

# AS RELAÇÕES HUMANAS PODEM GERAR PAZ NO TRÂNSITO

Maria Inês Tondello Rodrigues<sup>1</sup>

**RESUMO:** Esse texto traz a visão de uma usuária do espaço trânsito, dividido e compartilhado entre pessoas estranhas entre si que seguem as mesmas regras. Relato uma experiência enquanto ministrante de treinamento com o objetivo de conscientizar pedestres e motoristas sobre seus papéis e suas responsabilidades. Falo de educação no trânsito e educação para o trânsito com o intuito de provocar uma reflexão sobre a diferença e a necessidade das duas. O comportamento, que mostra quem somos, é a linha que conduz os altos e baixos que fazem do trânsito um sistema tão estressante e atraente. Essas relações, de seres humanos, que farão com que o objetivo de conscientizar para mudar seja obtido e a paz possa ser alcançada.

**PALAVRAS-CHAVE:** Trânsito. Conscientização. Comportamento.

**SUMÁRIO:** 1 Introdução. 2 Convivência: conhecimento que esquecemos. 3 Educação. 3.1 Comportamento. 4 Trânsito: um problema mundial. 4.1 Ações adotadas no Brasil. 5 Considerações finais. 6 Referências. 7 Sites pesquisados.

## 1 INTRODUÇÃO

Trânsito, esse tema atraente e ao mesmo tempo perturbador, movimenta muitas pessoas em diversas direções com diferentes destinos e objetivos. Contudo, da mesma forma que encanta alguns enraivece outros. Como movimento de pessoas envolve várias formas de ser e de agir, já enquanto normas e regras provoca legisladores, administradores, governantes, gestores, a pensar e decidir. Nem sempre essas decisões são entendidas por todos, da mesma forma que não acolhemos todas as regras impostas para a vida em sociedade. Não estamos preparados para acatarmos decisões de outros sem questionar.

O Código de Trânsito Brasileiro – CTB rege como deve ser o comportamento de motoristas, pedestres, agentes de trânsito, enfim, de todos que usamos vias públicas e nos locomovemos por diferentes trajetos. O uso co-

---

<sup>1</sup> Mestre em Educação, especialista em Educação de Jovens e Adultos, Pedagoga, pela Universidade de Caxias do Sul (UCS/RS). Multiplicadora de Trânsito pelo DETRAN-RS.

num de espaços não é fácil. Não é raro nos defrontarmos com situações cômicas, se não fossem trágicas, da dificuldade que as pessoas têm em dividir lugares. Diariamente percebo, nos mais diversos ambientes, ruas, shoppings, praças, pessoas se digladiando no sentido de defender seu próprio espaço. Com argumentos diversos, alguns inconcebíveis, buscam defender suas opiniões ferrenhamente. Muitas vezes me pego pensando se nos seus campos de domínio agem da mesma forma.

Numa certa oportunidade, sentada numa mesa de uma praça de alimentação em um shopping popular, fiquei observando a discussão de duas pessoas para o uso de uma mesma mesa. Enquanto um dizia que estava no seu direito por ter chegando antes, o outro defendia que a educação deveria fazer com que o mais idoso tivesse o direito ao espaço. Quem estaria certo, ou errado? O rapaz que chegou primeiro, ou o idoso que buscava uma mesa para almoçar? Fiquei observando aquele debate que se estendeu por alguns minutos. No final o idoso convenceu o rapaz que saiu insatisfeito e aparentemente muito chateado pela situação. Penso que seria muito menos estressante os dois conversarem amigavelmente e dividirem a mesma mesa. Esse modelo de diálogo, já tão presente em muitos países, nas grandes cidades principalmente, ainda recebe resistência.

Da mesma forma nos comportamos ao compartilhar espaços comuns. No trânsito não é diferente. Como o Sr. Goofy, para nós, o “Pateta”, em seu famoso desenho criado por Walt Disney, em 1950, ao entrar em um veículo, as pessoas se transformam. O veículo ainda é visto como ostentação e poder. Quanto mais potente e mais caro, mais status seu proprietário terá. Não podemos condenar a sociedade atual. Esse pensamento remonta de muitos anos.

Desde que foi inventado o automóvel, as ruas e avenidas passaram a ser divididas com essas máquinas. Os pedestres, que já as usavam, foram forçados a dividir espaço com os veículos, mesmo tendo, dentro de cada um, pessoas que não deixaram de ser transeuntes. Todos somos pedestres. Essa máxima é muito verdadeira, apesar de muitas vezes não nos entendermos como tal, somos sim sempre pedestres. Apenas mudamos de condição quando assumimos o volante de um veículo e nos tornamos motoristas. Talvez nessa posição não percebamos que o outro é o pedestre. Porque quan-

do assumimos o volante nos comportamos de forma diferente? Talvez pela mesma situação que colocamos no apego ao nosso carro. Isso mostra quanto o carro está relacionado ao status social, à condição que nós impomos a nós mesmos. Nem sempre pensamos no automóvel como meio de locomoção, transporte, uma necessidade, muitas vezes, o vemos como condição ou situação social. Julgo o outro, logo permito que o outro me julgue também.

