamente aos condutores em questão?

Causa e culpa (que traz implícito um julgamento), apesar de não serem sinônimos acabam, irresistivelmente, se confundindo nas análises sobre os acidentes, pois a investigação das causas tem por fim, quase sempre, atribuir responsabilidades. No trânsito, o expediente mais corriqueiro consiste em acusar o erro ou negligência do usuário do espaço de circulação, o que proporciona responsáveis imediatos e palpáveis (mais objetivamente identificáveis do que os “sistemas” ou outras abstrações), facilitando as respostas demandadas pela sociedade e o tratamento da questão dentro das urgências de um sistema policial/legal (Retting, 1991).

A imputação da causa dos acidentes à responsabilidade das pessoas diretamente envolvidas tem em suas bases um moralismo funcional, comumente invocado por autoridades de trânsito. Um exemplo onde tal abordagem se manifesta é o caso em que, tendo um automóvel caído em um buraco na pista, culpa-se o motorista por não ter ele sabido se livrar do perigo. Rothe (1994) remete a ênfase à culpa do usuário da via a estudos que remontam aos anos 30, quando Myers (1935) teria reportado às causas “humanas” a responsabilidade por 80% a 90% dos acidentes em rodovias.

A atribuição de culpas aos usuários é, desde então, reproduzida em uma considerável coletânea de outros estudos na literatura dedicada à segurança no trânsito. Dois destes, realizados simultaneamente nos EUA e Inglaterra nos anos 70, são particularmente ressaltados por Evans (1991), pela similaridade dos resultados encontrados por diferentes pesquisadores. A coincidência da imputação da responsabilidade ao usuário da via (94-95% da culpabilidade pelos acidentes) no entanto, não deve ser surpreendente se os critérios e parâmetros que embasam os conceitos dos pesquisadores forem similares. As inferências, concluindo que um certo acidente ocorreu ou teria deixado de ocorrer diante da ausência ou presença de determinado fator (ou combinação de fatores) merecem cautela e esbarram em inevitáveis questionamentos. Um acidente, precedido por uma ultrapassagem mal calculada, teria ocorrido caso a via dispusesse, no trecho crítico, de uma faixa adicional? Teria o mesmo evento um desfecho similar se os automóveis dos motoristas envolvidos contassem com recursos de

segurança diferentes do que dispunham? E. Hauer (Rothe, 1990), por outro lado, ensina que uma interseção em “T” possui 9 pontos de possíveis conflitos veiculares, enquanto uma interseção de 4 aproximações terá 32, demonstrando que, na simples opção por um tipo ou outro de interseção o engenheiro afeta o número de probabilidades de acidentes.

Evans (1991), reconhece que a identificação da mixórdia de fatores não provê, por outro lado, a diretriz das medidas a serem adotadas. Para isto recorre ao exemplo de Haddon (1972), que considera o exemplo do caso da remessa de pacotes frágeis pelo correio. Se no processo postal ocorrem avarias aos produtos acondicionados, pesquisas multidisciplinares irão, certamente, apontar para o manuseio inapropriado da mercadoria por parte dos funcionários do correio. Tais conclusões, por seu turno, não permitem inferir que investir na ação *dos funcionários* configura-se a resolução mais lógica e eficaz. Voltar as atenções para *a característica dos pacotes* usados pode lograr, naturalmente, melhores benefícios, a custos menores. Também Hauer (Rothe, 1990) entende ser a “causa próxima” de um acidente raramente a melhor oportunidade de se intervir. Mas o fato é que, em existindo uma predisposição em condenar motoristas por caírem em buracos, dificilmente serão encontrados fatores que não os “humanos” para atribuírem-se as condenações.

O trinômio “homem-via-veículo”, nesse sentido, proporciona uma verdadeira armadilha semântica, conveniente às conclusões que fazem recair sobre o usuário da via a culpa pelos acidentes. Sendo o fator “humano” identificado etimologicamente no homem da fórmula, tal racionalidade remete, por decorrência lógica, a engenharia do veículo e da via a uma esfera “a-humana”, a salvo da subjetividade. Ademais, “errar...”, diz o senso comum, “...é humano”. Assim o discurso da “falha humana”, já alicerçada na chancela científica, recebe como arremate o respaldo legitimador das representações sociais. Temos, neste contexto, os ingredientes necessária para a mídia, já propensa a banalizações, contribuir para a disseminação de mitos que passam, ironicamente, a serem reproduzidos pelas próprias vítimas.

