

PATRICIA CONCEIÇÃO PIRES DE OLIVEIRA

***ACIDENTES DE TRÂNSITO: UMA VISÃO A PARTIR DAS
VÍTIMAS EM CAMPINAS***

CAMPINAS

2002

PATRICIA CONCEIÇÃO PIRES DE OLVIERA

***ACIDENTES DE TRÂNSITO: UMA VISÃO A PARTIR DAS
VÍTIMAS EM CAMPINAS***

*Dissertação de Mestrado apresentada à Pós-Graduação
da Faculdade de Ciências Médicas da Universidade
Estadual de Campinas para obtenção do título de Mestre
em Ciências Médicas, área de Ciências Biomédicas.*

ORIENTADOR: PROF. DR. MARCOS DE SOUZA QUEIROZ

CAMPINAS

2002

NIDADE	30
CHAMADA	T/UNICAMP
	OL4a
EX	
IMBO BCI	52323
IOC.	124103
C	☐
D	☒
IEÇO	R\$ 11,00
ITA	
CPD	

**FICHA CATALOGRÁFICA ELABORADA PELA
BIBLIOTECA DA FACULDADE DE CIÊNCIAS MÉDICAS
UNICAMP**

MO0179200-6

279831

~~OL4ac~~
OL4a

Oliveira, Patrícia Conceição Pires de
Acidentes de trânsito em Campinas : uma visão a partir das vítimas
em Campinas / Patrícia Conceição Pires de Oliveira. Campinas, SP :
[s.n.], 2002.

Orientador : Marcos de Souza Queiroz
Dissertação (Mestrado) Universidade Estadual de Campinas.
Faculdade de Ciências Médicas.

1. Acidentes de trânsito. 2. Políticas Públicas. I. Marcos de
Souza Queiroz. II. Universidade Estadual de Campinas. Faculdade de
Ciências Médicas. III. Título.

Banca examinadora da Dissertação de Mestrado

Orientador: Prof. Dr. Marcos de Souza Queiroz

Membros:

1. Profa. Dra. Maria Cecília Masselli

2. Prof. Dr. Nilson Fernandes Dinis

3. Prof. Dr. Marcos de Souza Queiroz

Curso de pós-graduação em Ciências Médicas, da Faculdade de Ciências Médicas da Universidade Estadual de Campinas.

Data: 25/02/2002

AGRADECIMENTOS

Agradeço à todas as pessoas que através de seus depoimentos tornaram possível a realização dessa pesquisa. Agradeço também ao meu orientador, Prof. Dr. Marcos de Sousa Queiroz, pelo constante apoio e ampla liberdade que me propiciou no desenvolvimento deste trabalho.

*O mecanismo da produção de conhecimento é a
sucessão da fantasia audazmente desvairada e
da crítica impiedosamente realista.*

Freud, 1915

	<i>PÁG.</i>
RESUMO.....	xxi
APRESENTAÇÃO.....	xxv
1. INTRODUÇÃO BIBLIOGRÁFICA.....	33
1.1. Situação dos Acidentes de Trânsito no Mundo e no Brasil.....	35
1.1.1. Alguns Aspectos Epidemiológicos e Econômicos.....	38
1.1.2. Fatores causadores de Acidentes de Trânsito.....	46
1.2. A situação do trânsito no Brasil e o novo código de trânsito.....	64
1.3. Acidentes de Trânsito no Estado de São Paulo e em Campinas.....	89
1.4. Representações Sociais: Uma Perspectiva Crítica a partir da Teoria da Ação Comunicativa de Habermas.....	114
2. OBJETIVOS.....	137
2.1. Geral.....	139
2.2. Específicos.....	139
3. METODOLOGIA.....	141
3.1. O Método.....	143
3.2. Sujeitos da Pesquisa.....	144
3.3. Instrumento.....	144
4. DISCUSSÃO E ANÁLISE DOS DADOS.....	147
4.1. As Vítimas Pesquisadas.....	149

4.2. Uma Análise Qualitativa de Pacientes de Acidente de Trânsito.....	160
4.3. O Problema do Trânsito Segundo a Secretaria dos Transportes da Prefeitura Municipal de Campinas.....	194
5. CONCLUSÃO.....	255
6. SUMMARY.....	263
7. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	267
8. ANEXOS.....	279
Anexo 1: Roteiro de Entrevista I.....	281
Anexo 2: Roteiro de Entrevista II.....	287

LISTA DE TABELAS

	<i>PÁG.</i>
Tabela 1: Mortos em AT e ANO.....	65
Tabela 2: Índice de mortos em AT por cada 100.000 habitantes de acordo com o ano.....	65
Tabela 3: Vítimas de AT, segundo sexo e faixa etária.....	66
Tabela 4: Vítimas de AT e situação no acidente.....	67
Tabela 5: AT com vítimas segundo a natureza.....	68
Tabela 6: AT com vítimas segundo o período e a área.....	69
Tabela 7: AT com vítimas fatais segundo sexo e faixa etária.....	70
Tabela 8: AT com vítimas fatais segundo os tipos de vítimas.....	71
Tabela 9: Veículos envolvidos em acidentes com vítimas.....	72
Tabela 10: Acidentes de tráfego rodoviário número de acidentes, segundo a gravidade - 1995 a 1998.....	73
Tabela 11: Acidentes de tráfego rodoviário número de pessoas envolvidas em acidentes, segundo a gravidade - 1995 a 1998.....	74
Tabela 12: Acidentes de tráfego rodoviário número de veículos envolvidos em acidentes, por classe de veículo - 1995 a 1998.....	75
Tabela 13: Acidentes de tráfego rodoviário número de acidentes por tipo e gravidade da ocorrência 1998.....	76
Tabela 14: Mortos em AT de acordo com ano São Paulo e região administrativa de Campinas.....	91

Tabela 15:	Vítimas fatais em AT de acordo com o ano estado de São Paulo e Campinas.....	91
Tabela 16:	Vítimas fatais em AT de acordo com idade estado de São Paulo e Brasil.....	92
Tabela 17:	Vítimas fatais em AT segundo faixa etária - estado de São Paulo e região administrativa de Campinas – 1996.....	93
Tabela 18:	Vítimas fatais em AT segundo faixa etária estado de São Paulo e Campinas.....	95
Tabela 19:	Número de AT por 100.000 habitantes e ano.....	98
Tabela 20:	Vítimas fatais por 100 mil habitantes.....	99
Tabela 21:	Vítimas fatais em acidentes de trânsito por 100 mil habitantes.....	100
Tabela 22:	Vítimas fatais em acidentes de trânsito por 100 mil habitantes Campinas e países da comunidade européia 1997.....	101
Tabela 23:	Número de AT por 10.000 veículos.....	102
Tabela 24:	Número de AT com vítimas por 10.000 veículos.....	103
Tabela 25:	Atropelamentos por 10 mil veículos.....	104
Tabela 26:	Vítimas fatais em acidentes de trânsito por 10 mil veículos.....	105
Tabela 27:	Vítimas fatais em acidentes de trânsito por 10mil veículos.....	106
Tabela 28:	Evolução de AT com vítimas e atropelamentos no município de Campinas.....	107
Tabela 29:	Acidentes de trânsito com vítimas e atropelamentos por mês.....	108
Tabela 30:	AT com vítimas e atropelamentos por dia da semana.....	109
Tabela 31:	AT com vítimas e atropelamentos por horário.....	111
Tabela 32:	Vítimas fatais em acid. de trânsito por faixa etária.....	112

LISTA DE QUADROS

	<i>PÁG.</i>
Quadro 1: Mortalidade proporcional por AT no sexo masculino em vários países.....	42
Quadro 2: Crimes e penas no novo código de trânsito brasileiro.....	87



RESUMO

O presente trabalho tem como objetivo trazer à tona o aspecto subjetivo do Acidente de Trânsito, baseado em análise qualitativa de acidentados. Pretende, mais especificamente, detectar o perfil sócio-econômico-demográfico (idade, sexo, profissão, local de residência, etc.) do acidentado; focalizar as circunstâncias físicas e psicológicas intervenientes no acidente e as conseqüências que o mesmo representa para o acidentado e suas famílias e analisar as representações sociais dos envolvidos no acidente, tendo em vista o seu significado diante de suas circunstâncias sociais e psicológicas. Pretende também focalizar o problema do AT através do conhecimento de técnicos da Secretaria do Transporte do Município de Campinas, com o propósito não só de dimensionar o problema como também encontrar posturas e obstáculos ao seu controle.

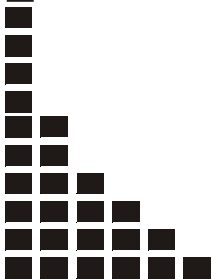
O primeiro instrumento utilizado foi um roteiro de entrevista semi-estruturado aplicado a vítimas de AT, internadas em um Hospital Público de Campinas no ano de 1999. Pelo critério de saturação, foram entrevistados 20 pacientes, 15 do sexo masculino e 5 do sexo feminino, com idade acima de 18 anos.

O segundo instrumento utilizado foi um roteiro de entrevista semi-estruturada aplicado a técnicos da Secretaria do Transporte de Campinas, incluindo o Secretário da gestão atual e anterior, no mesmo ano. Pelo mesmo critério, foram entrevistados 7 desses técnicos. Tanto as entrevistas com os técnicos como com as vítimas tiveram duração de 2 a 3 horas, foram gravadas e posteriormente transcritas.

A análise dos dados revelou que os acidentes de trânsito estão intrinsecamente relacionados com a imprudência (não uso de equipamentos de segurança como capacete e cinto de segurança, consumo de drogas principalmente o álcool e excesso de velocidade); com o Stress e, principalmente, com a condição de juventude do sexo masculino (destaque para o grupo de condutores de motocicleta). Também foi possível verificar que, com a exceção das mortes entre condutores e ocupantes de motocicleta que triplicou nos anos de 1997 e 1998, houve, desde a municipalização do trânsito em Campinas (1992), uma queda significativa no índice total de mortes ocorridas no trânsito, queda esta atribuída a um conjunto de ações voltadas à segurança de pedestres e motoristas desenvolvida pela Secretaria dos Transportes. Dentre essas ações, destaca-se o Programa de Ensino de Trânsito nas Escolas (PETE), que faz parte do Programa de Educação e Segurança no

Trânsito, cujo objetivo é promover uma mudança comportamental na população, pedestre ou motorista, conscientizando-a a adotar a segurança no trânsito como valor pessoal e prioritário.

Concluimos que tanto os Acidentes de Trânsito como as representações sociais de sua ocorrência, variam significativamente conforme a idade, o sexo, a personalidade e a cultura dos indivíduos envolvidos. Sugerimos, em um nível mais abrangente, que a solução do problema de trânsito requer, sobretudo, a implementação de políticas públicas que levem em conta a dimensão cultural e enfatizem a educação para o trânsito.



APRESENTAÇÃO

Essa pesquisa estuda alguns aspectos relacionados com os Acidentes de Trânsito (AT) no município de Campinas, focalizando dois ângulos diferentes e, até um certo ponto, complementares: uma pesquisa qualitativa com vítimas de AT e, finalmente, uma pesquisa qualitativa com técnicos em trânsito da Prefeitura Municipal de Campinas. Pretende-se detectar, além de um perfil geral do problema de Acidente de Trânsito sob o ponto de vista estatístico, as circunstâncias do acidente, as características sócio-econômicas, culturais, psicológicas e o significado do AT a partir do ponto de vista das vítimas. Esse foco, traz à tona o aspecto subjetivo do AT, e está baseado em metodologia qualitativa, desenvolvida pelas Ciências Sociais, em geral, e pela Antropologia Social e Psicologia Social em particular.

É um pressuposto teórico fundamental desse estudo ser o comportamento no trânsito fortemente influenciado por um sistema de valores, estreitamente relacionado com uma dimensão sócio-cultural. Em praticamente todo o mundo contemporâneo, o comportamento do motorista constitui o principal fator responsável por acidentes. Diante deste fato, a OMS (1984) concluiu que é necessário um conhecimento maior dos contextos sócio-culturais e psicológicos para o desenvolvimento de programas de capacitação, reabilitação e educação, que promovam um comportamento mais adequado, mais prudente, principalmente entre os jovens, tendo em vista as graves conseqüências dos AT e o alto custo social que representam.

Os programas preventivos, que visam à mudança de valores, atitudes e comportamentos por meio da Educação e Ações Preventivas, devem atentar às características sócio-culturais e psicológicas dos grupos alvos. Mudanças de atitudes em relação à segurança no trânsito implicam mudanças em outras áreas do comportamento como, por exemplo, em relação ao uso de álcool e outras drogas. O objetivo principal dessa pesquisa é, portanto, contribuir para o conhecimento de aspectos epidemiológicos, sócio-culturais e psicológicos intervenientes nos AT numa tentativa de contribuir para o controle dos mesmos.

Do ponto de vista acadêmico, no contexto da reforma sanitária, em processo de implementação no Brasil e em sintonia com a maior parte do mundo desenvolvido e em desenvolvimento, os AT passaram a ser percebidos como um aspecto da saúde pública,

assim como os acidentes de trabalho, o uso de drogas, o comportamento sexual e outros aspectos sociais que, direta ou indiretamente afetam a saúde da população.

Esta postura, compatível com a perspectiva difundida pela Organização Mundial da Saúde (citado por O'NEILL, 1983), tem enfatizado uma visão que dimensiona o completo bem estar físico, mental e social do indivíduo, e não só a ausência de doenças. O aspecto revolucionário em que se assenta tal proposta é a percepção da saúde e da doença numa perspectiva que vai além do organismo biológico individual e penetra na estrutura e organização sociais. Nesse sentido, um papel especial é dedicado à participação e ao controle da comunidade no planejamento, organização e operação desses serviços.

O argumento desenvolvido pela OMS é que a tecnologia desenvolvida por uma medicina centrada no hospital pouco pode fazer diante dos principais problemas de saúde de uma sociedade moderna que já tenha conquistado o flagelo das doenças infecciosas. Os acidentes de trabalho e de trânsito, o consumo descontrolado de tabaco, álcool, drogas e medicamentos, a dieta desequilibrada e inadequada, a ocupação sedentária, a violência e o estresse urbanos, os desequilíbrios mentais, os hábitos sexuais de risco, a poluição urbana e vários outros fatores que têm a sua origem no modo de vida não podem ser controlados ou sequer dimensionados pela tecnologia disponível num hospital. Para dar conta de tais problemas, seria necessário implementar uma concepção de saúde integrada com o modo de vida da população, que muitas vezes têm origem no modo como a sociedade interage com o meio ambiente e, em seu interior, no modo como os indivíduos interagem entre si.

Do ponto de vista acadêmico, esse estudo é essencialmente multidisciplinar, recebendo contribuições principalmente da Antropologia Social, da Psicologia Social e da Sociologia, acrescentando conhecimentos a um tema que tem sido abordado quase que exclusivamente pela Epidemiologia. Na confluência dessas disciplinas, o estudo sobre AT contribui não só para o desenvolvimento dessas áreas, como também para a otimização dos serviços de saúde e da implementação de políticas públicas.

A concentração da pesquisa no município de Campinas justifica-se pelo fato deste município ter se caracterizado, em vários aspectos, como pioneiro no processo de descentralização e municipalização, não só de serviços de saúde, como também de trânsito.

A sua experiência poderá contribuir de modo significativo para a geração de conhecimentos e tecnologias que permitam o aprimoramento deste processo em escala mais ampla. A questão teórica das representações sociais, que informa teórica e metodologicamente esse foco da pesquisa merece uma palavra à parte.

Representações Sociais.

Esta perspectiva significa uma abordagem compreensiva que percebe o ator social como um agente que interpreta o mundo à sua volta com uma atitude que contém intenções e, portanto, projetos de ação. É uma perspectiva que privilegia a profundidade das informações em detrimento da sua extensão. A tradição acadêmica da Antropologia Social e Cultural tem mostrado a importância deste tipo de abordagem, principalmente no estudo de representações simbólicas, avaliações e classificações que ocorrem no interior de uma determinada cultura. Em grande medida, são dimensões imponderáveis da vida social e cultural, que o método quantitativo simplesmente não consegue atingir. Para capturar estas dimensões, como enfatizara Malinowsky (1984), mais do que um conjunto organizado de indagações, o pesquisador necessita equipar-se com uma sensibilidade aberta para o imprevisível e preparar-se para poder ver o que não consta em perguntas e preocupações configuradas num esquema metodológico fechado.