Dentre as habilidades ditas do século XXI enquanto sujeitos ativos em uma sociedade capitalista, protagonismo e extroversão imperam no campo das ideias, contemplando planejamento e ação buscando mudanças. Contudo perseverança, autocontrole e cooperação são as máximas no campo do ser, com disciplina, controle de impulsos e senso de equipe. É preciso acreditar que nossas ações podem mudar o mundo. Começando por cada um de nós conseguiremos alcançar um bem maior. Precisamos nos permitir novas experiências, assumir riscos para experimentar o novo. Nesse uso de espaços comuns estamos a mercê de uma cultura antiquada, idealizada, um protótipo de outros sujeitos, de outras épocas.

É salutar pensarmos com certa flexibilidade sobre nosso entendimento para com os outros. Talvez uma ressignificação de valores nos levaria a novos desafios e a novas descobertas. Com um pouco de audácia estaríamos abrindo horizontes. No uso de espaços comuns podemos perceber a gama de possibilidades de generosidades, gentilezas e cortesias que nos são oferecidas e dentro do nosso egoísmo não nos abrimos para o novo, para o inesperado. Se tirarmos nossas viseiras poderemos ver muito além do que o senso comum nos oferece.

As regras e normas foram criadas para organizar o uso desses espaços, uma vez que o ser humano não consegue compartilhar sem diminuir. Se analisar a história teremos a confirmação de que as regras foram surgindo conforme os sujeitos foram afirmando a vida em grupo. As normas são criadas visando o bem comum e na tentativa de atender a maioria. Claro, nem sempre é assim, mas, sejamos coerentes, nunca conseguimos agradar a todos. Sempre há os que discordam das regras impostas. Na modernidade isso não é diferente. “O medo moderno da autoridade relaciona-se exatamente às figuras que se dispõem a usar seu controle sobre as pessoas para perpetrar os mais destrutivos de todos os atos.”<sup>2</sup> Assim, podemos chegar a afirmar

---

<sup>2</sup> SENNETT, Richard. **Autoridade**. 2.ed. Rio de Janeiro: Record, 2012. p. 32

que somos responsáveis por nossos atos.

## **2 CONVIVÊNCIA: CONHECIMENTO QUE ESQUECEMOS**

No trânsito isso se reforça. Enquanto motoristas devemos conhecer a legislação. Afinal, para receber a habilitação frequentamos aulas teóricas com conteúdos específicos e realizamos treinamentos que nos conduzem à prova prática. No ato de dirigir usamos esses conhecimentos constantemente. Mas, será que temos esse entendimento? Posso afirmar que não. Por duas oportunidades ministrei um curso sobre *Trânsito: dicas, cuidados e prevenção* e pude constatar que temos o conhecimento, mas isso passa a ser ignorado por nós mesmos ao longo do tempo. No primeiro treinamento foram 180 condutores e no segundo 160. Todos habilitados, com as mais diversas categorias da Carteira Nacional de Habilitação – CNH. Uns, inclusive, se apresentaram como motoristas profissionais, no sentido de saberem mais que os outros.

Num primeiro momento, com espaço aberto, mantinha conversa com os participantes com o objetivo de testar os conhecimentos deles. Todos se diziam conhecedores do Código de Trânsito Brasileiro, que dirigiam de forma correta e respeitavam a sinalização. No segundo momento apresentei regras de conduta, tanto para motoristas quanto para pedestres. Já começaram as surpresas. Por várias ocasiões ouvi que o pedestre é sempre culpado, ele que se atravessa na frente dos carros, atravessa a rua no meio da quadra, fora da faixa de pedestre; ouvi também que as pessoas andam na rua com fones de ouvido ou conversando, que nem olham para os carros. Tudo isso pode acontecer, mas quando esses motoristas se tornam pedestres, mudam? As respostas que tive, em sua esmagadora maioria foram de que sim, enquanto pedestre respeitam as regras. Então eu mesma me pergunto, quem são os pedestres que desrespeitam essas mesmas regras?

Ao falar sobre sinalização, o que todos já conheciam, mostrei a eles que muito estava apenas esquecido. Sim, em nenhum momento tratei de novidades, apenas os fiz lembrar o que já sabiam. Através de dinâmicas expus algumas sinalizações básicas e fiquei muito feliz ao perceber que eles mesmos se davam conta de que cometiam erros sem perceberem. Os provoquei a refazer alguns trajetos específicos, tanto urbanos quanto rodovi-

ários e as explicações foram ótimas. Enquanto uns comentavam sinalizações existentes, outros questionavam se tais sinalizações estavam mesmo expostas, pois não se lembravam. Sim, estamos tão acostumados a praticar rotinas que não percebemos que agimos mecanicamente. Cabe a cada um rever suas práticas e se abrir para novas possibilidades.