Beneficiam-se desta perspectiva os encarregados de explicar os desastres, livres da incumbência de pensarem de maneira menos rasa a origem dos acidentes de trânsito. Beneficia-se a indústria automobilística, eximida de mais investimentos na segurança veicular, que elevam custos de produção. Beneficiam-se – e aplaudem – o discurso da falha humana, engenheiros de tráfego e planejadores urbanos que se vêem eximidos de inúmeras deficiências e omissões na concepção, construção e adaptação do ambiente de circulação – erros que levariam engenheiros das áreas de estrutura às barras da justiça (Vasconcellos, 1994).

As demais áreas encarregadas pela segurança no

trânsito, notadamente as agências responsáveis pelo policiamento, fiscalização e prevenção de acidentes encampam, oportunamente, o discurso técnico, levando consigo os vícios e distorções nele inerentes. Chamados a responder sobre as causas dos acidentes, sacam discursos prontos, versando sobre a “negligência, imprudência e imperícia” dos usuários do trânsito. Não raro, filosofam sobre “o brasileiro” e sua propensão à infração, e terminam imputando o fracasso das campanhas à falta de cooperação do público. A mídia, conhecedora desse discurso, usa desta previsibilidade, pautando clichês clássicos.

A partir da diagnose que identifica as causas dos acidentes nos indivíduos que transitam nas vias, as estratégias de ação preventiva passam a centrar-se, assim, nos comportamentos. E assim se deriva boa parte das estratégias de educação de trânsito.

5 FATORES POLÍTICOS E SOCIAIS

Não obstante a importância de elementos comportamentais, os acidentes de trânsito, em vários países em desenvolvimento, estão relacionados principalmente às características e condições do ambiente de circulação.

Ações educativas voltadas exclusivamente ao comportamento terão resultados limitados, mesmo em nações que há muito resolveram questões ainda embrionárias nos países periféricos. Ainda que reconheçam o valor intrínseco desse tipo de educação, algumas análises, notadamente a de especialistas norte-americanos (cf. Evans, 1991; Lonero e Clinton, 1998 e Graham, 1987) não disfarçam certo ceticismo em relação à eficácia da educação na prevenção de acidentes. No que concerne às campanhas educativas, Jonathan Howland (Graham, 1987) avalia que a idéia de que o comportamento pode mudar de maneira lenta e gradual, ao longo das gerações, é um verdadeiro anátema aos métodos científicos, que demandam respostas discretas e imediatas ao um estímulo imediato. De fato, segundo tais parâmetros, quanto maior o período entre o estímulo e a resposta, tanto mais difícil é atribuir alguma mudança a uma determinada medida.

Entretanto, se na dimensão técnica e psicológica é possível importar referências (como, por exemplo, categorias de engenharia de tráfego ou considerações sobre o desenvolvimento psicomotor de crianças pedestres), no âmbito político e social as análises requerem maior observação às características estruturais dos contextos onde os acidentes ocorrem, sendo a referência a estudos de países de realidades diversas, merecedoras de uma cautela ainda maior.

No Brasil, a partir dos anos 50, adotou-se o padrão norte-americano de transporte urbano, baseado no consumo de petróleo, em substituição às redes de transportes implantadas pelos ingleses, na primeira metade do século XX (Melo, 2000). Esta opção, vinda

em favor de um modelo de desenvolvimento alicerçado na indústria automobilística (notadamente sob JK), representou um marco decisivo nas políticas de transportes e trânsito no país. As duas décadas seguintes (60 e 70) seriam determinantes na consolidação do modelo automobilístico. Vasconcellos (1996) entende que a conjuntura sócio-econômica do Brasil do “milagre” econômico operou verdadeira simbiose entre a classe média e o automóvel, onde a primeira precisa do carro para “ser” classe média e dar conta da rede de atividades que a caracteriza como tal, assim como a indústria automobilística não poderia ter sido bem sucedida sem uma demanda significativa por carros. Tendo sido esse segmento social o fiador do modelo desenvolvimentista do regime militar, seus integrantes gozaram de prerrogativas quanto ao atendimento básico de suas necessidades e aspirações. Entre essas, a reprodução da classe média contou com incentivo fundamental do Estado: investimentos pesados na transformação do espaço urbano em um “habitat do automóvel”.