Nesta abordagem, o plano de pesquisa não permaneceu prisioneiro de hipóteses a-priorísticas, uma vez que a compreensão do problema resultou de um processo indutivo que foi se definindo e se delimitando na exploração do contexto social da própria pesquisa e das informações transmitidas por informantes que exibiram conhecimento e avaliação sobre ele.

É um pressuposto fundamental da pesquisa que os sujeitos entrevistados tenham representações, embora incompletas, relativamente coerentes em relação ao universo vivido e experimentado. Isso significa um conhecimento prático, de senso comum, que forma uma concepção de vida e orienta as suas ações individuais. Como sujeitos da pesquisa, identificaram e analisaram os seus problemas e propuseram intervenções mais

eficazes na realidade. O conjunto dessas representações, compreendendo consenso e discórdia a respeito de vários tópicos relativos ao universo vivido e experimentado, ofereceu uma compreensão da realidade que, dificilmente, uma pesquisa quantitativa poderia se propor a atingir.

A seleção dessa amostra de 20 pacientes hospitalizados obedeceu ao critério de disponibilidade e interesse em abordar o tema pesquisado. A metodologia qualitativa já demonstrou em várias ocasiões a utilidade deste enfoque, uma vez que permite a expressão do que um conjunto maior da comunidade sente, pensa e faz, mas não se expressa dentro de um quadro de referência formalizado e coerente, deixando esta tarefa para os seus "intelectuais" (Turner, 1959).

O propósito nessa parte do estudo é, portanto, descer à microsubjetividade da experiência subjetiva do AT, procurando, ao mesmo tempo, remetê-la a um nível sociológico e cultural mais amplo. É uma aproximação inovadora no contexto das Ciências Humanas que insere seu olhar numa perspectiva psicológica e microsociológica, que sem dúvida permitirá ampliar o foco em questão, excessivamente visto apenas do ponto de vista epidemiológico.

Situações de crise e conflito no âmbito das relações sociais foram utilizadas tanto por Gluckman (1967) como por Turner (1959), com seu conceito de “drama social”, como condições cruciais que permitem a análise da estrutura social mais profunda. No âmbito da antropologia social e sociologia, situações de crise são consideradas ideais, uma vez que os pressupostos que dão suporte à interação social são questionados fazendo emergir conflitos que tornam transparentes as bases, muitas vezes antagônicas, em que se assenta a estrutura social.

O mesmo esquema, que provou ser extremamente útil na análise ao nível social deve também ser importante ao nível psicológico, embora a literatura não tenha até agora focalizado este aspecto. Assumimos, como pressuposto teórico, que o AT, na medida em que pode constituir uma situação limite, permite ao indivíduo expor estruturas psíquicas que normalmente são camufladas ou amortecidas pela rotina do cotidiano. Esperamos focalizar este aspecto a partir de temas relacionados com a família, o governo, os valores, o

trabalho, a vida moderna, a religião e ao próprio trânsito, tendo como eixo central o AT sofrido pela vítima. Com esta orientação teórica, a investigação sobre AT deverá se concentrar no significado subjetivo do evento a partir da análise das representações sociais de suas vítimas.



INTRODUÇÃO
BIBLIOGRÁFICA

1.1. SITUAÇÃO DOS ACIDENTES DE TRÂNSITO NO MUNDO E NO BRASIL

Os estudos sobre acidentes de trânsito (AT) no Brasil são escassos, as ações de prevenção e controle estão apenas se iniciando e pouco se conhece sobre o comportamento do motorista e do pedestre; sobre as condições de segurança das vias e veículos; sobre a engenharia de tráfego; sobre os custos humanos e ambientais do uso de veículos motorizados; e sobre as consequências traumáticas resultantes dos AT. Esse capítulo pretende dimensionar os trabalhos mais relevantes sobre esse tema, em nível nacional e internacional, visando contribuir para o desenvolvimento dessa área de estudo.

Após a Segunda Guerra Mundial, o automóvel particular converte-se em fenômeno de massa em todo o mundo. Ele torna-se artigo de consumo e símbolo de status social, impulsionado pelo forte aparato de propaganda das economias capitalistas, que destacam a mobilidade individual e a prosperidade material sem precedentes. A produção mundial anual de automóveis aumentou de 11 para 53 milhões entre 1950 e 1995 (Tapia Granados, 1998). Entre 1970 e 1988, nos Estados Unidos da América (EUA), o volume do tráfego aumentou de 1,78 trilhões de km percorridos por veículo para 3,24 trilhões (Roberts, 1995). O aumento da frota de veículos tem sido mundial, mas, em geral, o sistema viário e o planejamento urbano não acompanharam este crescimento. Além da poluição sonora e atmosférica, o aumento do tempo de percurso, os engarrafamentos, são responsáveis, pela crescente agressividade dos motoristas e pela decrescente qualidade de vida em meio urbano (Tapia Granados, 1998).

Junto à incorporação do automóvel no cotidiano das comunidades, surge um importante problema social, os AT. Enquanto no mundo desenvolvido investe-se um esforço considerável no sentido de controlá-lo, nos países em desenvolvimento ele aparece como um problema cada vez maior. No caso do Brasil, o trânsito é considerado um dos piores e mais perigosos do mundo. Os índices de AT são altíssimos, com um AT para cada lote de 410 veículos em circulação. Na Suécia, a relação é de 1 AT para 21.400 veículos em trânsito (Denatran, 1997).

Uma frota de veículos cada vez maior, circulando no mundo inteiro, trouxe, além dos AT, um aumento significativo na poluição do ar, no índice de ruídos e na transformação degradante da paisagem urbana. O excesso de gases liberados pelos motores dos automóveis concorre decisivamente para uma proporção considerável das doenças respiratórias. Na Região Metropolitana de São Paulo, por exemplo, o número de dias com índices inadequados de concentração de poluentes já alcança cerca de 10% do total. Um outro aspecto a ser considerado, refere-se à perda de qualidade de vida pela impossibilidade de encontrar espaços destinados à convivência social diante da crescente construção de espaços destinados exclusivamente aos veículos. No Brasil, recentemente, o volume de carros tem aumentado significativamente, em decorrência da estabilidade econômica, situação esta compatível com um aumento de cerca de 20% no consumo de combustíveis, nos últimos anos.

Além de representar um grande problema de saúde pública, os AT implicam em um custo anual de 1 a 2% do produto interno bruto para os países menos desenvolvidos (Soderlund & Zwi, 1995). Numa estimativa conservadora, o Governo do Estado de São Paulo (1993) estima que o custo social e material dos AT chega a cerca de 1% do PIB nacional. Nos EUA, uma análise da Administração da Segurança no Tráfego nas Estradas Nacionais concluiu que os principais custos devido a AT correspondem a dano de propriedade (33%), perda de produtividade no trabalho (29%), despesas médicas (10%) e perdas de produtividade no lar (8%) (CDC - Center for Disease Control and Prevention -, 1993-b).

Lundebye (1977), estima que os custos econômicos dos AT em todo o mundo cheguem de 1% a 2% do PIB das nações. Nos EUA, o custo anual devido a despesas e prejuízos com AT chega a US\$ 150 bilhões, 2,2% do PIB. Além de provocar 500 mil mortes por ano, os AT ferem 15 milhões de indivíduos em todo o mundo a cada 12 meses. Nesta mesma obra, Lundebye aborda o problema do desperdício de recursos materiais, e principalmente humanos, na acidentalidade dos transportes. O resultado de suas avaliações conduzem a um custo de US\$ 20 bilhões, com um total de 500.000 pessoas mortas, 15 milhões de feridos e/ou inválidos, geralmente pertencentes à faixa etária mais produtiva da população.

As deficiências físicas resultantes de AT trazem graves prejuízos ao indivíduo (financeiros, familiares, de locomoção, profissionais, etc.) e para a sociedade (gastos hospitalares, diminuição de produção, custos previdenciários, etc). De acordo com o Governo do Estado de São Paulo (1993), as estimativas da Organização Panamericana de Saúde (OPAS) apontam que 6% das deficiências físicas são causadas por AT no mundo. No Brasil, do total de portadores de deficiências atendidos pelo Hospital das Clínicas de São Paulo, 5,5% são casos de vítimas de AT (Governo do Estado de São Paulo, 1993).

No Brasil, cerca de 2/3 dos leitos hospitalares dos setores de ortopedia e traumatologia são ocupados por vítimas de AT, com média de internação de 20 dias, gerando um custo médio de US\$ 20 mil por ferido grave (Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), 1997). O Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), registrou, em 1994, mais de 22 mil mortes no trânsito no país e mais de 330 mil feridos. O custo anual estimado é de mais de US\$ 3 bilhões (ANTP, 1997).

Esses números expressam bem o drama social decorrente da motorização em sociedades em desenvolvimento, como o Brasil, e a necessidade premente de se desenvolver a questão da segurança do trânsito. Em âmbito mundial, essa questão só passou a ser examinada com interesse correspondente à sua importância a partir da década de cinquenta. No Brasil, a questão da segurança de trânsito é recente e está sendo implementada através de campanhas a nível federal, estadual e municipal. A aprovação pelo Congresso Nacional do novo código de trânsito em 1998 é um começo promissor de mudança quanto aos números gravíssimos nesse âmbito. Contudo, programas adicionais são imprescindíveis para criar uma nova cultura no trânsito e, nesse aspecto, somente os municípios maiores nas regiões mais desenvolvidas têm encontrado condições de implementarem programas nesse âmbito.

Campinas, o município em que se concentra o presente estudo, tem uma população de alto poder aquisitivo e grande número de veículos particulares em circulação, em 1994 contava com 331.080 veículos cadastrados, cifra que com certeza era subestimada, uma vez que o volume do tráfego diário no município conta com muitos veículos cadastrados em outras cidades, e muitos procedem de cidades vizinhas (SETRANSP, 1996).

1.1.1. Alguns aspectos epidemiológicos e econômicos

Mortalidade no Trânsito

O aumento da mortalidade por AT, bem como a gravidade das lesões que os mesmos causam, começaram a ser destacados pelos pesquisadores de países desenvolvidos a partir da década de 60. A Organização Mundial de Saúde (OMS) observa que, após os 14 anos de idade, o índice de mortalidade entre pedestres diminui, aumentando significativamente a mortalidade entre motoristas e ocupantes de veículos, principalmente após os 17 anos de idade (OMS, 1976). No Brasil, Mello Jorge & Latorre (1994) considerando apenas as áreas geográficas de melhor qualidade de informação, observaram que os atropelamentos ocupam entre 50 e 85% das mortes por AT. No Rio de Janeiro, Klein (1994) verificou que os atropelamentos, em 1990, representaram 55% dos óbitos por AT no grupo de 20 a 39 anos e 86% nos maiores de 65 anos.

Yunes & Rajs (1994), estudando a mortalidade por causas violentas nas Américas, observam que, embora a mortalidade proporcional por AT neste grupo de mortes tenha apresentado tendência decrescente, ainda constitui um problema grave no Brasil, Canadá, EUA e Venezuela. Nos EUA, 72% de todas as mortes de adolescentes e adultos jovens são causadas por violências, que incluem AT, outras lesões não intencionais, homicídios e suicídios (CDC, 1995). No Brasil, o coeficiente de mortalidade por Acidentes de Trânsito era de 18,9 (por 100.000 habitantes) em 1994, sendo superior ao de EUA (18,4), França (16,5), Argentina (9,1) entre outros. Em números absolutos, os óbitos por AT aumentaram de 17.795, em 1977, para 29.014, em 1994. A situação epidemiológica das diversas capitais brasileiras é heterogênea, mas em 50% dos casos houve tendência crescente neste período e em algumas delas, especialmente as que são pólos de migração, apresentaram um incremento de 100% ou superior (Mello Jorge & Latorre, 1994).

O Brasil presenciou no ano de 1997 um número superior a 38 mil mortos e 460 mil feridos, num conjunto total de 2,1 milhões de AT. De 1992 a 1996, houve um acréscimo de 24% no número de mortes por AT (Denatran, 1997). O índice de fatalidade é, pelo menos, duas vezes maior do que o encontrado em países desenvolvidos. Exemplo neste sentido é o índice de 8,8 mortes encontrado no Japão, que vem apresentando redução de ano para ano, enquanto no Brasil tem ocorrido exatamente o inverso.

Mostramos nessa pesquisa as principais implicações trazidas pelo tráfego de veículos motorizados ao meio urbano e à qualidade de vida do indivíduo moderno. Vimos que os AT surgiram como uma epidemia capaz de produzir muitas mortes, ferimentos e incapacidades, gerando custos financeiros e sociais enormes. Concluímos que os AT variam significativamente conforme a idade, o sexo, o tipo de personalidade e a cultura de indivíduos envolvidos no tráfego. De um modo ainda mais dramático, os AT variam em função do nível de desenvolvimento econômico-social de um determinado país.

Na transição epidemiológica, que ocorreu no Brasil nas últimas décadas, verificou-se uma queda acentuada da mortalidade infantil e uma redução significativa de mortes causadas por doenças infecciosas. Verificou-se, ao mesmo tempo, um aumento considerável de doenças crônicas e de causas externas. As causas externas aumentaram proporcionalmente em relação às outras causas, de 8,7% em 1977 para 12,3% em 1990 e 12,0% em 1994. Em números absolutos, os óbitos por causas externas quase dobraram, de 55.240 em 1977 para 107.292 em 1994. O risco de morrer por estas causas aumentou cerca de 40%, de 49,9/100.000 habitantes em 1977, para 69,8/100.000, em 1994 (Mello et al, 1997).

Em 1996, no Estado de São Paulo, as causas externas representaram o segundo agrupamento de causas de morte, somente superadas pelas doenças do aparelho circulatório. Neste ano, elas representavam 13,8% dos óbitos, enquanto em 1980, elas eram 10%

Reichenheim & Werneck (1994), ao analisar os grandes grupos de causa de óbitos, na cidade e no Estado do Rio de Janeiro em 1990, observaram que o grupo das causas externas é a principal causa de mortalidade precoce, com elevada mortalidade masculina. Os AT como causa isolada foram responsáveis por 7,6% das mortes precoces no Estado e 8,3% no município de Rio de Janeiro. No município de São Paulo, os AT representam a quinta causa de morte prematura (PMSP, 1992).

Em Recife, em 1991, Lima & Ximenes (1998) descreveram maior mortalidade por AT no estrato de condição de vida mais elevado, e o maior acometimento da população de 50 anos e mais.

Em Campinas, no ano de 1993, os Acidentes de Trânsito constituíram 21,7% dos óbitos por causas externas, ocupando o segundo lugar das causas-morte por causas externas, após os homicídios (34,8%). Houve um predomínio de mortes no sexo masculino; verificou-se que o coeficiente de mortalidade por acidentes de veículo a motor, entre homens, foi de 28 por 100.000 habitantes (PMC/SMS, 1995). Os AT apresentam tendência de aumento a partir de 1993 (PMC/SMS, 1997).

Morbidade e incapacidade

Quanto às estatísticas de morbidade, a subnotificação é bastante relevante, uma vez que só são incluídos os AT que chegam ao conhecimento da polícia. Nos EUA, em 1990, aproximadamente 22% dos 5,4 milhões de pessoas envolvidas em acidentes de trânsito, não fatais, não fizeram ocorrência policial (CDC, 1993-a). A deficiência de dados sobre os AT constituem um obstáculo importante para o desenvolvimento dos programas de segurança no trânsito, uma vez que prejudica a configuração e a análise do problema.

Soderlund & Zwi (1995) analisaram dados relativos às mortes por AT em 83 países durante o ano de 1990 e observaram que, quanto maior o produto nacional bruto (PNB) per capita, maior é o orçamento destinado ao atendimento de saúde e menores as taxas de letalidade entre as vítimas de AT. Havendo melhor qualidade de tratamento, haverá maior probabilidade de sobrevivência (OMS, 1976).

Embora a OMS recomende a inclusão nas estatísticas de mortes em decorrência de AT ocorridas após 30 dias do acidente, alguns países só incluem mortes até o 7º. dia (OMS, 1984). Em desconformidade com a recomendação da OMS, a Associação Brasileira de Normas Técnicas, recomenda que a morte seja registrada até três dias após o acidente (Clark, 1995). Sendo assim, no Brasil, muitas das vítimas de AT vão a óbito sem que o mesmo seja registrado como consequência de AT.

Há que se considerar ainda que muitas das vítimas que são admitidas em hospitais não são identificadas como vítimas de AT, mas como de acidentes em geral. Esses motivos explicam porque o registro oficial de mortos no trânsito, especialmente no caso de países em desenvolvimento como o Brasil, não apontam um número real (Braga & Santos, 1995). De acordo com Clark (1955), no caso brasileiro, o sub-registro é bastante elevado, variando de 35% a 100%, conforme a região do país.