Com relação à legislação, a surpresa foi ainda maior. Muitos diziam não saber que havia um novo código de trânsito, vigente desde 1997. Alguns ainda praticavam regras antigas sem nem se preocupar em saber por que os outros conduziam seus veículos de forma diferente. Sim, deparei-me com questionamentos incabíveis, sobre os quais eu mesma tive que refletir posteriormente. Ainda temos pessoas que acreditam que o código continua o mesmo de 1966 e que as mudanças são feitas e desfeitas por qualquer motivo. Convencer esse público de que há discussão e análise sobre os encaminhamentos de mudanças na legislação foi um desafio e tanto. Em alguns momentos me utilizei da ferramenta da internet para mostrar como as sugestões de mudanças nas leis são encaminhadas e como são analisadas. É grande o caminho que temos que trilhar para que a legislação de trânsito no Brasil seja conhecida, praticada e respeitada por todos seus usuários.

No mesmo treinamento tratei sobre cuidados que devemos ter com os veículos. Nesse quesito minha satisfação foi maior. A grande maioria realiza revisões periódicas, mantém documentos e equipamentos em dia. Algumas dúvidas foram apresentadas sobre conhecimentos específicos como pneus, por exemplo, ano de fabricação, validade da borracha, indicação de desgaste de rodagem através do TWI<sup>3</sup>, entre outros. Cuidados com vibrações no volante ou inconstância na estabilidade durante a condução também foram temas analisados. Isso mostra que enquanto condutores assumem a responsabilidade de cuidar do veículo para que tenham maior segurança para si e para os seus.

Reforçando a necessidade de revisões periódicas debatemos sobre alguns itens considerados indispensáveis para segurança de motoristas e passageiros. Manutenções nos freios, considerado por todos como o principal, uma vez que se apresentar qualquer dano pode ocasionar acidentes. A distância de parada, em caso de necessidade, aumenta consideravelmente se os freios estiverem com problemas. Suspensão e amortecedores, consi-

---

<sup>3</sup> Tread Wear Indicator, sigla que indica o desgaste dos pneus, presente obrigatoriamente na banda de rodagem. Os sulcos da banda de rodagem não podem ser menores que 1,6 milímetros de altura. Pneus com sulcos abaixo deste padrão-limite oferecem sérios riscos de segurança.

derados como segundo item, quando desgastados geram problemas de estabilidade ocasionando perda de controle do veículo. Folga na direção foi elencado como terceiro item a ser observado, pois condiz segurança e melhor dirigibilidade para o motorista.

Enfim, numa busca de reacender a chama da curiosidade, posso dizer que alcancei tal objetivo. Ao final do treinamento, sem exceções, todos se mostraram entendedores de seu indispensável papel de agentes ativos para um trânsito melhor. Se perceber como pedestre e como condutor não é uma tarefa muito fácil para motoristas que desempenham seus ofícios dentro de veículos ou cabines de caminhões diariamente. Adentramos no tema educação.

### 3 EDUCAÇÃO

O que é Educação afinal? Quando ouvimos essa pergunta, no que pensamos? Acredito que a grande maioria das pessoas remetam diretamente à escola, com professores, alunos, livros, cadernos, grupos. No entanto, a educação acontece em todos os espaços em que há convivência. “Ninguém escapa da educação. Em casa, na rua, na igreja ou na escola, de um modo ou de muitos, todos nós envolvemos pedaços da vida com ela: para aprender, para ensinar, para aprender-e-ensinar”<sup>4</sup>. Para o autor, a educação se registra em todos os atos e em todos os momentos, desde que as pessoas se permitam que isso aconteça.

Educação no trânsito pode estar relacionada à educação para o trânsito, contudo, não pode uma existir e outra não. Podemos fazer uma relação entre educação e escolarização. Enquanto alguns pais tentam passar para a escola a função de educar, a escola não alcança totalmente seu objetivo de ensinar. Na família, no convívio com os pais ou com os seus, as crianças tem desenvolvidas suas capacidade mentais, cujos aprendizados “lhes ensinaram algo a mais relacionado com o respeito e relacionamento social que é aprendido em casa, com os pais”<sup>5</sup>. No trânsito, de maneira geral, expomos quem somos ou quem gostaríamos de ser. Em determinadas situações, quando nos consideramos detentores da razão, entramos em verdadeiras guerras por direito de manter tal razão. Contudo, quem é o detentor da razão? Quem pratica a regra pré-estabelecida? Será?

<sup>4</sup> BRANDÃO, Carlos Rodrigues. **O que é educação**. 15.ed. São Paulo: Brasiliense, 1985. p. 07

<sup>5</sup> MANTOVANI, Igor. **Educação**: por que e como mudar? Caxias do Sul: Lorigraf, 2016. p. 14.