Vasconcellos (1996) vê nesse contexto os elementos mais significativos da periculosidade iminente do nosso ambiente de circulação. Segundo o autor, a necessidade de atender os deslocamentos dos segmentos médios nos anos 60-70, com sua rede de atividades ampliada e diversificada (notadamente em atividades relacionadas ao lazer, compras e educação especializada), implicou na construção e adaptação de vias de modo a permitirem uma movimentação maior e mais veloz dos veículos automotores – o que também se obtém por técnicas de operações e engenharia de tráfego. Isto resultou em um espaço de circulação perigoso para todos os usuários do trânsito, mas principalmente para aqueles cujas características físicas e dinâmicas os tornam mais vulneráveis (como pedestres e ciclistas).

Os investimentos em resposta à demanda por cada vez mais mobilidade, não vieram, no entanto, acompanhados das respectivas preocupações com a segurança e equidade que ocorreram, de maneira geral, nos países centrais.

E esta, talvez, seja a face mais perversa da introdução abrupta da tecnologia de transporte *automóvel* nos países periféricos. A sociedade brasileira traz históricas marcas de profundas desigualdades e injustiças sociais. A produção do espaço de circulação e as interações nele existentes não teriam como deixar de reproduzir, obviamente, a natureza desse universo relacional: com efeito, o ambiente de circulação apenas materializa os abismos sociais que caracterizam o país. As adaptações do meio urbano para atender a eficiência dos carros foram feitas à custa da apropriação de espaços antes usados para outros fins, pelos mais diversos meios e modos de transporte. A rua, de fato social e metáfora genuína do que é “público”, passa a ser mera via de passagem. Isto tem conseqüências particularmente graves nas regiões mais carentes, onde os meios de locomoção não-motorizados, interagindo como carros,

são mais numerosos e a presença do Estado (seja no policiamento, sinalização e provisão de infra-estrutura) é tímida.

Outro aspecto reflete a realidade sócio-histórica do país: a forma violenta e autoritária com que o condutor de veículo motorizado se permite ocupar o espaço público. Esta apropriação, nesses moldes, é respaldada por um espaço construído que reforça a condição superior do motorista em relação aos demais atores, como os pedestres. Em Brasília, em 1995, um jornal local ilustrava exemplarmente essa situação. Sob o título *Hora do rush inferniza a vida do brasileiro*, quatro de um total de seis textos que compunham a reportagem referiram-se ao pedestre como “causa” dos engarrafamentos. Em dois deles, sob as chamadas *Pedestres causam mais lentidão* e *Pedestres pioram o trânsito na L2*, registram-se a irritação dos motoristas, atrasados para o almoço. Respondendo às reclamações, o porta-voz do órgão gestor do trânsito assinalava que e os semáforos de pedestres eram um “mal necessário” e, sendo controlados manualmente, “não há nada que possamos fazer”.

Os pedestres que, não sem razão, estão excessivamente representados nas estatísticas de acidentes fatais, assimilam sua condição de cidadãos “menores” no trânsito. Sendo vistos – e o pior – *se vendo* mais como um “estorvo” à fluidez do tráfego do que como cidadãos com direitos, sentem-se desobrigados de cumprir regras de um sistema feito para carros. Isto também se dá, em certa medida, com o ciclista e o carroceiro no leito viário, para quem os semáforos, por exemplo, não lhes parecem dizer respeito.

A mencionada situação é, de certa forma, emblemática. A mensagem da condição de “cidadão de segunda-classe” do pedestre se confirma na percepção que este tem da ausência de investimentos que o contemplem, pela disposição desfavorável ou mesmo a inexistência de equipamentos e facilidades para travessias ou pela invasão generalizada do seu espaço por carros, ambulantes, lixos etc. (Daros, 1998; Godim e Porto Jr., 2000). Por mais que se queira reduzir a questão dos atropelamentos à imprudência, a frequência desses desastres grita uma informação inequívoca: o sistema não funciona. Nesses casos, o investimento monocórdio no fator “humano” para prevenir atropelamentos é análogo à racionalidade que culpa quem é assaltado por insistir em sair de casa à noite. A lógica que induz à ação isolada no comportamento das potenciais vítimas tende a tomar como pressuposto natural o estado de coisas que impede um cidadão de ir e vir sem que sofra violência. Nesse sentido, o foco exclusivo no comportamento dos usuários do espaço de circulação traduz a natureza “classista” do que científica da problematização da situação.