O número de incapacitados por AT tem aumentado significativamente. Entre as explicações para este fenômeno observa-se: a) um maior número de AT entre jovens que apresentam melhores condições de saúde para sobreviver aos acidentes graves; b) maior rendimento na velocidade dos veículos; c) aumento do número de veículos pesados; d) avanços nas técnicas de ressuscitação médica.

Um levantamento no Reino Unido, com base em 4.342 internações no Hospital de Acidentados de Birmingham, em 1961, observou que mais da metade das incapacidades atingia menores de 30 anos; perto de 1/3 das incapacidades foram graves e metade moderadas; e as incapacidades atingiam: 25% de motoqueiros, 21% de pedestres, 21% de ocupantes de veículos e 11% de ciclistas (OMS, 1976). No Brasil, em 36 hospitais públicos, em 1988, Campos da Paz et al (1992) identificaram 108 pacientes (81% do sexo masculino) com lesão medular por trauma, sendo 42% dos casos decorrentes de AT.

A OPAS (1994) estima que a cada adolescente que morre por AT, entre 10 a 15 apresentam seqüelas graves e 30 a 40 sofrem ferimentos graves devendo utilizar serviços de emergência e/ou reabilitação.

Sexo & Idade

Os principais envolvidos em AT são pessoas do sexo masculino, em 73,1% dos casos. As vítimas se constituem principalmente de jovens, sendo que a faixa etária que contém um número mais significativo delas, com 24,32% do total, é a que vai dos 15 aos 24 anos (Denatran, 1997). Klein (1994) mostra o predomínio de mortes no trânsito entre homens, em especial no grupo de 20 a 64 anos, que atinge 5 vezes mais homens do que mulheres. No período de 1977 a 1989, a tendência média da mortalidade por AT foi de leve ascensão, quase exclusivamente devida ao aumento das mortes no sexo masculino (em todas as faixas etárias), exceto no Rio de Janeiro onde o sexo feminino também apresentou tendência crescente (Mello Jorge & Latorre, 1994).

Murray & Lopez (1996), ao analisar a mortalidade no sexo masculino, utilizando o cálculo de anos potenciais de vida perdidos (APVP), observaram que os AT constituem a segunda causa de morte precoce no mundo todo. Em alguns países, as mortes por AT entre homens de 15 a 24 anos representam metade ou mais das mortes por todas as causas, havendo uma diminuição após os 25 anos de idade (OMS, 1976). O quadro abaixo mostra a mortalidade proporcional por AT no sexo masculino em vários países do mundo.

QUADRO 1: MORTALIDADE PROPORCIONAL POR AT NO SEXO MASCULINO EM VARIOS PAISES

País	Todas as idades	15 -24 anos
Grecia (1995)	3,5	55,5
Alemanha (1995)	1,6	45,3
Italia (1993)	2,3	45,0
França (1994)	2,2	39,0
Espanha	2,4	37,1
Holanda (1995)	1,3	33,2
Australia (1994)	2,0	30,2
Canada (1995)	1,9	29,7
EUA (1994)	2,4	28,2
Grã Bretanha (1995)	0,8	23,6
Venezuela ()	6,6	17,5
Argentina (1991)	1,9	17,2
México (1995)	4,4	17,0
Brasil sudeste sul centro (1992)	4,4	15,8
Chile (1994)	3,3	15,4

fonte: World Health Statistics Annual 1996, Geneva: WHO, 1998.

* % de mortes por AT em relação ao total de óbitos por todas as causas

Na França, o inquérito “Baromètre Santé”, realizado em novembro de 1992, que incluiu 315 jovens entre 18 e 24 anos, menciona que, entre os jovens, os AT são o problema de saúde mais importante (69,3%). Na França, 3 de cada 4 mortes, na faixa de 15 a 19 anos, são causadas por AT. Esta faixa etária representa 25% dos AT, embora corresponda a 10,5% da população. Em 1992, na faixa de 18 a 24 anos, neste país, as estatísticas de AT apontam: 2.315 mortes, 11.997 ferimentos graves e 40.809 ferimentos leves (Baudier et all 1994).

Também nos EUA os jovens são as maiores vítimas no trânsito. Segundo estatísticas de 1983, 50% dos motoristas envolvidos em acidentes fatais pertenciam à faixa de 16 a 29 anos (Williams & Carsten, 1989). Hakkinen (apud Kaiser, 1979), por sua vez, observou que, em todas as faixas etárias, a frequência de acidentes é 1 e ½ vezes maior nos três primeiros anos em que o motorista adquire sua carteira (licença) para dirigir, do que nos anos subsequentes. Juventude, pouca prática na condução de veículos e falta de adaptação geral no trânsito estão fortemente associados ao maior risco de AT (Kaiser, 1979). Assim, o grupo etário mais atingido pelo AT é o de jovens, tendo em vista o fato de que é nesta idade que conseguem a licença (Carteira de Motorista) e, concomitantemente, têm menor experiência para dirigir.

Yunes & Rajs (1994) mostram que houve nas Américas um aumento dos coeficientes de mortalidade, especialmente nas faixas de 15 a 19 e de 20 a 29 anos, entre 1984 e 1994, tanto em homens como em mulheres, embora nos homens o maior coeficiente seja 90 e nas mulheres inferior a 6 (por 100.000 habitantes). Entre 1970 e 1985 a mortalidade proporcional por violências e acidentes, no município de São Paulo, variou de 8,9% para 13,0% para ambos os sexos, de 12,6% para 18,5% para os homens e de 4,3% para 5,2% para as mulheres. O índice de sobremortalidade masculina manteve-se constante em 3,3. Os óbitos por causas violentas ocupavam em 1985 o segundo lugar na estrutura das principais causas de mortalidade masculina, sendo especialmente frequentes entre os jovens de 15 - 29 anos (Pagliaro, 1992).

Anteriormente, um grupo de pesquisas ("OECD Research Group"), com base no estudo do Comitê Europeu de Saúde Pública, observou que a proporção de sexos entre os acidentados no trânsito era de 4,5 homens por cada mulher e que a maior frequência era entre 17 e 22 anos (OMS, 1976).

DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO

De acordo com informe da OMS (1984), uma análise feita com o objetivo de avaliar o desempenho de diversos países quanto à segurança no trânsito, tem-se que:

- os países industrializados (que já implementaram várias medidas para conter a violência no trânsito, principalmente a partir da segunda metade da década de 1970) têm conseguido estabilizar o problema, mas os custos têm sido crescentes;
- nos países em um nível intermediário de desenvolvimento os AT estão entre as principais causas de mortalidade, principalmente entre jovens. Nesses países, os custos com problemas decorrentes de AT representam cerca de 1% do Produto Nacional Bruto (PNB);
- em último lugar, os países em desenvolvimento que, apesar das preocupações com os problemas gerados pelos AT, não conseguem implantar políticas ou programas destinados à diminuição da mortalidade ou de custo com os problemas decorrentes dos AT, os quais representam até 2% do PNB (Soderlund & Zwi, 1995).

De acordo com estudo recente do Banco Mundial apresentado na Terceira Conferência Anual de Transportes, Segurança de Trânsito e Saúde, promovida pela OMS em Washington, de cada 100 pessoas mortas em AT no mundo, 70 são habitantes de países subdesenvolvidos e 66 são pedestres. Entre estes últimos, cerca de um terço são crianças (Lundebye, 1997). Das cerca de meio milhão de vidas perdidas anualmente em AT em todo o mundo, os países pobres são responsáveis, de acordo com este estudo, por 350 mil mortes no trânsito.

Alfaro-Alvarez & Díaz-Coller (1977) analisaram dados secundários de 28 países das Américas; ao comparar os anos de 1969 e 1975, observaram uma tendência crescente da mortalidade por AT, diretamente proporcional ao número de veículos registrados. Os AT relacionam-se com o volume de carros circulantes, sendo que nos países menos desenvolvidos, com baixo índice de veículos, as vítimas de AT são preferencialmente os pedestres. Nos países de maior desenvolvimento, com elevado índice de veículos, as vítimas são os motoristas. Na América do Sul, por exemplo, os atropelamentos fatais respondem por mais da metade das mortes ocorridas no trânsito. Já nas nações ricas, a vítima mais comum em AT são os ocupantes dos carros. Nos EUA, por exemplo, atingem 80% de motoristas e 20% de passageiros (Lundebye, 1997). Nos países pobres, é preciso, portanto, investir tanto na proteção e educação do pedestre como do motorista. Nesse contexto, o grande foco de atenção dos governos deve ser no trânsito nas cidades, visto que dois terços dos AT que causam ferimentos ocorrem em áreas urbanas.

A QUALIDADE DE INFORMAÇÃO

Mello Jorge & Latorre (1994) apontam a dificuldade para estudar os AT por tipo de causa, visto que em geral o diagnóstico de causa básica é de natureza não especificada. Entre 1977 e 1987 mais de 70% dos AT no Brasil estavam nesta categoria. Esses autores destacam a necessidade de melhoria da qualidade da informação a nível dos Institutos Médico-Legais, visto que, na maioria dos casos, estes institutos dispõem de cópia do Boletim de Ocorrência Policial, onde constam as circunstâncias do AT, que são fundamentais para especificar a causa básica de morte.

Entre 1984 e 1989, a Organização Panamericana de Saúde organizou em países da América Latina 4 seminários interinstitucionais sobre o estudo epidemiológico dos AT; neles, reconheceu-se unanimemente a necessidade de criar ou aperfeiçoar sistemas de informação para o monitoramento dos AT (Bangdiwala et al, 1991). O artigo de Waldman & Mello Jorge (1999) apresenta, nesse sentido, uma sistematização dos conceitos e aspectos operacionais fundamentais para um eficiente sistema de vigilância das violências, incluindo os AT.

1.1.2. Fatores causadores de acidentes de trânsito

Um estudo no Reino Unido entre 1970 e 1974, numa distância de 24 km do Laboratório de Pesquisa, observou 2130 acidentes. Esta pesquisa levantou os seguintes dados: a sequência de eventos que levou ao acidente; hábitos de condução do motorista; percepção; familiaridade com a estrada e o veículo; consumo de álcool; fadiga; doença; histórico anterior de acidente; também dados das condições ambientais da estrada, climáticas e do veículo. A percentagem de recusa de resposta foi de 5%. Na avaliação da equipe de pesquisadores, 93% dos acidentes foram atribuídos a fatores humanos, 28% a fatores ambientais e 8,5% a defeitos no veículo (OMS, 1976).

Quanto aos comportamentos inadequados no trânsito, dependem, além das características estruturais do mesmo, da experiência do motorista. E, quanto à experiência, deve-se levar em conta que não se pode basear apenas no tempo em que o sujeito possui carteira de habilitação, uma vez que uma parcela importante (21%) só dirige ocasionalmente, 7% nunca dirigiu após tirar carteira e 11% não tinha dirigido no último ano anterior a pesquisa; com frequência os que dirigem só aos domingos apresentam batidas contra veículos estacionados, (Gunzer & Spiegel, apud KAISER, 1979). Hakkinen (apud KAISER, 1979) observou que em todas as faixas etárias, a frequência de acidentes é 1 e ½ vezes maior nos três primeiros anos em que o motorista adquire sua carteira (licença) para dirigir, do que nos anos subsequentes. Para Wurtenberger e Hirschmann (1962; apud MIDDENDORF, 1976) a maior frequência de acidentes está no início do período de aprendizado e da prática na direção. Outros estudos referem que os acidentes, por sair fora da pista diminuem com a experiência; estes tipos de acidentes são mais frequentes em principiantes com menos de 10.000 km de direção. Juventude, pouca prática na condução de veículos e falta de adaptação geral no trânsito são associados ao maior risco de acidentes (KAISER, 1979). Assim, o grupo etário mais atingido pelo AT é o de jovens, tendo em vista o fato de que é nesta idade que conseguem a licença (Carteira de Motorista) e, concomitantemente, têm menor experiência para dirigir.

Como foi observado na Conferência de Roma (OMS, 1984), o comportamento do motorista é o principal fator responsável por acidentes (observação de sinais, velocidade e decisões em ultrapassar outro carro ou no momento de cruzar uma rua). Também o

comportamento é influenciado por uma profunda crença na proteção mágica. Concluiu-se neste evento que é necessário um conhecimento maior das culturas e das condições locais, para aproveitar estas atitudes em programas de capacitação, reabilitação, e educação que promovam um comportamento mais adequado, mais prudente, principalmente nos jovens, tendo em vista as graves conseqüências dos AT: (traumatismos múltiplos, lesões na cabeça, medula espinal - que provocam paraplegias ou quadriplegia).

Acreditamos oportuno também, referirmos a um fator dependente do carro, EVANS e FRICK (1994) estudaram a importância da massa do carro e sua associação com o risco de morte do condutor a partir de dados computadorizados do Sistema Federal de Registro de Acidentes do Reino Unido. Foi observado nos carros do ano de 1975 que, se um carro de 900 kg colide com outro de 1350 kg, o condutor do primeiro carro apresenta um risco de morrer de 5,1 vezes maior do que o risco do condutor do segundo carro,. Poucos carros de modelos pós 1980 apresentavam quase o dobro da massa de outros carros do mesmo ano. Se um carro pequeno, com motor na parte posterior colidissem de frente com um carro grande com motor na parte dianteira, o risco de fatalidade pode ser maior que se ambos carros tivessem o motor na mesma localização. Assim a especificidade de modelos mais antigos podem ter uma influencia no efeito desta associação. A partir de meados da década de 70 alguns veículos sofreram um grande redesenho, tiveram incorporados novos métodos e tecnologias de manejo de dissipação de energia nas colisões como a finalidade de diminuir o risco de lesão dos ocupantes. Os carros pequenos foram os primeiros a se beneficiar deste redesenho, sendo que a razão de massa de 2,3 de meados de 80 representa efeitos do desenho e da massa intrínseca. É possível também que o redesenho tenha resultado numa estrutura mais forte, que diminuiria o risco dos ocupantes deste tipo de carro, mas aumentaria o risco dos ocupantes do carro colidido. Posteriormente, os carros grandes foram também submetidos a redesenho e assim a disparidade para efeito de massa retornou a dos modelos de antes de 1980. Quando dois carros de um dado ano colidem um com outro de um mesmo modelo sendo que um é 50% mais pesado que o outro, o condutor do carro mais leve apresenta maior risco de morte numa proporção de 3,7 a 5,1 nos modelos entre 1966 e 1979; esta proporção diminuiu para 2,6 para modelos de 1984 com alteração do desenho só do carro mais leve e voltou a subir para 4,1 para os modelos de 1990, indicando que os modelos mais atuais embora menos pesados que os anteriores ao 79,

apresentam maior risco para o condutor do carro leve devido a que os modelos de 1990 tanto nos carros leves como pesados apresentam redesenho, diferente dos modelos de 84.

PERSONALIDADE E AT

Vários estudos revelam conexão significativa entre personalidade e risco de AT. Um estudo na Austrália, por exemplo, comparou 100 indivíduos culpados de acidentes graves com 100 controles pareados. Os casos apresentaram maior frequência de sintomas psiquiátricos menores, como ansiedade, impulsividade, e falta de consciência social. Referiam, também, com maior frequência, eventos de vida desfavoráveis nas 4 semanas prévias ao acidente (OMS, 1976).

Tem sido observada também uma associação significativa entre criminalidade e envolvimento em AT. Pesquisa de Haviland & Wiseman (1974; apud West et all, 1993-b) observou que 114 criminosos apresentavam 5,5 vezes maior envolvimento em AT com danos materiais ou lesionados e 19,5 vezes maior envolvimento em AT fatais. A classificação de transtornos mentais do DSM-IV (Manual Diagnóstico e Estatístico de Transtornos Mentais) (1995) inclui “o dirigir imprudente” na categoria de desordens de personalidade anti-sociais, considera-o como um sinal indicativo, juntamente com a falta de sentimento de culpa, o não pagamento de dívidas e o comportamento criminal (West et all, 1993-b).

McGuire (1972; apud West et all, 1993-b) estudou 2.727 solicitantes de carteira de motorista através de testes e questionários e levantou a incidência de acidentes nos 2 anos subseqüentes. Observou que o envolvimento em acidentes associava-se com sentimentos de hostilidade, agressividade e antecedentes de conflitos familiares.