A Educação no trânsito remete a todos nós, pedestres, condutores, agentes de trânsito, enfim, usuários desse sistema de relações, a refletir sobre nossos comportamentos, valores, ações. Acredito que somos o que somos e não podemos nos transformar a cada momento ou ocasião. Se sou negligente comigo, nos meus espaços, vou ser negligente com o outro e no uso dos espaços comuns vou agir como tal. Quando estamos na rua praticamos ações, boas, ruins, certas ou erradas, ações que nos expõem como cidadãos. Qual o limite do direito de cada um? Poderia dizer como o velho ditado, o direito de um termina quando começa o direito do outro. Mas, onde, ou quem, determina esse limite?

Já a Educação para o trânsito pode ser definida por um encaminhamento de conhecimentos específicos. Os Centros de Formação de Condutores – CFCs executam essa prática diariamente. Ensinam a futuros novos condutores como o trânsito acontece, tanto no quesito legal quanto na prática cotidiana. Da mesma forma, praticam reciclagens para condutores que precisam rever seus conhecimentos específicos sobre o tema. Conhecer o CTB, posso afirmar, é o básico, o indispensável para cada cidadão. Se não sou condutor, sou pedestre, e como tal devo conhecer a regra também. Se como pedestre posso criticar o motorista, devo ter conhecimento sobre o que ele está fazendo para saber se ele está errando ou não. Como criticar algo que não conhecemos? Impossível, é preciso conhecer para poder emitir opinião.

Nas vias, rodovias, estradas, no espaço trânsito, estamos usuários e cidadãos, e todos somos dignos de respeito. Não nos conhecemos, contudo, compartilhamos das mesmas regras. A diferença está exatamente na conduta que cada um adota diante da obrigatoriedade imposta. “O motorista que desrespeita a lei, e eventualmente causa o acidente, nada mais é do que o pedestre que jamais foi treinado para obedecer aos regulamentos de sua sociedade”<sup>6</sup>. Seguimos rotinas criadas por nós, no entanto não aceitamos quando acontece qualquer fato que a mobilize. As adversidades fazem parte do processo e nós estamos expostos a elas sem perceber que da mesma forma movimentamos rotinas alheias. Está carecendo um pouco de autocritica, uma análise interna de comportamento. Falta um entendimento de que o sujeito ao lado também é um cidadão e como tal, tem deveres sim, mas tem direitos também.

---

<sup>6</sup> DAMATTA, Roberto; VASCONCELLOS, João Gualberto Moreira; PANDOLFI, Ricardo. **Fé em Deus e pé na tábua:** como e por que o trânsito enlouquece no Brasil. Rio de Janeiro: Rocco, 2010. p. 91.

Praticamos hábitos adquiridos durante toda uma existência. Aprendemos condutas e conceitos com nossos pais, tios, avós, amigos, professores, enfim, no meio em que vivemos. Esses aprendizados passam a conduzir nossos hábitos, através do que acreditamos ou entendemos como certo ou errado. Com o passar dos anos, vamos inovando e tendo novos conhecimentos. Alguns hábitos podem, outros devem, ser corrigidos, melhorados, aprimorados. Estamos sempre em processo de aprendizado. “Seria uma agressiva contradição se, inacabado e consciente do inacabamento, o ser humano não se inserisse num permanente processo de esperançosa busca”<sup>7</sup>.

A educação, portanto, está diretamente relacionada às interações que nos possibilitam assimilar habilidades, conhecimentos, valores. Ela se registra a partir de observações, imitações, intenções, conclusões, atos e ações de indivíduos que vivem em sociedade. A internalização de modos de atitudes e ações conduz à educação como “fenômeno plurifacetado, ocorrendo em muitos lugares, institucionalizado ou não, sob várias modalidades”<sup>8</sup>. O ato de aprender não requer obrigatoriedade, mas espontaneidade. A partir do momento que nos dispomos a aprimorar conhecimentos os caminhos se abrem.

### 3.1 COMPORTAMENTO

O comportamento, tanto de motoristas quanto de pedestres, faz as condições do trânsito que diariamente usamos. Motoristas, buscando evitar falhas nos veículos e conduzir de forma segura; pedestres visando segurança e confiabilidade; ambos deveriam ter segurança em usufruir de espaços comuns. E na prática? É assim? Poderíamos analisar pelos índices de acidentes de trânsito registrados em vias públicas. As estatísticas estão expostas e mostram que na maioria dos casos, a imprudência e a negligência são as causas de tais sinistros. Muitos são os fatores envolvidos, mas, em sobremaneira, passam a barreira do descuido e chegam ao erro. Sim, pois imprudência é fazer o que não deve e negligência é não fazer o que deve. Logo, as duas estão diretamente ligadas ao comportamento humano.

Os acidentes de trânsito vitimam cerca de 40 mil pessoas por ano no Brasil. Até que ponto estas estatísticas interferem no comportamento de motoristas, pedestres, governantes, legisladores, administradores, agen-

<sup>7</sup> FREIRE, Paulo. **Pedagogia da Indignação**: cartas pedagógicas e outros escritos. São Paulo: UNESP, 2003. p. 52.