A negligência da dimensão social leva a conclusões pobres e ações conseqüentemente ineficazes, mesmo quando as infrações no trânsito não dizem respeito a

conflitos entre papéis mais ou menos privilegiados. Rothe (1994) chama atenção para um conceito de *responsabilidade social* no trânsito que não se relaciona necessariamente à consideração do direito dos demais. A concepção referida diria respeito a ações e atitudes que as pessoas esperam uma das outras como, por exemplo, responderem adequadamente ao que o grupo/classe a que se pertence (ou que se deseja pertencer) determina. Estas ações não estão em necessária consonância com a *responsabilidade legal* (advinda do contrato estabelecido entre as pessoas e o Estado). Um exemplo, no âmbito do trânsito, é o de nos permitirmos transportar no carro um número de pessoas maior do que legalmente estabelecido para o veículo, em nome de não deixarmos um amigo de fora. A recusa em atender a essa exigência social poderia acarretar sanções dos pares (antipatia, segregação, danos às relações) cujas conseqüências podem ser consideradas mais graves do que as prescritas em uma multa.

No trânsito, outras exigências socialmente contraditórias podem ser percebidas em questões como a da velocidade, comumente eleita, ao lado da condução sob efeito de bebidas alcoólicas, como alvos favoritos de campanhas educativas. Tomando esses exemplos, reflitamos a respeito de sua dimensão sócio-cultural, começando pela velocidade que, mais que uma grandeza física, trata-se de um *valor*. O limite de 8 km/h estabelecido pelo *Locomotive Act* nas cidades da Inglaterra de 1861, refletia, em certa medida, o ritmo social da vida daquele momento. Hoje, em um mundo onde a velocidade das comunicações assume uma condição vertiginosa, o cidadão moderno, socializado em uma cultura que associa eficiência à rapidez, se depara com limites de velocidade no trânsito que lhes parece inconcebíveis. Tal percepção é corroborada por um espaço de circulação que, mais do que permite, *convida* (ou mesmo incita) à alta velocidade. Por outro lado, o Estado de Direito que limita a velocidade nas vias a x km/h, é o mesmo que permite a fabricação, comércio e exploração publicitária explícita da condição dos carros que desenvolvem até 3x km/h.

Valores surgem a partir das necessidades e circunstâncias, e as demandas do mundo moderno ordenam e premiam a rapidez. Assim, não é de se estranhar que condenar a direção em alta velocidade costuma redundar em um discurso de difícil assimilação. Essa contradição torna-se ainda mais patente quando o “ethos” da velocidade é referendado por um espaço de circulação propício. Na prática, a resposta a esse dilema se materializa na violenta reação dos segmentos mais influentes às tentativas de limitar a mobilidade irrestrita dos carros (com radares, lombadas etc.). A questão da direção sob efeito de bebida alcoólica enfrenta dilemas semelhantes: as advertências formais se deparam com um padrão de socialização e diversão que inclui a bebida e impõem o automóvel como único meio de transporte aceitável.

Não obstante as boas intenções – e elas existem –,

o simples repasse de informações sobre assuntos referentes à segurança no trânsito não resultam, por si só, em mudanças de atitudes por parte dos usuários do trânsito (Graham, 1987). As mudanças de atitudes decorrentes do acesso à informações preventivas, por sua vez, não são garantia de uma mudança efetiva no comportamento do público alvo (Lonerio e Clinton, 1998 e Singh, 1982). Considerando-se o mencionado exemplo dos pedestres, temos que estes, por sua vez, dificilmente se submeterão às soluções decididas nas pranchetas ou recomendadas nas cartilhas, quando estas não se lhes apresentam razoáveis. As alternativas para os que caminham (quando existentes – o que não costuma ser a regra) implicam, muitas vezes, em longas esperas e desvios de trajetórias que muitos usuários julgam inaceitáveis (Baker, 1975). Por outro lado, um olhar mais amplo sobre o problema não deixará de reconhecer que, mesmo nos casos em que a infração do pedestre se dá próxima a equipamentos que lhe proporcionariam segurança, sua atitude não se pauta a partir desta ou naquela ilha de conforto. Em um oceano de adversidades, suas ações são determinadas a partir da idéia que tem de sua inserção no contexto geral do trânsito. Forçar as pessoas a obedecerem estas condições de forma acrítica é reforçar um modelo excludente.

6 CAMINHOS POSSÍVEIS

Tudo isto considerado, temos que a proposição de uma educação de trânsito nos remete a verdadeiras encruzilhadas – o que não deixa, contudo, de ter seu lado positivo. Esses dilemas, mais do que respostas, nos exigem tomadas de posição quanto a qual o tipo de trânsito e sociedade que, de fato, queremos. O investimento no que prescreve boa parte dos modelos clássicos de educação não é apenas inócuo, por não trazer mudanças efetivas – é também perverso, na medida em que concita à conformação a uma realidade injusta.