Evans et all (1987; apud West et all, 1993-b) em estudo com motoristas de ônibus na Índia e nos EUA encontrou que os de comportamento hiperativo, agitado e nervoso (convencionalmente denominados de tipo A), em ambos países, apresentavam taxas de acidente mais elevadas que os de comportamento passivo, controlado e calmo

(convencionalmente denominados de tipo B). Na Índia, também foi observado que os motoristas tipo A brecavam, ultrapassavam e tocavam a buzina com maior frequência.

Sobre a vulnerabilidade do adolescente e busca da identidade adulta, cabe lembrar os trabalhos de Erik Erikson (1972), e entre nós, sul americanos, os trabalhos de Knobel (1980). Um estudo de Manstead et al (1991; apud Parker et al, 1995) com adolescentes e jovens observou que não apresentam falta de habilidades nas tarefas de direção simulada, mas suas respostas a um questionário nem sempre mostraram atitudes e opiniões compatíveis com uma direção segura.

Quimby et al. (1986, apud West et al, 1993-a) comentam que os estudos não têm conseguido demonstrar relações consistentes entre o desempenho psicomotor e a tendência para sofrer acidentes, o que tem levado a uma concepção de que o estilo de conduzir pode ser mais importante que as habilidades psicomotoras.

As ocorrências de AT concentram-se em um grupo pequeno dos condutores; pesquisa na Alemanha observou que 9% dos condutores eram responsáveis por 40% dos acidentes (Kaiser, 1979). Meyer & Jacobi (1961, apud Middendorf, 1976) em levantamento de 145.000 atas de companhias seguradoras observaram que :

- os acidentes do trânsito se qualificam como infrações culposas ou premeditadas contra os regulamentos de trânsito mais simples e em geral acontecem em circunstâncias cotidianas de trânsito. Parte destas infrações levam, inexoravelmente, à acidentes;
- as motivações internas de erro humano observadas são: dificuldades ou falta de disposição para a obediência das normas jurídicas do trânsito.

A frequência relativa de AT com relação ao total de portadores de carteira de motorista vai diminuindo com a idade: na Alemanha, foi observado 10% de acidentes graves na faixa etária de 19 e 20 anos e esta cifra caiu para 4% nas pessoas entre 25 e 34 anos, que constituem a maioria dos motoristas (Kaiser, 1979). Os adolescentes apresentaram maior frequência de infração por dirigir de forma temerária, por estar entediado, com desejo de aventura, ou com vontade de se destacar (Middendorf, op. cit.).

Como foi observado na Conferencia de Roma (OMS, 1984), o comportamento do motorista é o principal fator responsável por AT (observação de sinais, velocidade e decisões em ultrapassar outro carro ou no momento de cruzar uma rua). Concluiu-se, neste evento, que é necessário um conhecimento maior das culturas e das condições de vida locais para se poder compreender as atitudes dos motoristas e aproveitar esse conhecimento em programas de capacitação, reabilitação, e educação que promovam um comportamento mais adequado.

Baumann (1968, apud MIDDENDORF, op.cit.) desenvolveu outra tipologia para descrever os infratores: agressivo, desconsiderado em geral, indiferente, discreto mas que infringe as leis.

O infrator americano propenso a acidentes, e o reincidente apresentam segundo estudo de McFarland (apud MIDDENDORF, op.cit.) as seguintes características: - baixo nível de inteligência; - psique tipicamente infantil; - personalidade egocêntrica, agressiva, traços anti-sociais e irresponsabilidade social.

Os adolescentes apresentam a maior frequência de infração por dirigir de forma temerária. Dirigir por estar entediado, desejo de aventura, ou vontade de se destacar (MIDDENDORF, 1976).

De modo geral, no Brasil, é com frequência que os meios de comunicação apresentam jovens envolvidos em AT em decorrência de competições de velocidade e imperícia, conhecidas popularmente como "rachas", organizadas no meio da cidade (em grandes avenidas), expondo, além de suas vidas, as de outras que caminham pelas ruas ou circulam em seus carros.

Agressividade & transgressão

Vários estudos verificam uma forte conexão entre agressividade e trânsito, principalmente entre a população jovem e adolescente. Para Denker (1966, apud Middendorf, op. cit.) a frustração provoca diferentes reações, sendo a agressividade uma

delas. Desejo de segurança, novas experiências, compreensão, reconhecimento e justiça quando não satisfeitos podem, no adolescente, levar à frustração que, por sua vez, pode levá-lo a comportamentos anti-sociais.

No adulto, persistem em forma residual aspirações primitivas de poder. Em alguns indivíduos, persistem características infantis e procura por um instrumento que lhes permita multiplicar suas possibilidades físicas. O carro, nesse sentido, representa um prolongamento do corpo do motorista e se torna parte integrante de seu narcisismo (Raix et all, 1982).

Para Hess & Haeberli (1967; apud Middendorf, op. cit.) a agressão e a tendência à procura por riscos estão estreitamente associadas. Em tempos primitivos, o enfrentamento de situações de risco constituía, freqüentemente, uma questão de sobrevivência. Hoje, o homem procura riscos artificiais para seu prazer no tempo livre, entre estes, o mais facilmente disponível, o veículo.

A transgressão é uma infração intencional do socialmente aceito e regulado. Para Manstead et all (1991, apud Blockey & Hartley, 1995) as transgressões são reflexo de que o condutor acredita que suas atitudes e comportamentos estão certos. A identificação da natureza destas atitudes e crenças é fundamental para o planejamento, educação e prevenção destas transgressões. É preciso lidar com elas através de mudanças de atitudes, crenças e normas e, ao mesmo tempo, através da divulgação adequada da cultura de segurança (Reason, 1990; apud. Parker et all, 1995).

As transgressões no trânsito são um fenômeno social e devem ser analisadas no contexto organizacional e social mais amplo. Atualmente, os comportamentos não adaptativos de autodestruição, como o alcoolismo e a drogadição, apresentam-se com maior freqüência. Nessa circunstância, o carro pode se constituir num instrumento de escapismo e num meio de violência (Baudier et all, 1994).

Parker et all (1995) realizaram pesquisa com 1.600 motoristas e identificaram 3 tipologias de comportamentos aberrantes ao dirigir: a) lapsos ou comportamentos de esquecimento; b) erros de julgamento ou observação potencialmente perigosos para outros; c) transgressões, contravenções intencionais às práticas de seguridade no trânsito. A pesquisa concluiu que os homens, em maior freqüência que as mulheres, referiram elevado

número de erros. As mulheres referiram mais lapsos, em associação à percepção de si como má motorista. No que se refere às transgressões, estas se associaram à juventude, ao sexo masculino, à qualificação de si como bom motorista (acima da média) e à elevada quilometragem anual.

Blockey & Hartley (1995) realizaram um estudo com 67 homens e 74 mulheres, cuja análise fatorial destaca 3 fatores: erros gerais, erros perigosos e transgressões perigosas. Os condutores jovens cometeram erros perigosos e transgressões perigosas com maior frequência. Os homens referiram maior frequência de transgressões perigosas. Os condutores que tinham uma maior exposição à estrada e aqueles que tinham sido detidos por alta velocidade referiram maior frequência de transgressões perigosas.

West et al (1993-b) estudaram, através da aplicação de questionário, o “desvio social leve” caracterizado por comportamentos que predispõe o indivíduo a AT. O desvio social (em que os homens tiveram pontuação mais elevada do que as mulheres) teve correlação positiva com o índice de acidentes, independentemente de idade, sexo, e quilometragem anual. O desvio social apresentou uma associação negativa com meticulosidade, e positiva com velocidade e comportamento indevido na direção. O comportamento tipo “A” associou-se positivamente com velocidade na direção, mas não houve evidência de associação com maior risco de acidente.

Há varias explicações do porquê indivíduos com comportamento desviante dirigem mais rápido e, conseqüentemente, causam mais acidentes. O desvio social pode ser causado por uma ênfase indevida nas necessidades imediatas, sem qualquer consideração às conseqüências futuras para si ou para outros. Uma outra explicação é que, exceder os limites de velocidade, significa desafiar a lei e, nos indivíduos com desvio social mais elevado, este comportamento representa uma forma de auto-afirmação compensatória.

Tomada de Decisão

Kaiser (1979) dá importância especial à tomada de decisão no trânsito, sendo que, nesta, intervém percepção, juízos, motivações e outras atividades psíquicas. As situações de trânsito obrigam a tomar decisões em frações de segundos, dentro de uma multiplicidade de impressões do mundo circundante e encaixá-las no mosaico das situações

momentâneas. Deste modo, pode-se tomar uma decisão defeituosa em função de uma perturbação transitória, como nos casos de fadiga, estresse, sobrecarga emotiva ou embriaguez.

French et all (1993) observam que os fatores prognósticos de envolvimento em AT (considerando a quilometragem anual) incluem idade, experiência, habilidade para observar rapidamente situações de risco e tendência a correr riscos. Acreditam que o envolvimento em acidente pode ter mais relação com o modo como as pessoas fazem julgamentos e tomam decisões, do que com sua habilidade para controlar o carro. Exemplos de tomadas de decisão no trânsito incluem a ultrapassagem, a mudança de pista, estacionar o veículo numa brecha de tamanho determinado, etc.

Uma forma importante de abordar o estudo da tomada de decisão diz respeito a um âmbito sociológico/antropológico (em que se enfatiza o exame de crenças e valores do motorista) e a um âmbito psicológico (em que se enfatiza características da personalidade baseadas numa certa tipologia). Neste último aspecto, segundo o modelo de Career (apud French et all, 1993), os indivíduos caracterizam-se em 3 tipos: racionais, intuitivos e dependentes. A tomada de decisão racional caracteriza-se por destacar a informação relevante, observar cuidadosamente as conseqüências futuras e atuar em forma intencional e lógica. A intuitiva caracteriza-se por mostrar pequena antecipação às conseqüências futuras, ou pequena procura sistemática de informação. A dependente caracteriza-se por não se mostrar responsável por suas decisões, que são tomadas em função da aprovação social.

O estudo de French et all (op. cit, 1993) concluiu que condutores que apresentaram um grau menor de meticulosidade em tomadas de decisão, mostraram um risco maior de AT e esta associação esteve mediada pela maior velocidade na direção. Os jovens até trinta anos apresentaram um índice mais elevado de falta de meticulosidade. Os autores acreditam que a baixa meticulosidade é reflexo de um traço mais geral de impaciência, que pode conduzir as pessoas a dirigir com maior velocidade.

VELOCIDADE, MEDIDAS DE SEGURANÇA E PREVENÇÃO DE AT

Velocidade

A velocidade que o carro permite atingir oferece ao condutor a oportunidade de experimentar sentimentos de grandeza e fantasia de onipotência; e ainda, a música no carro favorece a sensação de isolamento e assim aumenta a sensação de grande independência. Autores que se preocupam com uma abordagem psicanalítica do problema têm apontado a vulnerabilidade de adolescentes e adultos com personalidade imatura na condução perigosa de veículos motorizados. O carro e a moto possibilitam a experiência de se expor a perigo e de poder cultivar o sentimento pessoal de grandeza e poder. Os adolescentes e jovens na experiência de direção se asseguram de sua coragem, masculinidade, suas aptidões e frieza diante da morte. O adulto imaturo não está imune ao atrativo da êxtase da velocidade, no qual se distancia dos laços familiares e dos problemas profissionais, o único que interessa nesse momento é a magnificência de sua capacidade, acrescida de sua identificação com motoristas esportivos famosos.

As ações que fortalecem os sentimentos de auto-estima, quando as dificuldades são sobrepostas com êxito, contribuem para reforçar o processo. O nível de ansiedade a ser superado aumenta a gratificação pessoal; assim, há uma relação entre a ansiedade prévia e o posterior prazer. Nesta situação, o “ego” está liberado de limitações sociais. O carro permite a fuga das rotinas diárias, das compulsões e da perda de perspectivas sociais, profissionais e familiares. Dá-se assim, curso livre aos impulsos instintivos; o carro constitui uma compensação para o “ego” angustiado e apático.

O carro se torna uma segunda pele do indivíduo e, simultaneamente, o separa dos seus semelhantes, que são visualizados exclusivamente como objetos, “os carros oponentes”, mas em nenhum momento, se pensa que há pessoas dentro deles. Esta desumanização favorece a condição necessária para a liberação da agressividade. Os motivos psicológicos têm um papel decisivo na criação de situações de perigo, que se caracterizam por rivalidade, briga de poder, perda de controle e liberação de emoções. Nas ocasiões em que o condutor é ultrapassado ou sofre uma fechada, o indivíduo sente-se degradado, humilhado, a ponto de não poder tolerar; sua auto-estima parece depender do resultado do duelo com o outro condutor. Os condutores sentem seu carro como uma

extensão de si, como se fosse parte de seu corpo. Assim, o perdedor se sentirá diminuído, débil, risível e o vencedor sentirá que é capaz de controlar seu veículo ainda melhor. Este jogo agressivo também apresenta um componente de prazer (Hilgers, 1993).

Um outro aspecto importante de se observar é a influência da publicidade sobre o comportamento e formação de valores. Ainda segundo OMS (1976), freqüentemente veiculam-se anúncios que associam carros velozes e altas velocidades com virilidade. Esses anúncios podem ter grande influência no grupo de risco de jovens motoristas, devido à vulnerabilidade, pela própria condição de transformação da personalidade. Erros no julgamento de distância ou de tempo e fatos inesperados, como buracos ou chão escorregadio, convertem-se em acidentes por causa do excesso de velocidade. A correlação positiva entre velocidade e maior risco de AT já foi verificada por várias pesquisas (French et al 1993).

Hilgers (1993) observa a respeito do excesso de velocidade que a falta de fiscalização nas estradas denota um descaso das autoridades em relação ao perigo dos AT. A negação do perigo inerente ao carro também se manifesta na ausência de políticas de transporte adequadas. Em 1989, nas estradas alemãs, existiam 600 pontos de controle de velocidade, o que representava 1 a cada 30.000 km e, assim, a probabilidade de detectar infratores eram irrisórias.

O “Inquérito Europeu de Saúde e Comportamento” no Reino Unido, revelou que 17% dos homens poucas vezes respeitam o limite de velocidade e a freqüência de mulheres nesta faixa foi significativamente menor (2,3%) (Wardle & Steptoe, 1991). A crença de que “dirigir dentro do limite de velocidade é importante para a saúde” é pouco difundida, sendo apenas relatada por 7,9% das mulheres e 6,7% dos homens (Wardle & Steptoe, 1991).

Em estudo na Nova Zelândia, com 217 motoqueiros de 18 anos, observou-se que mais de 22% tinham sido multados, principalmente por alta velocidade. Embora 46% da amostra fosse portadora da carteira de habilitação especial para jovens, a maioria referia ter violado as restrições impostas por esta (Reeder et al, 1996).

West et al (1993-a) aplicaram um questionário sobre “estilo de direção” a 48 condutores, os quais foram também observados (sem que soubessem) em uma rota pré definida em setor urbano e de estrada. A velocidade determinada por observadores na estrada correlacionou-se bem com a velocidade habitual de direção referida pelo condutor. Este estudo utilizou uma regressão logística múltipla considerando, como variável dependente, o antecedente de envolvimento em acidente. A velocidade observada na estrada, independentemente das outras variáveis, esteve significativamente associada com envolvimento em acidente.

Medidas de Segurança e Prevenção

As crenças relacionadas à manutenção da saúde são importantes em si mesmas como um fator que determina comportamentos de saúde. Dentre os comportamentos relacionados à saúde, de importância na prevenção de AT, temos o hábito de não ingerir bebidas alcoólicas ao dirigir e o uso de cinto de segurança. Crenças sobre a importância de hábitos de saúde, não só influenciam comportamentos, mas também são importantes nas atitudes em relação à legislação, bem como nas decisões de políticas sociais e nos programas de promoção de estilo de vida saudável.

Os comportamentos inadequados no trânsito, parecem constituir uma categoria difícil de ser mudada mas, segundo Parker et al (1995), o Reino Unido é exemplo de que é possível conseguir grandes conquistas no comportamento de beber e dirigir. Segundo este autor, o exemplo deste país serve para mostrar que esse objetivo requer muito esforço, tempo e dinheiro, mas que é possível mudar esse tipo de comportamento.