<sup>8</sup> LIBÂNEO, José Carlos. **Pedagogia e Pedagogos para quê?** 5.ed. São Paulo: Cortez, 2002. p. 27.

tes de trânsito? Esse questionamento movimenta os estudiosos do trânsito, pessoas que buscam alternativas para conscientização e mudança de comportamento. Algumas transformações só são possíveis a partir do interesse de quem as conduz.

Condução segura é a forma de dirigir veículos, que permite ao motorista reconhecer antecipadamente as situações de perigo e prever o que pode acontecer consigo, com seus acompanhantes, com o seu veículo e com os outros usuários da via pública. Para conseguirmos essa meta, são necessários alguns critérios, básicos: conhecimento, que nada mais é do que saber as proibições, permissões e determinações previstas em Lei; habilidade, ou seja, ter constante domínio do veículo que está conduzindo; atenção, estar sempre atento a todos os elementos que compõem o trânsito, sinalização, veículos, pedestres, entre outros; previsão, estar sempre em alerta, não desviar a atenção para nada nem por motivo algum, problemas e imprevistos acontecem a todo momento; e decisão, agir rapidamente e de forma acertada. Falo aqui de um conjunto de atitudes, comportamentos e valores, algo que está em nós, só precisamos lembrar delas constantemente.

Somos analíticos quando observamos o outro. Tecemos comentários, criticamos e até nos achamos no direito de emitir opiniões. E quando o analisado, comentado e observado somos nós? Os conselhos que damos para os outros são seguidos por nós? Fica aqui uma sugestão de primeiro olhar para si. O trânsito é um ambiente propício para essas análises. “No caso do Brasil, as movimentações individuais seguem sempre e previsivelmente na direção de ignorar ou ultrapassar a regra em nome de alguma singularidade, contexto ou circunstância pessoal”<sup>9</sup>. Segundo o autor, essa circunstância transforma o espaço trânsito em ambiente propício à violência.

A ética que praticamos deve ser a mesma que seguimos nas adversidades da vida cotidiana. Enquanto estamos na rua, tanto como pedestre quanto como motorista, devemos seguir e acatar a sinalização, a legislação, a conduta no uso do espaço comum. Compartilhar para dividir. Não podemos fazer errado porque não há um agente de trânsito por perto para nos atuar. Não devemos passar o sinal vermelho porque estamos com pressa. Não é porque só vou buscar alguém ou dar um recado que posso estacionar em fila dupla. Conduzir motocicleta não nos dá o direito de circular por

---

<sup>9</sup> DAMATTA, Roberto; VASCONCELLOS, João Gualberto Moreira; PANDOLFI, Ricardo. **Fé em Deus e pé na tábua**: como e por que o trânsito enlouquece no Brasil. Rio de Janeiro: Rocco, 2010. p. 47.

entre os veículos ou atalhar pela calçada. Todas essas ações devem ser evitadas porque acreditamos que com elas teremos um trânsito mais seguro e não por causa da multa ou do xingamento.

Esse pensamento nos conduz a refletir sobre relações de poder. Conseguir se desprender de si mesmo e se permitir pensar de forma diferente, observando cada detalhe, mantendo a prudência, esse é o desafio para analisar a conduta. Poder, saber e cuidado de si são as bases do pensamento foucaultiano que remete os sujeitos a perceberem como se constituem como sujeitos. Para o pensador,

as relações de poder suscitam necessariamente, apelam a cada instante, abrem a possibilidade a uma resistência, e é porque há possibilidade de resistência e resistência real que o poder daquele que domina tenta se manter com tanto mais força, tanto mais astúcia quanto maior for a resistência<sup>10</sup>.

Michel Foucault entende que ética implica na constituição de sujeito moral relacionando às suas ações a reações pessoais, uma conduta que visa autonomia e não submissão a um sistema que impõe regras e obrigações. Esse sujeito, ao se entender autônomo, conduz seus atos por acreditar em si e não por estar cumprindo o que lhe foi imposto. Quando muitas pessoas se perceberem como sujeitos autônomos de si, as infrações terão um alto índice de redução. É como não passar no sinal vermelho por entender os riscos possíveis e não porque o agente de trânsito está fiscalizando.

Observo muito que os motoristas não param seus veículos para os pedestres atravessarem a rua na faixa a eles destinada. O estresse do dia a dia, o excesso de tarefas, o acelerado da rotina que vivemos faz com que estejamos sempre com pressa. A velocidade permitida não é seguida e por isso não há tempo suficiente para ceder espaço para os pedestres. Contudo, estes mesmos motoristas, quando se deslocam para outros espaços, principalmente cidades onde a fiscalização desse tipo de conduta é mais rigorosa, mudam seus comportamentos e param para que a travessia seja feita pelos pedestres com segurança.