Mas, longe de renunciar às possibilidades da educação, os dilemas apontados não excluem saídas, tampouco fecham os olhos para a singularidade do momento. É interessante reparar como a profusão de cartilhas, manuais e assemelhados que sucederam a promulgação do novo código de trânsito traem, em meio à tentativa de explicar as novas leis, um irresistível apelo por “um trânsito mais humano” ou “uma sociedade mais justa e solidária”. Tais clamores, ainda que soem ingenuamente voluntariosos e tomem por base o indivíduo, revelam, em um inconsciente projeto de nação, uma percepção de que o sucesso de uma nova ordem deve extrapolar os esforços no âmbito técnico. Ademais, se uma perspectiva mais cética não vê possibilidades de mudança no comportamento no trânsito sem que haja uma mudança na cultura, eis que as proposições do novo código ensejam a mudança da cultura a partir das práticas no trânsito. O caso do

respeito à faixa de pedestres em Brasília e outras cidades é, nesse sentido, um exemplo emblemático.

Não se pode partir da premissa ingênua que os problemas de trânsito são frutos de mera falta de informação – e que o repasse de um conjunto de regras e advertências por parte de especialistas é o que proporcionará mudanças. Uma educação de trânsito transformadora não poderá abrir mão de uma atitude questionadora e crítica. Mais do que concordar com as normas é preciso que se discuta a sua razão de ser – condição esta para o respeito genuíno. É fundamental que se considere o trânsito em sua condição de universo de relacionamento social, relacionados às demais questões urbanas e diretamente associado ao convívio das pessoas no espaço público.

Essa oportunidade de se interferir nos rumos da educação de trânsito não prescinde, no entanto, de eixos norteadores. No âmbito escolar, considerando o que preconiza o Artigo 76 do CTB, os preceitos existentes na proposta dos Temas Transversais, dentro dos Parâmetros Curriculares Nacionais – PCN (Brasil, 1998), fornecem valiosas pistas quanto à orientação, possibilidades e métodos de trabalho. Elaborados na década de 90, para servirem de apoio ao projeto pedagógico das escolas, os *Parâmetros*, balizados pela preocupação com a dignidade da pessoa humana; com a igualdade de direitos; com a participação (cidadania ativa) e com a co-responsabilidade pela vida social, demonstram afiada sintonia com uma idéia de uma educação de trânsito transformadora.

A resistência dos setores mais diretamente relacionados às áreas de educação em ceder espaço a “mais um tema” não constitui um elemento novo, tampouco original da realidade brasileira. Acaloradas discussões no apêndice de *Challenging the Old Order* (Rothe, 1990) revelam, quando se discorre da situação canadense, intrigantes semelhanças com o nosso contexto. Naquele país, os representantes da instituição equivalente a um Ministério da Educação argumentam que, além dos grupos que advogam a importância da temática *trânsito*, setores ligados à questão ambiental, à educação sexual, entre outros, também reivindicam seu lugar ao sol. E perante a contra-argumentação de que o tempo dos alunos é um “bem escasso”, o *lobby* da educação de trânsito não se deu por vencido. A saída proposta naquela discussão segue também a tendência adotada no caso brasileiro: o recurso à *transversalização* – ou seja, a integração do tema trânsito dentro das áreas de conhecimento (matérias ou disciplinas) convencionais, por meio de uma pedagogia de programas e projetos.

A transversalização, em consonância com a perspectiva da interdisciplinaridade, se apresenta assim como uma (ainda que não a única) alternativa de ação. Outros elementos reforçam a sintonia de valores da educação de trânsito em foco: os PCN foram elaborados procurando respeitar as diversidades regionais, culturais e políticas existentes, compreendendo a cidadania como participação social

e política, repudiando injustiças, respeitando os demais e exigindo para si o mesmo respeito. Os *Parâmetros* fazem ainda menção direta ao posicionamento crítico, responsável e construtivo das pessoas nas diferentes situações sociais.

A inserção do tema *trânsito*, nesses moldes, pressupõe uma visão mais abrangente do seu significado, o que implica em entender trânsito para além de mero tráfego de veículos automotores em centros urbanos e da análise de acidentes. Isto não se dá sem certo conflito, pois desconstruir conceitos arraigados não constitui empresa fácil. Um esforço deve ser empreendido, entretanto, para que o entendimento do trânsito não desconsidere as mais diversas formas das pessoas se locomoverem: a pé, em lombos de burro, por meio de embarcações, bicicletas e tantas outras possibilidades características da realidade brasileira – plural e contraditória.