Nos EUA, o CDC (1994) comenta que desde 1966, quando o Governo Federal estabeleceu que a segurança nas rodovias era uma prioridade nacional, o número anual de mortes por AT diminuiu em 21%, embora o número anual de quilômetro percorrido por veículos tenha aumentado em 114%. A redução da frequência das lesões de AT tem sido associada ao um conjunto de políticas públicas baseadas em avanços científicos em que se destacam: programas de informação pública; promoção de mudanças comportamentais;

mudanças na legislação e avanços de engenharia e tecnologia relacionadas com o trânsito. Estas estratégias têm tido como resultado veículos mais seguros, práticas de direção mais segura (diminuição da frequência de condutores alcoolizados e aumento do uso de cinto de segurança), ambiente de estrada mais seguro e melhoria nos serviços médicos de emergência. Tem sido fundamental nesse sentido a incorporação de sistemas nacionais de coleta de informação para o monitoramento rotineiro dos acidentes fatais, a identificação de fatores de risco modificáveis, a elaboração e implementação de medidas preventivas e a avaliação da efetividade dessas medidas. Para Winston et al (1996) estes avanços aconteceram nos últimos 30 anos, mas ainda há lacunas de conhecimento que limitam a efetividade da prevenção.

O “Inquérito Europeu sobre Saúde e Comportamento” realizado com estudantes universitários de carreiras não médicas (200 homens e 200 mulheres de 18 a 30 anos) de 20 centros participantes, revela que as mulheres referem dirigir dentro do limite de velocidade regulamentar. A análise das crenças sobre diferentes atividades importantes para a manutenção da saúde mostra que o não beber e dirigir e o uso de preservativo sexual são os mais importantes dentre os 25 itens estudados. No entanto, há discrepâncias importantes entre comportamentos e a força das crenças. Por exemplo, mesmo os que admitem dirigir sob efeito do álcool acreditam ser importante não dirigir após beber. A influência do conhecimento sobre a saúde no estilo de vida pode ser afetado, ainda, pelo contexto social e por variáveis de ordem cultural (Wardle & Steptoe, 1991).

O uso de cinto de segurança é um comportamento indicativo de interesse na segurança pessoal. Evans & Bloomfield Hills (1996) destacam que a importância dos meios de contenção, como o cinto de segurança ou “air bags”, radica na diminuição da letalidade dos acidentes relacionados com os ocupantes de veículos, mas não têm qualquer impacto na prevenção dos AT relacionados com pedestres ou ciclistas.

Um inquérito realizado no Reino Unido por Wardle & Steptoe (1991) observou que o uso do cinto de segurança está amplamente difundido tanto em homens como em mulheres (86,7% e 89,5%, respectivamente), embora a crença sobre a importância desta ação para a saúde seja pouco frequente (8,8%). Nos EUA, os resultados do Sistema de Vigilância de Comportamento de Risco dos Jovens (YRBSS), em 1993, sugerem que muitos estudantes apresentam comportamentos que aumentam seu risco de morte por AT:

19,1% nunca ou quase nunca usam cinto de segurança e 35,3% referem ter andado de carro com condutor alcoolizado nos 30 dias prévios ao inquérito (CDC, 1995).

No que diz respeito a programas de prevenção de AT no Brasil, destaca-se o trabalho de Adorno (1989), que realiza uma revisão dos modelos comportamentalistas, das propostas humanistas de educação em saúde e prevenção de AT. Este estudo realiza também um levantamento das propostas técnicas e projetos para as campanhas realizadas e as medidas dirigidas ao aumento da segurança do pedestre.

SONO, MEDICAMENTOS PSICOATIVOS, DROGAS ILÍCITAS E ÁLCOOL

Embora o sono seja um elemento dos mais importantes na causação de AT, ele é muito pouco estudado, principalmente pela dificuldade de se pesquisar essa variável após a ocorrência de um acidente.

Leger (1994) comenta que os informes de índices de acidentes relacionados à falta de sono diferem significativamente de um autor a outro, tanto para condutores com problemas de sono como para condutores sem este problema. Os autores calculam duas taxas para estimar o número de acidentes por veículo a motor causados por sonolência. A primeira é baseada na percentagem total de acidentes e o total de acidentes fatais que ocorrem nas horas de maior sonolência, das 2 às 7 hs. e das 14 às 17 hs. (41,6% do total e 36,1% dos fatais). A segunda taxa é a percentagem do total de acidentes ocorridos à noite (54%). A tendência a adormecer é também aumentada pela privação de sono e pela interrupção do sono. O efeito da perda de sono é acumulativa. O tempo de reação e de desempenho também estão consideravelmente diminuídos durante a noite.

O subregistro da sonolência existe por diversos motivos: os envolvidos não desejam referir nem aos policiais, nem amigos ou familiares, que eles dormiram na direção, porque isto significa admitir responsabilidade pelo acidente. A sonolência é, muitas vezes, ignorada por falta de reconhecimento do motorista, que atribui o acidente a outras causas, como a má condição climáticas ou ao estado insuficiente de preservação da rodovia.

Consumo de medicamentos e drogas ilícitas

Outro fator preocupante relaciona-se ao uso de drogas. Entretanto, estudos sobre a influência das drogas tornam-se difíceis, pela dificuldade de demonstrar sua presença, já que o nível de metabólitos não se correlacionam com seu efeito na capacidade para dirigir. No entanto, tem-se observado que os motoristas que utilizam estimulantes (anfetaminas) apresentam um risco aumentado de AT (OMS, 1976). Skegg et al (1979), em estudo caso controle, observaram associação significativa entre acidente grave e uso de tranqüilizantes menores como Diazepam.

O inquérito “Baromètre Santé”, anteriormente mencionado, aponta que os jovens têm uma atitude permissiva com relação às drogas: 90,6% pensam ser normal usar drogas, pelo menos uma vez na vida, e 22,3% já experimentaram algum tipo de droga, principalmente a maconha (98,6%). Dos jovens entrevistados, 34,3% dos consumidores de drogas são homens e 13,4% são mulheres. Os de maior escolaridade referem com maior freqüência consumo de droga do que os com menor escolaridade (Baudier et al, 1994).

Consumo de álcool

Várias pesquisas apontam uma forte relação entre a ingestão de álcool e AT. Há estudos que observam que concentrações de álcool no sangue de 50mg/100ml podem provocar inaptidão para a condução de veículos (OMS, 1984). Exames post-mortem de rotina em acidentados de trânsito observam que uma percentagem importante dos motoristas mortos apresentam alcoolemia elevada. Em vários países, o álcool é responsável por 30 a 50% dos acidentes graves e fatais (OMS, 1984). Dados do CDC (1993-b) observam presença de álcool em 50% de AT fatais e graves. Em contraste, o álcool só está presente em 15% dos acidentes sem lesão (CDC, 1993-b).

Nos EUA, considera-se que um acidente fatal é relacionado ao álcool se o condutor ou pedestre apresentar, no momento do acidente, uma concentração de álcool sanguíneo igual ou superior a 100mg/dl; esse nível de alcoolemia é considerado de intoxicação. O elevado consumo alcoólico no grupo etário entre 18 a 35 anos em fins de semana é um fenômeno que ocorre em vários países.

Rehm (1993) relata que, de 321 motoristas estudados, 87 tiveram níveis de etanol acima de 100mg/d e 9 estavam entre 50 e 100mg/dl. Dos 87 motoristas intoxicados com nível de etanol acima de 100mg/dl, 71 eram do sexo masculino e 16 feminino. O autor enfatiza a necessidade de intervenção terapêutica em infratores reincidentes, uma vez que, para eles, medidas tais como punição e reeducação têm se mostrado insuficientes.

A importância do contexto sócio-cultural fica evidente nas estatísticas de hábito de ingestão etílica nos diversos Estados dos EUA, onde o uso de álcool varia entre o máximo de 63,8% e um mínimo de 25,4%, sendo maior entre os homens (CDC, 1995). Alexandre et al (1990) atribuem aos esforços educativos relacionados à direção e ao hábito de beber à baixa frequência de acidentes relacionados ao álcool (1,9%), em seu estudo com adolescentes menores de 18 anos.

O inquérito "Das Cataratas" em Michigan (citado por OMS, 1976), observou que portadores de alcoolemia superiores a 80 mg /100 ml apresentavam maior probabilidade de envolvimento em AT. Há estudos que observam que concentrações de álcool no sangue de 50mg/100ml podem provocar inaptidão para a condução e na faixa de 50 -80 mg/100ml aumenta o risco de AT (OMS, 1984). Exames post-mortem de rotina em acidentados de trânsito observam que uma percentagem importante dos motoristas mortos apresentam alcoolemia muito elevada. Em vários países, o álcool é responsável por 30 a 50% dos acidentes graves e fatais (OMS, 1984). Dados do CDC (1993-b) observam presença de álcool em 50% de AT fatais e graves e ainda 55% dos custos com AT relacionam-se ao uso de álcool. Em contraste o álcool só está presente em 15% dos acidentes sem lesão (CDC, 1993-b).

Donelson (1991) observou que há fatores sociais e culturais de importância nos AT relacionados a uso de álcool, apontando os seguintes fatores: disponibilidade de bebidas alcóolicas, necessidade de transporte particular, a sobreposição do beber e dos comportamentos ao dirigir, a aceitação social e tolerância pública ao dirigir em estado de embriaguez. Salienta ainda este mesmo autor, que tem sido raro entre as pesquisas, uma investigação mais profunda, que vá além do hábito de beber e dirigir, e que inclua a análise do ambiente social e cultural em que ocorre o acidente, provocado por embriaguez.

A importância de medidas de caráter preventivo fica em evidência no estudo realizado em Ontario por Stoduto & Adlaf (1996). Estes autores apontam que a tendência decrescente do beber e dirigir, entre 1977 e 1991, foi interrompida após 1991 em decorrência do aumento da disponibilidade de bebida alcoólica, devido à uma regulamentação mais flexível tanto na venda como na propaganda. O estudo de Reeder et all (1996), com 217 motoqueiros de 18 anos na Nova Zelândia observa que, entre as medidas preventivas de acidentes, menos de 1% dos entrevistados mencionam “não dirigir após ingerir bebida alcoólica”.

A reincidência em infração de trânsito é maior em menores de 30 anos, e todos os tipos de infração no trânsito diminuem após os 30 anos, exceto aquele por dirigir alcoolizado, que se mantém constante em todas as faixas etárias, representando cerca de 50% das reincidências (Goppinger & Leferenz, 1968; apud Middendorf, op.cit.).

No inquérito “Baromètre Santé”, a amostra de jovens focalizada apresenta 75,5% de bebedores ocasionais (1-2 vezes por semana ou finais de semana ou menos) e 8,3% de bebedores habituais (3-5 vezes por semana). Entre esses jovens, 42,2% referem pelo menos 1 bebedeira por ano (Baudier et all, 1994).

Wardle & Steptoe (1991), em estudo realizado no Reino Unido, observam que 20% da amostra ingere bebida alcoólica regularmente. Embora o consumo de álcool não apresente diferenças significativas entre sexos, o comportamento de beber e dirigir é mais freqüente nos homens (15,9%) do que nas mulheres (5,4%). A pesquisa observa, ainda, que a crença de “nunca dirigir após beber” é pouco freqüente (9,7% nas mulheres e 9,4% nos homens).

Quanto maior o consumo geral de álcool, maior a freqüência de beber e dirigir. O consumo per capita de álcool absoluto, segundo dados da última metade da década dos 80, aumentou na região das Américas em países como a Colômbia, o Chile, o México, o Panamá e o Brasil, sendo que este último, com um aumento de 31%, foi o que mostrou o maior incremento (Yunes & Rajs, 1994).

Enquanto a lei brasileira, a sociedade e a justiça são excessivamente tolerantes com motoristas alcoolizados, na Europa e nos EUA, a lei não faz muita diferenciação entre um motorista alcoolizado, que mata uma pessoa e um crime premeditado. Comparado com

países que estão mais adiantados na prevenção do AT, nossa legislação é permissiva e a aplicação da lei muito morosa. Somente após o novo código de trânsito, promulgado em fevereiro de 1988, é que se começa a vislumbrar alguma mudança nesse aspecto. Acreditamos que o novo código tem sido importante para a tomada de consciência do problema, mas o controle real dos infratores será limitado, uma vez que a caracterização do estado de embriaguez ficou, na prática, restrito à perícia do instituto médico legal.

Nos EUA, entre janeiro e junho de 1992, foi realizada uma estimativa de 1.943 mortos por AT na faixa de 21 a 24 anos (CDC, 1993-b), sendo que 50% dessa totalidade estava intoxicada por álcool (CDC, 1993-b). Stoduto & Adlaf (1996) descrevem que em Ontario, 50% dos acidentes de trânsito estão relacionados ao álcool e constituem a maior causa única de morte e lesão na população jovem.

Stewart et al (1996) descrevem que os indivíduos bebem por três razões diferentes: 1) para reduzir ou evitar os estados emocionais negativos; 2) por motivos sociais, para reunir-se com outros; 3) para facilitar emoções positivas. Ao estudar uma amostra de 314 voluntários, alunos de graduação de psicologia de duas universidades do Canadá, esses autores concluíram que a maioria dos entrevistados (85%) referiram beber. O principal motivo desse comportamento foi o Social, embora os homens, principalmente os menores de 21 anos, tivessem apresentado uma pontuação significativa no hábito de beber para facilitar emoções positivas. Cooper et al (apud Stewart et al, op.cit.) têm observado que os indivíduos que bebem, para diminuir estados emocionais negativos, apresentam riscos aumentados de problemas com o álcool.

Em amostra de 1.011 condutores do Reino Unido, Albery & Guppy (1995) apontam que 14,1% dos condutores referiam dirigir após ter ingerido bebida alcoólica acima do limite legal, uma ou duas vezes, no último ano; e 10,3% referiam não estar em condições de dirigir em 3 ou mais vezes nos últimos 12 meses. Os condutores mais jovens, com maior frequência, referem quantidades de unidades de álcool e frequência de ingestão que indicam um padrão de comportamento infrator. Foi observado que os condutores transgressores estimam, com maior frequência, que sua direção é segura quando bebem, fato esse que constitui uma das causas diretas de acidentes. Observou-se, ainda, uma associação significativa entre consumo geral de álcool e comportamento infrator no

transito. Além disso, a pesquisa constata que a exposição a procedimentos regulamentares como o bafômetro e as multas por beber e dirigir não mostram diminuição do comportamento transgressor. Finalmente, a pesquisa conclui que, quanto maior o consumo, maior o prognóstico de comportamento infrator; e que quanto maior a ingestão de álcool, maior a estimativa individual de que se pode dirigir com segurança.

Estudo realizado no Hospital das Clínicas da Universidade Estadual de Campinas em 1993, com 100 doentes traumatizados escolhidos aleatoriamente para realização de etanolemia, observou que 36 estavam alcoolizados, sendo a maioria jovens de 15 a 35 anos e, entre estes, 20 tiveram acidente automobilístico (Mantovani et al, 1995).

Em conclusão à essa introdução bibliográfica, é possível dizer que, no contexto de países desenvolvidos ou em desenvolvimento, a grande diferença nos níveis de AT está estreitamente vinculada à responsabilidade do poder público implementar políticas adequadas e fazer cumprir a lei. No Brasil, os índices calamitosos de AT estão associados à falta tanto de uma legislação, como de políticas públicas adequadas em relação a esse fenômeno. Como veremos nessa pesquisa, o Novo Código Nacional de Trânsito, sancionado em fevereiro de 1988, constitui um marco dos mais importantes para que haja uma reversão dessa triste realidade. Diante do fato de que o AT está fortemente relacionado com falha humana, a despeito das limitações operacionais e das arestas constitucionais que ainda não foram aparadas, o novo código tem o grande mérito de contribuir para tornar o motorista brasileiro mais consciente e responsável ao volante.

Se o novo código de trânsito veio como um elemento importante na promoção de um trânsito eficiente, é imprescindível que outros fatores de ordem sócio-econômica, cultural, política e administrativa, contribuam para o gerenciamento adequado dos AT. Esse trabalho de pesquisa pretende demonstrar que, em um nível mais abrangente, a solução do problema de trânsito requer, sobretudo, a implementação de políticas públicas que enfatizem o nível social, com ênfase no transporte coletivo e, simultaneamente, restrições ao transporte individual.

1.2. A SITUAÇÃO DO TRÂNSITO NO BRASIL E O NOVO CÓDIGO DE TRÂNSITO

O trânsito brasileiro é considerado um dos piores e mais perigosos do mundo, sendo uma das principais causas de mortes e mutilações de pessoas em função de acidentes, que na maioria dos casos tem como causa a imprudência, a imperícia e a má conservação dos veículos e dos pavimentos. Os índices de AT são altíssimos, com um AT para cada lote de 410 veículos em circulação. Na Suécia, a relação é de 1 AT para 21.400 veículos em trânsito. O ano de 1998, fechou com 19.664 mortos, 257.751 AT com vítimas e 330.790 no total de vítimas. Esses números, impressionantes, equivalem a guerra civil, patrocinada por uma legislação anacrônica, pela impunidade e pela indiferença coletiva.