Alguns comportamentos de riscos que são registrados constantemente no espaço trânsito: excesso de velocidade, acontece tanto nas cidades,

---

<sup>10</sup> FOUCAULT, Michel. **Ditos e escritos**: estratégia, poder-saber. Tradução Vera Lucia Avelar Ribeiro. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2003. p. 232.

nas estradas, nas rodovias; ultrapassagem perigosa, principalmente quando não há condições ou em locais proibidos; não uso de cinto de segurança ou dos dispositivos de retenção, essenciais para segurança; distrações ao volante, principalmente pelo uso de telefone celular ou GPS<sup>11</sup>; consumo de bebidas, drogas e remédios, todos relacionados à atenção do motorista; motociclistas e ciclistas que não usam o capacete, tão importante; e, cuidados em condições adversas, principalmente as climáticas, como neblina, chuva ou vento. Sempre é prudente analisar que não basta ter habilidade para dirigir um veículo, é salutar observar as condições que dispomos para tal prática.

Posso afirmar que o comportamento no trânsito tem muitas interfaces, no entanto a mais difícil é a dificuldade que temos em obedecer regras e normas impostas. Essa situação não é exclusividade do Brasil, onde houver pessoas ela será registrada.

#### **4 TRÂNSITO: UM PROBLEMA MUNDIAL**

O mundo vive uma demanda crescente de problemas no trânsito. A Organização das Nações Unidas – ONU realizou várias pesquisas e chegou a triste constatação de que os acidentes de trânsito são a nona causa de mortes e ferem entre 20 e 50 milhões de pessoas por ano mundialmente. Aproximadamente 1,3 milhões de pessoas morrem anualmente em acidentes de trânsito. Também foi constatado que a frota de veículos no mundo dobrou nos últimos dez anos.

As causas dos acidentes, segundo pesquisas da Organização Mundial da Saúde – OMS, estão relacionadas, em sua esmagadora maioria, à ação humana, em segundo lugar estão causas mecânicas e por último as condições de vias e estradas. Você poderia perguntar quando a falha é mecânica? Eu explico, quando ocorre um problema, uma falha, em uma determinada peça do veículo. Vamos mais a fundo, se estamos em uma estrada e ficamos sem freio, por exemplo, a falha neste caso é humana. Como? Certamente não houve uma revisão prévia antes da viagem. Se mantivermos os veículos revisados e com suas manutenções preventivas em dia, dificilmente teremos falhas mecânicas. Daí o motivo das empresas fabricantes de veículos manterem recall em modelos automotivos que tenham apresentado pro-

---

<sup>11</sup> Global Positioning System, em português significa *Sistema de Posicionamento Global*, e consiste numa tecnologia de localização por satélite.

blemas em peças originais. Sim, esses seriam problemas mecânicos, caso não fossem revistos. Por isso é muito importante que façamos os recalls nas situações solicitadas pelos fabricantes. Manter as revisões e manutenções em dia inibe as falhas humanas.

Objetivando reduzir pela metade os índices alarmantes e visando o autocuidado e proteção dos demais através da conscientização, a ONU e a OMS em conjunto com vários países ao redor do mundo lançaram a *Campanha Cultura de Paz no Trânsito*. Denominada *Década de Ação pela Segurança no Trânsito*, a campanha iniciou em 2011 e se estenderá até 2020. Baseada em cinco pilares, a iniciativa trata de gestão, fiscalização, segurança, saúde e educação, envolvendo governantes do mundo todo. Segundo o Informe Mundial sobre a Situação de Segurança no Trânsito, publicado em 2009, os países com maior índice de mortes por acidentes são Índia, China, Estados Unidos e Rússia. No Brasil, a situação está crucial, somos o quinto colocado neste ranking.

E enquanto sujeitos diretamente envolvidos nessas estatísticas, podemos pensar em como mudar nossas atitudes. O uso comum de espaços públicos evidencia falta de civilidade gerando agressividade. Essa violência é demonstrada “numa epidemia de acidentes cujo fundo tem ligação direta com um estilo específico de construir, ocupar e usar o espaço público, seja como pedestre ou como condutor”<sup>12</sup>. Penso que um primeiro passo seja não procurar culpados para o que acontece. Sempre que falamos em acidente de trânsito, a primeira pergunta é quem foi o culpado. Essa questão pode ser alterada para: o que poderia ser mudado para evitar tal sinistro?

#### **4.1 AÇÕES ADOTADAS NO BRASIL**

O CTB estabelece como princípios do trânsito: dignidade da pessoa humana, igualdade de direitos, participação através de mobilização da sociedade, corresponsabilidade pela vida social baseando nossas atitudes. Também diz que para que haja um trânsito seguro são necessários alguns fatores como: vias em boas condições de trafegabilidade e adequadamente sinalizadas; veículos em bom estado; condições climáticas favoráveis; motoristas e pedestres; e, atitudes positivas.