As questões relacionadas ao trânsito, por outro lado, dizem respeito a muito mais que o desfile enfadonho de procedimentos esperados. Diante das contradições como as relacionadas à questão da velocidade, direção sob efeito de bebidas, uso do cinto de segurança, entre outras, a ética, como reflexão crítica a respeito do conjunto de regras existentes, busca o suporte, a consistência, as finalidades e coerência entre princípios e práticas. O repasse ou imposição pura e simples de regras só logram obter comportamentos “adequados” quando sob rígido controle externo o que, por sua vez, depara-se com limitações de ordem prática. Evans (1991) relata que, nos EUA, a probabilidade de alguém que dirige embriagado ser detido é cerca de 1 em 1000. Mesmo em se dobrando o efetivo policial, esta probabilidade aumentaria para apenas 1 em 500, o que, avalia o autor, torna as sanções anunciadas pouco acreditadas, em face de tão minúsculos níveis de ameaça. Os alicerces fornecidos pela reflexão ética visam sustentações mais robustas: mais do que respeito, as normas do convívio no trânsito se fazem verdadeiramente legítimas quando, mesmo sem a percepção da possibilidade de sanção, um motorista pára em frente a faixa para a travessia de um pedestre.

Discutir o trânsito pode tornar-se também um exercício de riqueza ímpar quando se considera sua dimensão histórica e conflitiva, sua condição de universo relacional e os aspectos da interação entre as pessoas e o espaço. Esta orientação abre o caminho para viabilizar outros preceitos dos *Parâmetros*: a percepção do aluno como sujeito transformador de sua realidade, mesmo em séries iniciais do ensino fundamental. Como exemplo, os PCN sugerem a discussão a partir de materiais como artigos de jornais e revistas, livros, imagens, propagandas e programas de TV. Desnecessário dizer da quantidade de material que o tema trânsito propicia para essas ocasiões. E as reflexões não precisam ficar no campo da abstração. O 6º Capítulo do CTB, dedicado à educação de trânsito é, por uma simbólica coincidência, precedido por um outro intitulado “Do cidadão”. Neste, o Artigo 72 dá

uma pista quanto a possibilidades de ações concretas, ao dizer que “(...) Todo cidadão ou entidade civil tem o direito de solicitar, por escrito, aos órgãos ou entidades do Sistema Nacional de Trânsito, sinalização, fiscalização e implantação de equipamentos de segurança, bem como sugerir alterações em normas, legislação e outros assuntos pertinentes a este Código” (Brasil, 2001).

Enquanto o Código Nacional de Trânsito de 1966 afirmava, lacônico, que o trânsito seria regido por aquele código, a lei atual inova, enfatizando, no mesmo artigo, que o trânsito em condições seguras é direito de todos (Rodrigues, 1999). Como qualquer outra lei, o código vigente – sabemos – não estabelece a felicidade por decreto. O conjunto da legislação brasileira – como tudo mais em nossa sociedade – não está a salvo de inconsistências, o que talvez dê lugar a alguma frustração, nas primeiras incursões nesse âmbito. É importante, entretanto, que se entenda que estas contradições não devem ser ocultadas e que os confrontos de idéias e demais conflitos não sejam percebidos como algo necessariamente negativo, que deva ser evitado. A cidadania preconizada na lei remete à natureza da democracia, como instância permeada de impasses – o que não exclui a possibilidade de suas superações, em avanços que os momentos e conjunturas permitam. Cidadania é, antes de mais nada, exercício. E é nessa condição permanente de construção conjunta que talvez resida o que de mais desafiador e instigante exista nessa proposta.

Não se desconhecem aqui as dificuldades estruturais da escola brasileira, os problemas relacionados à formação dos professores ou outros tantos entraves – particularmente no que respeita as instituições públicas. Mas não se pode dizer que as limitações existentes inviabilizam todo e qualquer projeto e que, dentro das limitações mencionadas, avanços proporcionais ao raio de ação possíveis não sejam exequíveis. A própria condição de processo da educação, por outro lado, indica estar ela sujeita a ganhos e revezes; períodos de euforia, decepções e revisão de rumos. A escola, por fim, não “resolve” os problemas, mas pode compartilhar como poucos o projeto de cidadania em questão.