Observa-se na tabela 1, que entre 1993 a 1996, os números de vítimas fatais no Brasil aumentou em 19,37%, sendo que no período de 1996 a 1998, houve uma queda de 73,55%. O número de mortos entre 1996 a 1997 representa um decréscimo de 90,18%. Entre 1997 a 1998 esse decréscimo é de 81,56% em vítimas fatais. Segundo o SINET / DENATRAN / DETRANS (2001), o número de veículos em 1995 foi de 419.466, em 1996 foi de 415.158, em 1997 foi de 532.601 e em 1998 foi de 398.893. Isso representa no período de 1995 a 1998, um acréscimo de 95,09% no número de veículos.

Como mostram as tabelas abaixo, o número de mortos em AT e o índice de fatalidade (número de mortos por cada 100.000 habitantes) têm crescido significativamente ao longo dos últimos anos. O índice de fatalidade é considerado um dos principais indicadores das condições de segurança de trânsito em todo o mundo. Ele é definido como o número de mortos em acidentes de trânsito por conjunto de 100.000 veículos.

TABELA 1: MORTOS EM AT E ANO**BRASIL**

Ano	Mortos em AT
1998	19.664
1997	22.313
1996	26.732
1995	25.513
1994	24.111
1993	22.393
1992	21.387

Fonte: (SINET / DENATRAN / DETRANS, 2001).

TABELA 2: ÍNDICE DE MORTOS EM AT POR CADA 100.000 HABITANTES DE ACORDO COM O ANO**BRASIL**

Ano	Índice de mortos em AT
1998	12,15
1997	14,97
1996	17,0
1995	15,4
1994	14,9
1993	14,1
1992	13,7

Fonte: (SINET / DENATRAN / DETRANS, 2001).

A tabela acima revela um crescimento impressionante no número de mortes em AT por cada 100.000 habitantes. De 1992 a 1996, houve um acréscimo de 24,08%. O índice de fatalidade, é cerca de, pelo menos, duas vezes maior do que o encontrado em países desenvolvidos. Exemplo neste sentido é o índice de 8,8 mortes em acidentes de trânsito por 100.000 habitantes no Japão (1993). O índice japonês vem apresentando redução de ano para ano, enquanto que no Brasil essa redução começa a ser significativa no período de 1996 a 1998, com uma queda de 71,47% no número de vítimas fatais por 100.000 habitantes. A tabela abaixo revela a distribuição de vítimas de AT segundo sexo e faixa etária.

TABELA 3: VÍTIMAS DE AT, SEGUNDO SEXO E FAIXA ETÁRIA

BRASIL

ANO	Sexo		Faixa Etária 0 a 4anos	Faixa Etária 5 a 14anos	Faixa Etária 15a 24anos	Faixa Etária 25a 34anos	Faixa Etária 5 a 59anos	Faixa Etária 60 e + anos	Ignorada
	Masc.	Fem.							
1995	234.661	86.449	8.078	27.868	78.096	77.410	78.781	19.322	31.555
1997	239.598	85.240	8.294	26.933	82.093	81.470	78.716	21.549	25.875
1998	224.994	82.070	8.934	23.561	0	68.956	64.735	17.422	42.780

Fonte: (SINET / DENATRAN / DETRANS, 2001).

Os dados acima mostram que as principais vítimas de AT no período de 1995, 1997 e 1998, são pessoas do sexo masculino, com 73,37% dos casos. Os números revelam também que as vítimas se constituem principalmente de jovens. A faixa etária que contém um número mais significativo de vítimas nesse mesmo período, com 25,45% do total, é a que vai dos 15 aos 24 anos. A faixa que vai dos 35 a 59 anos contém um número absoluto maior de vítimas, porém ela abrange uma variação etária muito maior. Se for levado em conta o fato de que até os 18 anos o indivíduo é proibido de dirigir e que uma proporção considerável das vítimas são de condutores de veículos, é possível deduzir que a maior

parte das vítimas nessa faixa etária estão entre os 18 e os 24 anos. Se for considerada a faixa etária entre 15 a 34 anos (que compreende 29 anos), ela totaliza 49,36% do total. A faixa que vai dos 35 aos 59 anos, com apenas 4 anos a menos do que a anterior, representa uma percentagem bem menor de 23,31%.

TABELA 4: VÍTIMAS DE AT E SITUAÇÃO NO ACIDENTE

BRASIL				
TIPO DE VÍTIMA				
ANO	Pedestre	Passageiro	Condutor	Total
1995	73.530	113.179	134.401	321.110
1997	56.875	110.750	142.417	327.044
1998	70.956	95.659	140.298	306.913

Fonte: (SINET / DENATRAN / DETRANS, 2001).

A Tabela acima mostra a relação das vítimas entre pedestre, passageiro e condutor no período entre 1995, 1997 e 1998. Em termos de percentagem, temos que os pedestres representam 21,08% do total; os passageiros, 33,46% e os condutores, 43,67%.

TABELA 5: AT COM VÍTIMAS SEGUNDO A NATUREZA**BRASIL**

ANO	Natureza				
	Colisão/ Abalroamento	Tombamento/ Capotamento	Atropelamento	Choque com Objeto Fixo	Outra
1995	103.915	25.314	73.530	33.492	19.286
1996	107.441	30.158	63.330	38.334	24.480
1997	147.593	34.044	58.168	52.401	35.434
1998	127.478	24.771	54.594	30.678	20.230

Fonte: (SINET / DENATRAN / DETRANS, 2001).

A tabela acima mostra que a colisão e o abalroamento, no período de 1995 a 1998, constituem o principal tipo de AT, sendo o atropelamento o segundo tipo de AT. Em 1995, do total de 255.537 AT, a colisão e o abalroamento representa 40,66% e o atropelamento 28,77%; em 1996 de 263.743 AT a percentagem de colisão / abalroamento é de 40,07% e a de atropelamento é de 24,01; em 1997 de 327.640 AT a percentagem de colisão / abalroamento é de 45,04% e 17,75% de atropelamento e em 1998 de 257.751 AT, 49,45% é de colisão / abalroamento e 21,18% de atropelamentos.

Como no AT do tipo colisão / abalroamento envolve necessariamente um outro veículo, na grande maioria dos casos, a culpa do acidente cabe a apenas uma das partes envolvidas. Neste caso, a imprudência do motorista causa danos não só a ele próprio e aos ocupantes de seu veículo, mas também a outros indivíduos totalmente inocentes. Se esse mesmo raciocínio se estender aos atropelamentos, é possível estimar que, na grande maioria dos casos, o AT é uma agressão que se impõe a uma população totalmente inocente.

TABELA 6: AT COM VÍTIMAS SEGUNDO O PERÍODO E A ÁREA - BRASIL

Período		Área		
ANO	Dia	Noite	Urbana	Rural
1995	152.001	103.536	172.455	83.082
1997	200.640	127.000	209.151	92.684
1998	146.691	110.668	185.697	44.565
Total	499.332	341.204	567.303	220.331

Fonte: (SINET / DENATRAN / DETRANS, 2001).

A tabela acima revela que, se for levado em conta que no período noturno a proporção de carros em circulação, via de regra, não chega a 20% do período diurno, o número de 682.408 equívale a uma proporção de 40,59% dos AT. Esse número sugere que os motoristas noturnos são mais imprevidentes que os diurnos, sendo bastante provável que a ingestão de álcool desempenhe um papel importante na causação desses acidentes. Os AT na área rural correspondem a 27,97% e ocorrem em sua grande maioria em auto-estradas. Com 72,02% dos casos, os AT urbanos predominam significativamente, como era de se esperar. As tabelas abaixo focalizam os AT que produziram vítimas fatais no Brasil.

TABELA 7: AT COM VÍTIMAS FATAIS SEGUNDO SEXO E FAIXA ETÁRIA**BRASIL**

ANO	Sexo		Faixa Etária						
	Masculino	Feminino	0 a 4 Anos	5 a 14 Anos	15 a 24 Anos	25 a 34 Anos	35 a 59 Anos	60 e + Anos	Ignorada
1995	19.641	5.872	709	2.070	4.878	5.832	6.971	2.292	2.761
1996	20.366	6.537	726,38	1.963,91	5.461,3	6.295,3	7.694,25	2.501,97	2.259,85
1997	18.758	5.349	591	1.892	5.181	5.996	6.483	2.282	1.682
1998	15.261	4.318	695	1.261	3.991	4.177	5.388	1.957	.195

Fonte: (SINET / DENATRAN / DETRANS, 2001).

A tabela acima mostra que, entre as vítimas fatais de AT no período de 1995 a 1998, prevalece indivíduos do sexo masculino, numa proporção (77,02%) ainda maior do que a verificada entre AT com vítimas em geral no período de 1995, 1997 e 1998 (73,3%). A faixa etária entre 15 e 24 anos, apresenta uma proporção (20,30%) menor do que a encontrada nos AT com vítimas em geral no período de 1995, 1997 e 1998 (25,45%). A faixa etária entre 25 e 39 anos prevalece em relação às demais, com uma percentagem de 23,20% dos AT. A faixa que vai dos 35 a 59 anos contém um número absoluto maior de vítimas, porém ela abrange uma variação etária muito maior.

Segundo dados do programa PARE do Ministério dos Transportes (1997), 30% dos AT são causados por motoristas na faixa de 18 a 30 anos. A percentagem sobe para 33% no caso dos motoristas entre 30 e 40 anos. O aumento de AT nesta última faixa etária mostra que, depois de vários anos de carteira, o motorista se sente mais seguro no trânsito e comete mais erros. A tabela abaixo mostra a distribuição de AT de acordo com os tipos de vítimas.

TABELA 8: AT COM VÍTIMAS FATAIS SEGUNDO OS TIPOS DE VÍTIMAS – BRASIL

ANO	Tipos de Vítimas			
	Pedestre	Passageiro	Condutor	Total
1995	11.101	5.723	8.689	25.513
1996	10.301	6.797	9.805	26.903
1997	9.125	5.402	8.141	22.668
1998	6.404	5.116	7.694	19.214

Fonte: (SINET / DENATRAN / DETRANS, 2001).

Vemos aqui que, entre as vítimas fatais de AT no período de 1995 a 1998, há uma predominância significativa de pedestres, vítimas de atropelamentos, com uma proporção de 39,16%. Em seguida, vem o condutor de veículos, com uma proporção de 36,40% e, por último, passageiros, com uma proporção de 24,43%.

Os automóveis predominam, como era de se esperar, entre os AT com vítimas nesse mesmo período. A proporção deles é de 57,40%. Os caminhões respondem por 11,67% e aparecem em segundo lugar; as motos, com um índice de 10,14%, aparecem em terceiro. O índice envolvendo motos é muito alto se for levado em conta o fato de que o número de motos é da ordem de 6% da frota de veículos (Detran – São Paulo, 1996). Nesse caso, o índice de acidentes envolvendo motos significa um índice 50% maior. Esse alto índice de AT com motos deve-se principalmente à falta de respeito às normas de trânsito e à imprudência. De acordo com o CPTran, 10% das autuações dos policiais são contra motoqueiros. A tabela abaixo mostra em números a proporção de veículos envolvidos em AT com vítimas.

TABELA 9: VEÍCULOS ENVOLVIDOS EM ACIDENTES COM VÍTIMAS**BRASIL**

Ano	Automóvel	Camioneta	Ônibus/ Micro- Ônibus	Caminhão	Reboque/ Semi-reb.	Motocicleta	Outros	Ignorado	Total
1995	236.540	21.278	26.567	52.671	1.238	37.953	25.213	17.986	419.446
1996	231.456	20.125	22.124	55.515	1.838	39.512	26.255	18.333	415.158
1997	327.921	27.470	28.005	63.873	1.324	40.281	25.761	17.966	532.601
1998	217.879	23.317	17.947	34.145	1.991	61.386	28.744	13.484	398.893

Fonte: (SINET / DENATRAN / DETRANS, 2001).

Segundo o Ministério dos Transportes (1997), apenas 6% dos AT ocorrem pela má condição das estradas e, menos ainda, 4%, por defeitos no carro. Desses acidentes, 74% ocorrem com tempo bom, 60% acontecem durante o dia e 60% em retas. Segundo esse mesmo relatório, 90% da culpa pelo acidente cabe ao erro ou irresponsabilidade do motorista. Cerca de 50% dos AT acontecem a menos de 10 Km da cada do motorista.

Uma pesquisa realizada pelos DETRANS do país mais uma vez demonstra que os AT estão intimamente relacionados com o consumo de álcool. Verificou-se que 62% dos motoristas acidentados estavam alcoolizados – cerca de um terço deles acima do limite legal, o que confirma estimativa da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego. Outros estavam drogados, dirigiam sem habilitação ou não cumpriam itens das normas de segurança. Mais de 43% dos acidentados se feriam em sábados ou domingos, dias de menos trânsito, mais velocidade e quando provavelmente se abusa do álcool.

Embora o álcool seja o principal fator nos AT, não há qualquer medida de prevenção contra ele. Em 1996, na cidade de São Paulo, foram aplicadas 25 multas em motoristas alcoolizados, contra mais de 400 mil para estacionamento em local proibido. O delito mais perigoso, apesar de evidentemente comum, não recebe a devida atenção.

TABELA 10: ACIDENTES DE TRÁFEGO RODOVIÁRIO NÚMERO DE ACIDENTES, SEGUNDO A GRAVIDADE - 1995 a 1998

Gravidade	1995	1996	1997	1998
Acidentes com mortos	5.490	6.013	5873	5.305
Acidentes com feridos	26.966	31.087	32.941	31.492
Acidentes sem vítimas	63.058	79.295	85.558	83.645
TOTAL	95.514	116.395	124.372	120.442

Fonte: (GEIPOT / DNER, 2001).

Nota: Os dados referem-se apenas aos acidentes ocorridos nas rodovias federais policiadas.

Observa-se na tabela acima, que no período de 1995 a 1998, do total dos acidentes, segundo a gravidade o número de acidentes com mortos representa 4,96%; os acidentes com feridos 26,81% e os acidentes sem vítimas 68,21%. A tabela abaixo revela o número de pessoas envolvidas em acidentes, segundo a gravidade, entre 1995 a 1998. Entre 1995 a 1996, houve um acréscimo no número de acidentes, segundo a gravidade, da ordem de 21,86%, o que não acontece entre 1997 a 1998, onde houve uma queda significativa de 96,84%.

TABELA 11: ACIDENTES DE TRÁFEGO RODOVIÁRIO NÚMERO DE PESSOAS ENVOLVIDAS EM ACIDENTES, SEGUNDO A GRAVIDADE - 1995 a 1998

Gravidade	1995	1996	1997	1998
Mortos	6.967	7.847	7.530	6.711
Lesões graves	18.297	20.797	21.866	20.390
Lesões leves	38.045	42.456	43.812	40.496
Ilesos	471.707	543.353	560.944	522.374
Total	535.016	614.453	634.152	589.971

Fonte: (GEIPOT / DNER, 2001).

Nota: Os dados referem-se apenas aos acidentes ocorridos nas rodovias federais policiadas.

Entre 1995 a 1998, do total de pessoas envolvidas em acidentes, segundo a gravidade, 1,22% representam o número de mortos, 3,42% o número de pessoas com lesões graves, 6,94% o número de pessoas com lesões leves e 88,40% os ilesos. É interessante observar que entre os anos de 1995 a 1996, houve um aumento de 14,84% no número de pessoas envolvidas em acidentes, segundo a gravidade e entre 1997 a 1998, houve uma queda significativa, da ordem de 93,03%.

TABELA 12: ACIDENTES DE TRÁFEGO RODOVIÁRIO NÚMERO DE VEÍCULOS ENVOLVIDOS EM ACIDENTES, POR CLASSE DE VEÍCULO - 1995 a 1998

Classe de Veículo	1995	1996	1997	1998
Passeio	87.471	113.590	125.286	122.471
Coletivo	7.732	8.586	8.425	8.050
Carga	51.371	57.246	60.795	56.139
Outras	4.747	6.617	7.842	7.562
Total	151.321	186.039	202.348	194.222

Fonte: (GEIPOT / DER, 2001)

Nota: Os dados referem-se apenas aos acidentes ocorridos nas rodovias federais policiadas.