A imprudência, o descaso e a mais chocante e irreconhecível

---

<sup>12</sup> DAMATTA, Roberto; VASCONCELLOS, João Gualberto Moreira; PANDOLFI, Ricardo. **Fé em Deus e pé na tábua:** como e por que o trânsito enlouquece no Brasil. Rio de Janeiro: Rocco, 2010. p. 49.

incivilidade brasileira no trânsito decorrem da ausência de uma visão igualitária de mundo, justamente num espaço inevitavelmente marcado e desenhado pela igualdade mais absoluta entre seus usuários, como ocorre com as ruas e avenidas, as estradas e viadutos<sup>13</sup>.

Na legislação estão estabelecidos os deveres do motorista, como portar a CNH dentro do prazo de validade, verificar equipamentos obrigatórios, condições do veículo, combustível, antes de sair, ter domínio do veículo e dirigi-lo com atenção e cuidado. Poderíamos acrescentar zelar pela manutenção e conservação do patrimônio que usa, mesmo que não seja sua propriedade. No trânsito não há diferença de propriedade, mas, de ação e atitude.

Não entrando no quesito legislação, mas apenas usando alguns exemplos que foram adotados buscando a conscientização de usuários do trânsito no Brasil, posso citar: o índice de alcoolemia foi reduzido a zero buscando diminuir o comportamento arriscado assumido por motoristas que ainda tomam o volante sob influência de álcool; o uso de capacetes para motociclistas e de cinto de segurança e dispositivos de retenção são obrigatórios por primarem pela segurança de seus usuários. “Todos são favoráveis e reconhecem a necessidade da punição e da lei, mas todos reclamam, muitas vezes com indignação, quando são punidos<sup>14</sup>”. Segundo o autor a maioria dos motoristas não se reconhece como infrator e considera o outro como tal, sempre com a intenção de transferir responsabilidades.

As multas são aplicadas quando há infração, por isso, elas existem na tentativa de coibir tais atitudes. Contudo se faz necessário observar que em se tratando de poder público, mudanças denotam reações, nem sempre favoráveis. Aliás, na grande maioria dos atos das ações governamentais que visam regular comportamentos as resistências se mostram rapidamente. Como exemplo, cito a regulamentação do uso do cinto de segurança, discussão iniciada no final dos anos 70 do século XX, ou ainda a famosa *Lei Seca*, no início dos anos 2000. As duas regulamentações tiveram diferentes defesas. Enquanto alguns grupos se mobilizavam a favor das novas normas, outros se digladiavam no sentido de contrariar o que estava sendo proposto. Com o passar do tempo as pesquisas mostraram os resultados alcançados com tais mudanças e as opiniões sofreram alterações. Não que todos fiquem convencidos ou que ninguém mais irá contrariar as regras, mas na maioria das

<sup>13</sup> DAMATTA, Roberto; VASCONCELLOS, João Gualberto Moreira; PANDOLFI, Ricardo. **Fé em Deus e pé na tábua:** como e por que o trânsito enlouquece no Brasil. Rio de Janeiro: Rocco, 2010. p. 64.

<sup>14</sup> DAMATTA, Roberto; VASCONCELLOS, João Gualberto Moreira; PANDOLFI, Ricardo. **Fé em Deus e pé na tábua:** como e por que o trânsito enlouquece no Brasil. Rio de Janeiro: Rocco, 2010. p. 118.

situações, a conscientização prevalece.

Segundo o Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN, a frota brasileira está em torno de 66 milhões de veículos, desde motos, automóveis, camionetas, caminhões e ônibus. Alcançar todo esse público requer muito empenho e criatividade. Os Departamentos de Trânsito – DETRANs de todos os Estados brasileiros criam constantemente campanhas publicitárias buscando mudar as atitudes e ações de motoristas e pedestres. Contudo, “fazer com que o cidadão (motorizado ou não) sinta-se corresponsável pelo que ele mesmo percebe como caos é um dos pontos essenciais de qualquer campanha publicitária que queira obter êxito<sup>15</sup>”. Conseguir tal objetivo só é possível através da conscientização, por isso tantas tentativas empreitadas das mais diversas formas. Algumas com textos e imagens de impacto visual, outras com insinuações que provocam os usuários do trânsito a repensar seus comportamentos.

## 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Educação e comportamento, dois aspectos que podem gerar conflito enquanto análise. Assim, aprofundo um quesito que, por diversas ocasiões pude perceber que as pessoas não se dão conta de que ações estão relacionadas às relações que fazemos. Consideremos a questão, qual a diferença entre erro e violação? Erro é quando praticamos uma ação de forma contrária à correta. Como exemplo, quando há duas sinalizações em um mesmo local, um semáforo indicando proibido conversão à direita e, no mesmo mastro instalada uma placa de permitido conversão à direita. Já violação é ver uma sinalização posta e praticar ato contrário a ela, como estacionar em local proibido. Se é proibido está sinalizado, logo, violamos algo já instalado.