As vias aqui mencionadas centraram-se no ensino escolar, pela óbvia associação educação–escola. Além da representatividade do segmento etário jovem nos conflitos, é este o grupo onde as maiores esperanças de mudanças costumam ser depositadas. Os demais setores a que se associa a educação de trânsito – centros de formação de condutores; setores de educação de órgão gestores de trânsito, trabalhos nas diversas associações comunitárias etc. não deixam, entretanto, de ser beneficiários desse eixo orientador.

Também as campanhas na mídia diversa não podem abrir mão do amparo de profissionais, comprometidos com a visão de cidadania ativa e projetos consistentes. A redução de campanhas a mera produção de slogans e trocadilhos espirituosos há muito demonstraram sua

dúbia eficácia. Nesse âmbito, as ações educativas não podem prescindir, da contraparte de um Estado presente, fazendo valer os preceitos que prega em outras esferas, como a engenharia e fiscalização, pois há uma grande diferença entre educação ser algo fundamental – e não temos dúvidas que o seja – e de ser panacéia. Ademais, a educação não pode ser vista como algo em necessária oposição à sanção, ou excluindo-a, como se subentende no mote “é preciso educar ‘ao invés’ de punir...”. Esta argumentação – apropriada de modo sorrateiro por infratores contumazes – desconsidera que uma educação cidadã implica na garantia ao direito à vida, na premissa de que as pessoas não podem ocupar o espaço público da maneira que bem entendem e que os que se vêem ameaçados terão o amparo do poder público, fazendo valer a lei. Caso contrário, as campanhas, mais do que inócuas, serão contraproducentes, pois caem no descrédito e na justificável desconfiança das pessoas.

7 CONSIDERAÇÕES FINAIS

As idéias aqui propostas foram a de uma reflexão sobre a gênese e efeitos de paradigmas existentes e da busca de outras maneiras de se pensar as questões do trânsito. A preocupação primeira com a segurança no trânsito, não pode estar restrita aos fatores mais imediatamente visíveis nos conflitos, mas considerar todo o contexto que gera o estado de coisas que se deseja transformar. Agindo na dimensão social da questão, reconhecendo os elementos que, de fato, estão “por trás” dos conflitos, tem-se uma oportunidade de se interferir de forma efetiva na realidade do trânsito. E não é pretensioso pensar que assim, de certa maneira, se está trabalhando um processo paulatino do projeto da sociedade que de fato desejamos.

É obviamente difícil o desapego a procedimentos consagrados. No entanto, Heller (1959) narra uma oportuna história, para a conclusão desta reflexão. Nela, Karl Vallentin, um comediante alemão dos anos 50, encontra-se sobre um palco escuro e caminha em volta de um círculo de luz, formada pela lâmpada de um poste próximo. Olhando para o círculo ele procura por algo, ansiosamente. “O que você perdeu?”, pergunta um policial que entra em cena. “Minhas chaves de casa”, responde Vallentin. O policial junta-se então a Vallentin nessa busca e, após algum tempo, sem nada ter encontrado, questiona: “Você tem certeza que perdeu as chaves aqui?”. “Não,” diz o comediante. E apontando para um canto escuro do palco, continua: “Foi por ali que as perdi”. “Então, por que diabos você procura pelas chaves aqui?!”. “Porque ali não tem luz...” Conclui Vallentin.

Não estaríamos, por temor em explorar áreas sob as quais a segurança no trânsito não tem jogado luz, incorrendo no mesmo procedimento?