A tabela acima, revela que entre o período de 1995 a 1998, do total de veículos envolvidos em acidentes, por classe de veículo, o passeio representa 61,15%, o de carga 30,73%, o de coletivo 4,46% e outras 3,64%. O número de veículos envolvidos em acidentes, por classe de veículo, aumentou em 22,94% entre 1995 a 1996 e apresentou uma queda significativa de 95,98% no período de 1997 a 1998.

TABELA 13: ACIDENTES DE TRÁFEGO RODOVIÁRIO NÚMERO DE ACIDENTES POR TIPO E GRAVIDADE DA OCORRÊNCIA

1998

Tipo de Acidente	C/ mortos	C/ feridos	Sem vítimas	Total
Abalroamento mesmo sentido	121	1.648	11.327	13.096
Abalroamento sentidos opostos	472	2.186	4.128	6.786
Abalroamento transversal	255	3.072	5.589	8.916
Atropelamento	1.339	4.284	150	5.773
Atropelamento de animal	36	664	4.136	4.863
Atropelamento e fuga	617	779	20	1.416
Capotagem	224	1.766	2.004	3.994
Choque contra objeto fixo	195	2.265	7.406	9.866
Choque veículo estacionado	8	66	593	667
Colisão frontal	861	1.679	939	3.479
Colisão traseira	314	3.896	27.828	32.038
Saída de pista	680	7.238	13.743	21.661
Tombamento	61	1.013	1.816	2.890
Outros	122	936	3.939	4.997
Total	5.305	31.492	83.645	120.442

Fonte: (GEIPOT / DNER, 2001).

Observa-se na tabela acima, que o número de mortos por atropelamento está em 1º lugar com um índice de 25,24%, em 2º lugar temos mortos por colisão frontal com 16,22%, em 3º lugar mortos por saída de pista com 12,81%, em 4º lugar mortos por atropelamento e fuga com 11,63%, em 5º lugar mortos por abalroamento sentidos opostos com 8,89%, em 6º lugar mortos por colisão traseira com 5,91%, em 7º lugar mortos por albaroamento transversal com 4,80%, em 8º lugar mortos por capotagem com 4,22%, em

9º lugar mortos por choque contra objeto fixo com 3,67%, em 10º lugar mortos por outros com 2,29%, em 11º lugar mortos por albaroamento mesmo sentido com 2,28%, em 12º lugar mortos por tombamento com 1,14%, em 13º lugar atropelamento de animal com 0,67% e em 14º lugar mortos por choque de veículo estacionado com 0,15%.

O número de feridos por saída de pista representa 22,98% e ocupa o 1º lugar, o 2º lugar está os feridos por atropelamento com 13,60%, em 3º lugar está os feridos por colisão traseira com 12,37%, em 4º lugar está os feridos por albaroamento transversal com 9,75%, em 5º lugar está os feridos por choque contra objeto fixo com 7,19%.

O número de acidentes sem vítimas por colisão traseira está em 1º lugar com 32,26%, em 2º lugar sem vítimas está a saída de pista com 16,47%, em 3º lugar sem vítimas está o abalroamento mesmo sentido com 13,54%, em 4º lugar sem vítimas está o choque contra objeto fixo com 8,85% e em 5º lugar sem vítimas está o abalroamento transversal com 6,68%.

Do total de número de acidentes por tipo e gravidade da ocorrência em 1998, temos a colisão traseira em 1º lugar com 26,60%, a saída de pista em 2º lugar com 17,98%, o abalroamento mesmo sentido em 3º lugar com 10,87%, o choque contra objeto fixo em 4º lugar com 8,19% e o abalroamento transversal em 5º lugar com 7,40%.

De acordo com o Denatran (1997), metade dos AT com vítimas fatais ocorrem a menos de 10 Km da residência do motorista e 59% deles ocorreram por culpa do motorista. Estima-se que 6% dos AT ocorrem por responsabilidade das condições da via e 4% por responsabilidade das condições do veículo. O Denatran informa ainda que em 1996, houve 2 milhões de infrações nas estradas, 305.131 por excesso de velocidade, 124.330 por passagem indevida, 80.049 por desobediência à sinalização e 4.535 por direção sob efeito de álcool ou drogas.

De acordo com estimativas do Denatran (1997), os custos desses acidentes, no Brasil, atingem a ordem dos 4 bilhões de dólares/ano. Esses investimentos, que a sociedade é forçada a fazer em termos de atendimento médico e ambulatorial, para recuperar as

seqüelas traumáticas que esses acidentes deixam em suas vítimas, impedem que esses recursos sejam aplicados em programas de maior alcance para o bem-estar de toda a sociedade.

Cerca de 75% dos AT ocorrem com tempo bom. 61% durante o dia e 68% nas retas, conforme dados do Departamento de Polícia Rodoviária Federal. Cabe ressaltar que a melhoria das condições de tráfego em algumas estradas, às vezes, leva a um acréscimo do número de AT. Por exemplo, a Dutra após o início dos trabalhos de melhoria da estrada (março/96), feitos pela concessionária, apresenta os seguintes números: em março 1996 houve 573 AT e em março de 1997, 660, um acréscimo de 15%.

CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO

Ao fim de uma gestação legislativa que durou 5,5 anos, o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) compromete-se menos com a fluidez do tráfego e mais com a segurança do trânsito. Impõe um pesado estatuto de deveres (numa cultura viciada em estatuto de direitos) E avança a mão na quantidade e na densidade das multas pecuniárias e das condenações penais. Além disso, o CTB envolve-se com programas de (re)educação para o trânsito. Coloca, num mesmo plano, o motorista, o passageiro, o pedestre, o cidadão. Dificulta a obtenção e a renovação das carteiras de habilitação, introduz a criminalização das faltas graves e enquadra os responsáveis públicos e privados por falhas de manutenção das ruas, avenidas e estradas pavimentadas e sinalizadas. O CTB introduz também o program de Inspeção de Segurança Veicular (ISV) e o controle de gases e ruídos. A inspeção veicular pode ser terceirizada por Estados e Prefeituras.

O novo código vem sendo elogiado com algumas críticas menores. Em função do novo código, o motorista mudou para melhor seu comportamento no trânsito. Se antes, o motorista colocava seu bem-estar pessoal acima da lei, hoje, pensa no alto custo da multa e nas outras penalidades que sofrerá antes de decidir pela infração. Atualmente, não basta ter poder econômico para arcar com a multa, porque a perda da habilitação também está em jogo. As críticas ao Código recaem sobre o fato do Conselho Nacional de Trânsito (Contran) ainda não ter regulamentado todos os artigos que necessitam detalhamento e sobre a falta de condições para aplicar muitos dos artigos já regulamentados do Código,

como é o caso do Registro Nacional de Carteiras de habilitação (RENACH). Somente 10 Estados estão integrados ao RENACH, o que é um grande limitador. Para se punir um motorista infrator, seria necessário conhecer os atenuantes e agravantes constantes do seu prontuário. Isso não é possível sem contar com rede informatizada, em pleno funcionamento. Em São Paulo, por exemplo, dos 313 Ciretrans – Circunscrições Regionais de Trânsito – pouco mais de um terço delas está informatizada. Nos outros Estados, a situação é ainda mais precária.

As críticas ao novo Código recaem também sobre seu aspecto arbitrário. O recolhimento da carteira de habilitação estaria nesta classificação, porque, na verdade, o infrator só deveria ter suspenso seu direito de dirigir após julgamento. A carteira apreendida nas circunstâncias previstas no Código pode ser devolvida mediante mandado de segurança, porque a pena só pode ser imposta com sentença transitada em julgamento.

A despeito das limitações operacionais e das arestas constitucionais que ainda não foram aparadas, o novo Código Nacional de Trânsito tem o grande mérito de estar contribuindo para tornar o motorista brasileiro mais consciente e responsável ao volante.

O código de trânsito brasileiro tem 20 capítulos e 340 artigos, tratando de assuntos que vão do ensino das leis de trânsito nas escolas aos limites de peso tolerados nos caminhões de carga. O código entrou em vigor no dia 23 de janeiro de 1988.

No primeiro capítulo estão contidas as disposições preliminares, que estabelecem que o trânsito é um direito de todos e um dever do Estado. Os órgãos e as entidades de trânsito do sistema dão prioridade à defesa da vida e à preservação da saúde e do meio ambiente. A seguir descreve o Sistema Nacional de Trânsito, apresentando os diversos órgãos que o compõem e suas respectivas competências. Na sequência, são descritos os deveres e os direitos de todos em relação ao trânsito. Além das regras básicas de circulação, trata também das específicas para motociclistas e normas sobre velocidade, carga e descarga, embarque e desembarque de passageiros, entre outras. O quarto capítulo trata dos pedestres, trazendo de forma inédita, deveres e obrigações para eles. Fixa prioridade total para os pedestres, frente aos veículos. Atropelar um cidadão em uma faixa de pedestre terá consequências marcantes para o motorista. Por outro lado, o pedestre também poderá ser autuado, se não cumprir com suas obrigações, que estão claramente

definidas. Caso ele não pague, estará em dívida com o Município, com as conseqüências que daí advêm.

Uma das principais inovações do novo Código está no capítulo V, inteiramente dedicado ao cidadão. Por exemplo: o indivíduo tem o direito de solicitar, por escrito, aos órgãos públicos, sinalização, fiscalização e implantação de equipamentos de segurança. O Município, por sua vez, tem o dever de explicar, por escrito, o não atendimento, ou atender à solicitação.

O capítulo seguinte trata da educação para o trânsito, com a obrigatoriedade, para todos os níveis de ensino, de um curriculum com conteúdo sobre segurança de trânsito. Na seqüência, cuida da sinalização, da engenharia, da operação, da fiscalização e do policiamento de trânsito, onde são apresentadas regras para tratar de pólos geradores, lombadas, sonorizadores, bem como de punições a servidores públicos pelo descumprimento da lei. Os quatro capítulos seguintes foram desenvolvidos especificamente para tratar da definição e classificação dos veículos e do seu registro e licenciamento. Já o capítulo XIII – Da Condução de Escolares, apresenta uma série de critérios, como a necessidade de inspeção semestral, tacógrafo, cinto de segurança para todos os alunos, motorista maior de 21 anos, categoria D, sem infração grave ou gravíssima nos últimos 12 meses. Deverão ainda ser transportados em veículos para passageiros.

Com relação à habilitação, tratada no capítulo XIV, as alterações são substanciais. Pretendentes aprovados nos exames de habilitação, receberão uma Permissão para dirigir, com validade por um ano. Durante este período, não podem cometer infrações graves ou gravíssimas, ou ainda, infração média, por mais de uma vez. Atendidos estes requisitos, obterá então sua Carteira Nacional de habilitação. Serão exigidos testes psicotécnicos, de aptidão física e mental, além de cursos de primeiros socorros, conhecimentos de direção defensiva e de proteção ao meio ambiente. Outros aspectos deste capítulo merecem ser ressaltados: as empresas serão obrigadas a fornecer cursos de direção defensiva e primeiros socorros aos seus funcionários; os instrutores e examinadores estarão identificados nos prontuários dos recém habilitados e a Carteira Nacional de Habilitação deverá conter foto e identificação completa do motorista. As infrações são descritas no capítulo XV do Código e no capítulo seguintes são apresentadas as penalidades

correspondentes, que vão desde advertências por escrito até a cassação da Carteira Nacional de Habilitação. Serão atribuídos pontos para cada infração cometida e, cada vez que um motorista atingir a soma de 20 pontos terá suspenso o seu direito de dirigir por um prazo de um a 12 meses. Os valores das multas vão de R\$ 46,00 a R\$ 164,00, podendo atingir a quantia de R\$ 820,00 para quem dirigir embriagado, deixar de prestar socorro a vítimas, participar de “rachas”, ou que estiver dirigindo com a CNH cassada. Ou seja, as punições serão pesadas e é prudente que os motoristas se precavendam.

Em caráter complementar às penalidades, serão aplicadas medidas administrativas, abordadas no capítulo XVII. Incluem retenção e remoção de veículos, recolhimento da CNH, da Permissão, testes de dosagem alcoólica, entre outras. A seguir, são tratados os processos administrativos, dos quais destacamos o prazo máximo de 30 dias para que o Estado ou a Prefeitura entregue a notificação de infrações cometidas. Quem pagar antes da data de vencimento terá 20% de desconto.

O penúltimo capítulo aborda os crimes de trânsito. Passam a ser consideradas como crimes, infrações como dirigir embriagado, entregar a direção a pessoas não habilitadas e participar de “rachas”, além da aplicação das multas, conforme descrito. Finalmente, o último capítulo trata das disposições transitórias, onde são propostos critérios e prazos para a implantação e operacionalização do novo Código.

O artigo 24 do Código passa para o Município as atribuições de fiscalizar, operar, planejar e sinalizar o trânsito. Caberá também ao Município multar e arrecadar os valores das multas, recursos que pelo artigo 320, deverão ser exclusivamente aplicados na área de trânsito. Com isso encerra-se de vez a polêmica em torno da legalidade da ação dos agentes municipais de trânsito (os amarelinhos), poderem ou não autuar os infratores.

O esforço pela consolidação do novo Código deverá ser conjunto: Estado, nas suas diversas instâncias e cidadãos deverão encaminhar lado a lado, pela sua implementação, rumando, certamente, na direção de um trânsito mais humano.

PRINCIPAIS PONTOS DO NOVO CÓDIGO

Habilitação:

Quando aprovados no exame de habilitação, os candidatos ganham permissão para dirigir com validade de um ano. Recebem a carteira definitiva os candidatos que não cometerem infração grave ou gravíssima nesse período. Os candidatos serão submetidos a exames de aptidão física e mental, sobre legislação de trânsito (escrito), de noções de primeiros socorros, além de exame de direção. Os exames, exceto o de direção, poderão ser terceirizados pelos órgãos estaduais de trânsito.

Velocidade:

Limite de velocidade nas rodovias passa a ser de 110 Km/h para carros de passeio e camionetas, de 90 Km/h para ônibus e microônibus e 80 km/h para os demais veículos. Nas vias urbanas, os limites de velocidade ficam em 80 Km/h para vias de trânsito rápido; 60 Km/h nas vias secundárias; 40 Km/h nas vias distribuidoras de tráfego e 30 Km/h nas vias locais.

Infrações:

Passam a ser tipificadas com crime culposo (não intencional), com penas que variam de 6 meses a 3 anos de detenção, além da multa. Atualmente os delitos de trânsito são considerados contravenções penais.

Radares Eletrônicos:

Ficam autorizados a funcionar, já que a exigência de presença do infrator para autuação foi retirada do texto aprovado.

Álcool:

Quem tiver mais de 0,6 grama de álcool por litro de sangue fica proibido de dirigir. A taxa equivale a um litro de cerveja e varia com o peso da pessoa.

Bafômetro:

O uso do bafômetro passa a ser obrigatório se houver suspeita de embriaguez.

Municípios:

Ficam responsáveis pela fiscalização, planejamento e operação do trânsito, além da aplicação e recolhimento das multas. Podem fazer convênios com órgãos de outras instâncias de poder, como as Polícias Militares, para auxiliar na fiscalização do tráfego.

Estado:

Continuam com as atribuições de licenciamento, registro, vistoria e emplacamento de veículos, além da habilitação de motoristas. Vai aplicar e recolher multas referentes às infrações nas áreas de sua competência.

Transporte Escolar:

Cintos de segurança em número igual à lotação e equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo. O motorista deve ter mais de 21 anos, ser julgado apto em exame de avaliação psicológica e não pode ter cometido nenhuma infração grave ou gravíssima nos últimos 12 meses nem ser reincidente em infrações médias.

Educação:

Educação para o trânsito passa a fazer parte dos currículos de 1º, 2º, e 3º graus. Não está prevista como disciplina à parte, mas será incluída dentro do conteúdo das disciplinas já existentes. Haverá campanhas educativas divulgadas gratuitamente pelas emissoras de rádio e TV exploradas pelo poder público.

Motocicletas:

Capacete é obrigatório para o motorista e para o passageiro, assim como vestuário apropriado a ser definido pelo CONTRAM. Os veículos de duas ou três rodas ficam dispensados da placa dianteira.

Pedestres:

Podem ser multados caso atravessem a rua fora da faixa específica. Fica mantido a prioridade dos pedestres sobre os veículos onde houver faixas de travessia sem sinais luminosos. Onde houver semáforos, a luz determina a prioridade. O ciclista desmontado, empurrando a bicicleta, equipara-se ao pedestre em direitos e deveres.