Comportamentos podem ser mudados, só depende de nós. Condu-tas estão relacionadas ao modo de reação que dispomos diante de algum estímulo. Nossas emoções estão diretamente pautadas no que podemos ver e sentir. Quando tomamos atitudes estamos nos pondo diante do que acreditamos e nos fidelizamos. Contudo, ainda temos motoristas imprudentes e negligentes atuando no trânsito de maneira geral. Se nós somos esses motoristas, por que não mudamos nossas ações e começamos a fazer a diferença?

---

<sup>15</sup> DAMATTA, Roberto; VASCONCELLOS, João Gualberto Moreira; PANDOLFI, Ricardo. **Fé em Deus e pé na tábu**a: como e por que o trânsito enlouquece no Brasil. Rio de Janeiro: Rocco, 2010. p. 108.

É importante mantermos manutenções periódicas nos veículos que usamos, o desgaste de um componente prejudica os demais, por isso é preciso observar a vida útil das peças. Como ações básicas, indico: palhetas dos para-brisas devem ser trocadas quando ressecadas; pneus, sempre calibrados nas libras indicadas para cada veículo, com o TWI em condições de trafegabilidade; se tiver pneus mais gastos, manter os melhores na traseira visando estabilidade e segurança; cinto de segurança e dispositivos de retenção sempre em perfeitas condições e seu uso deve ser constante e em todos os trajetos, por mais curtos que possam ser; ao viajar sempre fazer uma revisão básica, que pode considerar suspensão, direção, freios e iluminação, itens primordiais para uma viagem segura; e, claro, rever sinalização, documentação, equipamentos obrigatórios e combustível. Boa viagem!

Nossas condutas são praticadas a partir de alguns ensinamentos ou conhecimentos que adquirimos. A vida em sociedade nos concede espaços sempre ocupados, principalmente com condutas, pensamentos e valores. Deixo aqui algumas sugestões simples, que muito podem ajudar para melhorarmos nossas atitudes. Se está com pressa, não adianta acelerar, brigar com o outro, isso só vai deixar você mais estressado; a solução, sair antes. Pense seu trajeto, planeje o tempo necessário de deslocamento antes de sair, isso lhe dará mais segurança e tranquilidade no ato de dirigir. Mantenha atenção redobrada em escolas, creches, hospitais e alto fluxo de pedestres ou ciclistas, esses locais geram irritação e nervosismo. Facilite acesso ou mudança de faixa, lembre-se, se a via é sinalizada com mais de uma faixa, a ultrapassagem pode ser efetuada de qualquer lado, mantenha atenção. Promova acesso para ambulâncias, caminhões de bombeiros, polícia; eles estão em ação e podem estar mais estressados que você. Sinal amarelo significa “término do direito de passagem” e não “acelere para passar”, pense em segurança. Sinalize manobras, talvez para você não seja necessário, mas, para quem está atrás de você pode fazer a diferença, note-se de quando você é quem está atrás do motorista que não sinaliza quando vai entrar à direita ou à esquerda. E, para concluir, lembre-se, somos todos pedestres.

## 6 REFERÊNCIAS

BRANDÃO, Carlos Rodrigues. **O que é Educação**. 15.ed. São Paulo: Brasiliense, 1985.

DAMATTA, Roberto; VASCONCELLOS, João Gualberto Moreira; PANDOLFI, Ricardo **Fé em Deus e Pé na Tábua:** como e por que o trânsito enlouquece no Brasil. Rio de Janeiro: Rocco, 2010.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO – **DENATRAN** – Página Oficial do DENATRAN; Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br>> . Acesso em: 20 jan. 2018.

DEPARTAMENTO ESTADUAL DE TRÂNSITO – **DETRAN/RS** – Página Oficial do DETRAN/RS. Disponível em: <<http://www.detrans.rs.gov.br>>. Acesso em: 20 jan. 2018.

FONTOURA, Iara Purcote; SABATOVSKI, Emilio. **Código de Trânsito Brasileiro**.11.ed. atual. Curitiba: Juruá, 2004.

FOUCAULT, Michel. **Ditos e Escritos:** estratégia, poder-saber. Tradução Vera Lucia Avelar Ribeiro. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2003.

FREIRE, Paulo. **Pedagogia da Indignação:** cartas pedagógicas e outros escritos. São Paulo: UNESP, 2003.

LIBÂNEO, José Carlos. **Pedagogia e Pedagogos para quê?** 5.ed. São Paulo: Cortez, 2002.

MANTOVANI, Igor. **Educação:** por que e como mudar? Caxias do Sul: Lorigraf, 2016.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS – **ONU** – Página Oficial da ONU. Disponível em: <<http://www.onu.org.br>>. Acesso em: 20 jan. 2018.

SENNETT, Richard. **Autoridade**. 2.ed. Rio de Janeiro: Record, 2012.