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Affonso, N.S., Badini C. G. (2003) *Mobilidade e Cidadania*. ANTP. São Paulo.
- Baker, S. P. (1975) O Homem na Rua: uma história de duas cidades. *Estudos de Pesquisa e Comportamento*. Companhia de Engenharia de Tráfego. São Paulo.
- Brasil (2001) *Código de Trânsito Brasileiro*. DENATRAN- MJ. Brasília, DF.
- ____ (1998) *Parâmetros Curriculares Nacionais*. Secretaria de Educação Fundamental-MEC. Brasília, DF.
- Daros, E. J. (1998) O Pedestre e o Novo Código de Trânsito. *Revista dos Transportes Públicos*. Ano 20, 1º Trim/1998. pp.95-106. ANTP. São Paulo.
- DENATRAN (1997) *Informe Estatístico 1995*. Ministério da Justiça. Brasília, DF.
- Evans, L. (1991) *Traffic Safety and The Driver*. Van Nostrand Reinhold. New York, NY.
- Faria E. O. e Braga, M. G. (2000) Percepção de alunos de escola pública sobre o risco no trânsito urbano. *Engenharia de Tráfego e Transportes 2000: Para uma Era de Mudanças. XI Congresso Pan-americano de Engenharia de Trânsito e Transportes*. ANPET, Rio de Janeiro, p.13-22.
- Godim, M. F., Azevedo Filho, M. A. e Porto Jr., W. (2000) O Transporte não-motorizado na legislação brasileira. *Engenharia de Tráfego e Transportes 2000: Para uma Era de Mudanças. XI Congresso Pan-americano de Engenharia de Trânsito e Transportes*. ANPET, Rio de Janeiro, p. 1-11.
- Gold, P. A. (1998) *Segurança de Trânsito – Aplicações de Engenharia para Reduzir Acidentes*. Banco Interamericano de Desenvolvimento. EUA.
- Graham, J. D. (1987) *Preventing Automobile injury*. Auburn House Publishing Company. Dover, Massachusetts.
- Haddon, W. Jr. (1972) A logical framework for categorizing highway safety phenomena and activity. *Journal of Trauma*: 12;193-207. EUA.
- Heller, E. (1959) *The disinherited mind*. Meridien Books. New York.
- IPEA (2003) *Impacto Social e Econômico dos Acidentes de Trânsito nas Aglomerações Urbanas Brasileiras – Síntese da pesquisa*. IPEA, Brasília, DF.
- Lonero, P. L. e Clinton, K. M. (1998) *Changing Road User Behavior – What works, what doesn't*. Northport Associates – PDE Publications. Toronto, Ontario.
- Melo, M. S. (2000) *A Cidade e o Tráfego – Uma abordagem estratégica*. Ed. Universitária-UFPE. Recife.
- Motta, M. A.V. (2000) *Trânsito e Transporte Público Urbano no Brasil: Visão Geral e Experiências Municipais*. Banco Interamericano de Desenvolvimento. Washington, D.C.
- Myers, C.S. (1935) The psychological approach to the problem of road accidents. *Nature*, (86), 740-42. EUA.
- OPAS/OMS (1998) *A Saúde no Brasil*. Escritório de Representação no Brasil. Brasília, DF.
- Programa Volvo de Segurança no Trânsito (1994) *Boletim Técnico nº 13*. Curitiba, PR.
- Retting, R. A. (1991) *Improving Urban Traffic Safety: A Multidisciplinary Approach – Experiences from New York City 1983-1989*. Thompson Printing Co. Belleville, NJ.
- Rodrigues, J. (1999) *Caminho aberto à cidadania – Livro do professor*. ABDETRAN. Brasília, DF.
- Rothe, J. P. (1994) *Beyond Traffic Safety*. New Brunswick, New Jersey. Transaction Publishers.
- ____ (1990) *Challenging the Old Order – Towards New Directions in Traffic Safety Theory*. New Brunswick, New

- Jersey. Transaction Publishers.
- Sheery, N.(1982). Accidents and the Social Environment in Chapman A. J. Foot H.C. e Wade F.M. *Pedestrian Accidents*. John Wiley & Sons Ltd. Chinchester, Inglaterra.
- Sign, A. *Pedestrian education* em Chapman A. J., Foot , H.C. e Wade, F.M. (eds). *Pedestrian Accidents*. John Wiley & Sons Ltd. Chinchester, England. 1982.
- Varela, G. (1994) Reflexões Sobre a Visão Filosófica no Ensino de Transportes. *Anais do VIII ANPET*. Escola de Engenharia de Pernambuco MDU/DEC – UFPE/ANPET, vol.1, p.141-150. Recife.
- Vasconcellos, E. A. (2001) *Transporte urbano, espaço e equidade – Análise das políticas públicas*. Annablume. São Paulo.
- ____ (1996) *Transporte Urbano nos Países em Desenvolvimento – Reflexões e Propostas*. Editora Unidas. São Paulo.
- ____ (1994) Reavaliando os acidentes de trânsito em países em desenvolvimentos. *Revista dos Transportes Públicos – ANTP*. Ano 6, 3º Trim. 1994. p.73-92. ANTP. São Paulo.
- Waiselfisz, J. J. (2002) *Mapa da Violência III*. UNESCO/Instituto Ayrton Senna/ Ministério da Justiça/SEDH. Brasília, DF.

CONTATOS

¹Nome: Roberto Victor Pavarino Filho

E-mail: rvictor@solar.com.br