Bicicletas:

Terão como equipamento obrigatórios: campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, além de espelho retrovisor do lado esquerdo. Conduzir a bicicleta em passeio onde não seja permitido a sua circulação, ou em locais de grande movimento de pedestres, o ciclista poderá ser multado em R\$ 72,86 A bicicleta será recolhida até que a multa seja paga.

Cinto de Segurança:

Passa a ser obrigatório também na cidade. Vale para todo o país.

Veículos:

O proprietário não pode alterar as características de fábrica sem prévia autorização das autoridades de trânsito. É obrigatório o encosto de cabeça para os veículos automotores.

Poluentes:

O catalisador destinado ao controle de emissão de gases poluentes e ruídos passa a ser equipamento obrigatório dos veículos. As regras serão definidas pelo Contran.

Sistema de Pontuação para Infrações:

As infrações são pontuadas de acordo com sua gravidade: gravíssima: 7 pontos; grave: 5 pontos; média: 4 pontos; leves: 3 pontos

Multas:

O valor das multas varia de R\$ 45,54 a R\$ 163,94 (50 a 180 Ufirs). Há casos, como dirigir embriagado, em que o valor é multiplicado por cinco, chegando a R\$ 819,70. Os valores de multiplicação são definidos de acordo com a gravidade da infração. É criada a multa reparatória de danos materiais. Um motorista que, por exemplo, mate ou deixe inválido pessoa responsável pelo sustento da família terá de sustentar essa família.

TIPOS DE INFRAÇÕES

Gravíssimas:

Dirigir sem carteira ou com ela vencida, sem aparelhos de correção física (como óculos de grau) embriagado, transportar criança sem segurança, ameaçar pedestres, participar de “pega” ou exposições, envolver-se em acidente com vítima, estacionar na pista, deixar de dar passagem a veículo de socorro, transitar na contramão, ultrapassar perigosamente, ultrapassar ônibus pela direita, fazer retorno perigoso, avançar sinal vermelho, ultrapassar barreira policial, deixar de parar em cruzamento de via férrea ou próximo a grupo de pessoas, deixar de dar passagem a pedestre na faixa de segurança, excesso de velocidade 20% acima do permitido, falsificar documentos do veículo ou de habilitação, carregar criança menor de 7 anos em motocicleta e transportar irregularmente passageiros ou carga.

Graves:

Não usar cinto de segurança, não prestar socorro à vítima quando solicitado pela autoridade policial, seguir veículo de socorro para obter vantagens, estacionamento irregular, percorrer grandes distâncias em marcha à ré, fazer ultrapassagem perigosa, não sinalizar mudança de direção, desviar rota para evitar pedágios ou balanças, ultrapassar veículos em sinais luminosos, desobedecer preferenciais, excesso de velocidade até 20% do permitido, trafegar irregularmente com veículo de dimensões excedentes, conduzir animais ou passageiros (como cachorro ou criança na janela), depositar material ou objetos na rodovia.

Médias:

Uso de celular, arremessar água ou detritos em pedestres, não remover o veículo do local do acidente, estacionar irregularmente, parar o veículo próximo a esquinas, parar na faixa de pedestres, trafegar fora da faixa destinada ao veículo, ultrapassar

pela direita, trafegar em rodovia em velocidade inferior à metade da permitida, transitar com placas irregulares, deixar de retirar objeto utilizado em sinalização temporária, usar som ou alarmes excessivos, transportar passageiros de forma coletiva sem autorização, deixar de fazer a transferência de veículo vendido em 30 dias, usar corda para rebocar veículos, deixar de acender as luzes internas do carro quando parar à noite para desembarcar passageiro, dirigir com fones de ouvido, chinelos ou apenas uma das mãos.

Leves:

Dirigir sem atenção, fazer reparos mecânicos em via pública e ultrapassagem irregular, usar luz alta em via iluminada, buzinar sucessivamente ou em horário impróprio e andar sem os documentos do veículo.

O motorista que somar 20 pontos no período de um ano perde a carteira de habilitação. O quadro abaixo, discrimina os crimes e as penas correspondentes.

QUADRO 2: CRIMES E PENAS NO NOVO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO

CRIMES	PENAS
Dirigir sem carteira; entregar direção do veículo a pessoa não habilitada; dirigir veículo na calçada ou passeio.	1 a 6 meses de prisão
Dirigir veículo pondo em risco a segurança alheia; dirigir embriagado ou sob efeito de entorpecentes; transportar pessoas em condições perigosas; recusar-se a fazer exame clínico solicitado por autoridade policial.	6 meses a 2 anos de prisão
Homicídio culposo na direção de veículo.	2 a 4 anos de prisão
Quando o motorista que praticar homicídio culposo estiver embriagado ou drogado, não possuir habilitação, atropelar uma pessoa na faixa de pedestre ou calçada, cometer homicídio culposo e deixar de prestar socorro, ou quando o condutor comete acidente dirigindo veículo que exija cuidado especial como transporte de passageiros.	4 a 8 anos de prisão

A implantação do novo código de trânsito trouxe resultados imediatos. De acordo com dados divulgados pela Polícia Militar Rodoviária Estadual, durante o período de carnaval, houve redução de 5,8% no AT e 22,9% nas mortes nas rodovias estaduais em relação ao mesmo período de 1997. Nas rodovias da região de Campinas apresentaram uma redução de 56,5% no número de AT com vítimas no Carnaval de 1998 em relação ao carnaval de 1997. Foram 10 AT com vítimas – feridos leves e graves – contra 23 registrados em 1997. O número total der AT também caiu, de 73 para 63, ou seja, foi 14% menor. A redução se torna ainda mais significativa quando se compara o volume de veículos que trafegaram pelas rodovias nos dois carnavais. Em 1997, a média chegou, no horários de pico, a 5 mil veículos por hora. Neste carnaval, a média chegou a 8 mil veículos no mesmo período, um aumento de cerca de 60%. Há um consenso entre os técnicos da Prefeitura do setor trânsito de que a implantação do Código foi muito positiva, sendo considerado o principal responsável por essa redução. Segundo a Polícia Rodoviária, o medo em relação ao novo código fez com que os motoristas respeitassem também os limites de velocidade, o que explica a menor gravidade dos AT nas rodovias este ano, produzindo menos vítimas graves e leves. A quantidade de multas aplicadas nas estradas no Carnaval de 1998 (300), entre sexta e terça-feira, diminuiu 57% em relação ao mesmo período do ano passado.

A grande questão que envolve o trânsito no Brasil é a questão da educação, que passou a ser uma exigência à qual os educadores deverão dar toda atenção. Como está previsto pelo novo Código, essa questão envolve os programas formais de educação e não atingem as pessoas que se encontram fora das escolas. As duras penas previstas no novo Código para os infratores são indispensáveis para reverter a triste situação dos AT no Brasil. Contudo, elas não são suficientes para mudar um comportamento profundamente arraigado na cultura ou falta de cultura da população. Por isso elas devem ser acompanhadas de campanhas perenes de esclarecimento. Uma questão totalmente absurda que persiste no comportamento dos motoristas é a questão da faixa branca de pedestres não ser considerada preferencial, contrariando um signo que, em todo o mundo, denota preferência para os pedestres. Aqui no Brasil, sem uma campanha de esclarecimento, a cultura da prevalência do automóvel sobre o pedestre em qualquer circunstância, não será

revertida. Pior ainda, o pedestre que, por boa fé, levar a sério esse signo, porá seriamente a sua vida em risco.

O novo Código apresenta algumas inconsistências como, por exemplo, a impossibilidade prática de se aplicar multas em pedestres ou, ainda, o fato de que a lesão culposa (sem intenção) cometida ao volante de um veículo ser bem maior do que a pena para lesão corporal dolosa (com intenção). No primeiro caso, a pena de detenção é de 6 meses a 2 anos, enquanto no segundo caso, a pena é de 3 meses a 1 ano, de forma que se alguém, com vontade de ferir uma pessoa, atropelá-la, causando-lhe lesões leves, ficará sujeito a uma pena inferior à daquele que sem nenhuma intenção ferir levemente alguém, apenas, porque o fez ao volante de um veículo.

1.3. ACIDENTES DE TRÂNSITO NO ESTADO DE SÃO PAULO E CAMPINAS

A situação de AT no Estado de São Paulo e no município de Campinas é tão dramática como no restante do Brasil. O crescimento no número de AT e de vítimas vinha acontecendo aceleradamente até recentemente, quando dois fatores concorreram para interromper esse processo: a municipalização do trânsito (que permitiu um controle municipal sobre sua regulação e punição das infrações) e a implementação do novo código de trânsito a partir de fevereiro de 1998.

Se, nos países centrais, a questão do trânsito tem sido objeto de preocupação a partir da segunda metade deste século, no Brasil esta preocupação, é recente e se verifica de modo limitado em poucos municípios capacitados para implementar programas de prevenção e controle nesse sentido. Não há uma política pública coerente e consistente a nível federal ou estadual que oriente o município sobre o trânsito. A descentralização e municipalização de problemas do trânsito está apenas começando e a grande maioria dos municípios brasileiros não está equipada para assumir esta responsabilidade.

Para implementar tal política, os municípios começam com uma base bastante precária, ao nível de informações e de capacidade técnica. Há falta de técnicos especializados no assunto, inexistência de perícia técnica e análise mais rigorosa das causas dos

AT e as estatísticas sobre o assunto são pouco específicas. Estudos mais detalhados sobre as condições do AT, assim como sobre aspectos subjetivos, psicológicos e culturais, que acompanham e determinam os AT, imprescindíveis para uma campanha de educação e prevenção, são raros e esporádicos. Comparada com países que estão na frente na prevenção de AT, nossa Legislação é permissiva e a aplicação da lei muito morosa. O novo código de trânsito que está começando a vigorar deve modificar para melhor esse quadro.

Esse capítulo pretende focalizar o problema de AT sob o ponto de vista do Estado e do Município. Mais especificamente, serão focalizados aqui o Estado de São Paulo e o município de Campinas. Trata-se do Estado mais rico da federação, com maior número de veículos automotores, com as melhores estradas e de um município em que a municipalização do trânsito está completa e onde se implementou um avanço considerável no controle desse grave problema social.

De acordo com o SEADE (1996), o número de veículos envolvidos em AT com vítimas em 1995 no Estado de São Paulo foi de 156.481, ou seja, 37,31% dos AT de todo o Brasil. Entre os AT que produziram vítimas, o número chega a 78.070, ou seja, 30,55% dos AT com vítimas em todo o Brasil. Entre os AT que produziram vítimas fatais, o número chega a 5.421, ou seja, 21,25% dos AT com vítimas fatais em todo o Brasil. Esses números permitem concluir que, se o número de AT no Estado de São Paulo corresponde aproximadamente ao peso do Estado em termos econômicos e em termos do número de veículos automotores, a gravidade do AT é menor do que a média brasileira, uma vez que produz um índice proporcionalmente menor de vítimas e de mortos. É possível que melhores rodovias e capacidade maior de punição dos infratores exerçam uma influência significativa nesse aspecto. A tabela abaixo mostra a evolução do número de mortes em AT no Estado de São Paulo e na região administrativa de Campinas.

TABELA 14: MORTOS EM AT DE ACORDO COM ANO SÃO PAULO E REGIÃO ADMINISTRATIVA DE CAMPINAS

ANO	ESTADO DE SÃO PAULO	RA CAMPINAS
1981	5.171	458
1985	6.184	764
1996	8.682	756

Fonte: SEADE.

A tabela revela uma evolução impressionante de 68% no número de mortes por AT no Estado de São Paulo, entre 1981 e 1996. Na Região Administrativa de Campinas, o aumento foi de 65%. Esses números permitem concluir que a municipalização do trânsito e a implementação do novo código de trânsito vieram com grande atraso, numa tentativa de checar um problema que adquiria uma proporção de tragédia pública. A tabela abaixo mostra o número de vítimas fatais em AT no Estado de São Paulo e Campinas no período de 1995 a 1998.

TABELA 15: VÍTIMAS FATAIS EM AT DE ACORDO COM O ANO ESTADO DE SÃO PAULO E CAMPINAS

ANO	Estado de São Paulo	Campinas
1995	5.421	181
1996	7.640	158
1997	7.316	142
1998	4.990	110

Fonte: (SINET / DENATRAN / DETRANS, 2001).

Observa-se na tabela 11, que entre o período de 1995 a 1998, houve uma queda significativa no número de vítimas fatais em AT no Estado de São Paulo, da ordem de 92,04%. O mesmo acontece com o Município de Campinas que apresenta uma queda de 60,77%.

A tabela abaixo mostra a distribuição etária dos que morreram em AT no Estado de São Paulo e no Brasil entre 1995 a 1998.

TABELA 16: VÍTIMAS FATAIS EM AT DE ACORDO COM IDADE ESTADO DE SÃO PAULO E BRASIL

São Paulo								
ANO	0a 4	5a 14	15 a 24	25 a 34	35 a 59	60 e +	Idade	Total
	anos	anos	anos	anos	anos	anos	Ignorada	
1995	152	450	1.171	1.394	1.507	542	205	5.421
1997	204	607	1.712	1.979	1.806	732	276	7.316
1998	337	206	905	814	1.436	710	582	4.990
Brasil								
ANO	0a 4	5a 14	15 a 24	25 a 34	35 a 59	60 e +	Idade	Total
	anos	anos	anos	anos	anos	anos	Ignorada	
1995	709	2.070	4.878	5.832	6.971	2.292	2.761	25.513
1996	726,38	1963,91	5461,3	6295,3	7694,25	2501,97	2259,85	26.903
1997	591	1.892	5.181	5.996	6.483	2.282	1.682	24.107
1998	695	1.261	3.991	4.177	5.388	1.957	2.195	19.664

Fonte: (SINET / DENATRAN / DETRANS, 2001).

No Estado de São Paulo, entre o período de 1995, 1997 e 1998, a faixa etária dos 15–24 anos apresenta 21,36% de todos os AT que produziram óbitos, enquanto a faixa etária dos 25-34 anos apresenta um índice de 23,61%. Os índices para o Brasil para essas mesmas faixas etárias no período de 1995 a 1998, são de 20,28% e 23,18% respectivamente. A tabela abaixo mostra óbitos causados por AT de acordo com a faixa etária do Estado de São Paulo e da Região Administrativa de Campinas no ano de 1996.

A tabela abaixo revela que os óbitos em AT no Estado de São Paulo e na Região Administrativa de Campinas são consistentes entre si. Não há discrepância significativa entre as faixas etárias desses dois contextos. Os dados revelam mais uma vez que são os jovens os que mais causam AT com gravidade.

TABELA 17: VÍTIMAS FATAIS EM AT SEGUNDO FAIXA ETÁRIA - ESTADO DE SÃO PAULO E REGIÃO ADMINISTRATIVA DE CAMPINAS – 1996

IDADE	ESTADO SÃO PAULO	%	R A DE CAMPINAS	%
0 – 9	425	4,8	33	4,3
10 – 14	330	3,7	17	2,2
15 – 19	847	9,6	79	10,2
20 – 29	2.245	25,4	195	25,2
30 – 39	1.851	20,9	162	20,9
40 – 49	1.247	14,1	119	15,4
50 e +	1.737	21,5	151	21,8
TOTAL	8.682	100,0	756	100,0

Fonte: (SEADE, 1997).

Em 1996, dos 756 óbitos causados por AT na Região Administrativa de Campinas, 574 foram do sexo masculino e 182 do sexo feminino, uma proporção de 4,16 para 1 (SEADE, 1995). Mais uma vez, fica confirmado o fato geral de que jovens do sexo masculino constituem aqueles que mais causam AT e aqueles que causam AT com maior gravidade. No âmbito das capitais brasileiras, do total de óbitos no trânsito, 5.605 foram

causados por indivíduos do sexo masculino e 1.719 por indivíduos do sexo feminino (ABDETRAN, 1996). Nesse caso, a proporção é de 1 para 3,3. No Estado de São Paulo, do total de vítimas fatais em AT, 4.066 foram causadas por indivíduos do sexo masculino, representando 81,48% e 924 por indivíduos do sexo feminino, representando 18,52%. (DENATRAN, 1998).

Logo após a promulgação do novo Código de Trânsito Brasileiro, as estatísticas apresentaram uma queda de até 24% no número de mortes e de 28% no de feridos. Considerando os dados da Polícia Rodoviária Estadual, percebe-se uma redução no total de batidas sem vítimas nas estradas paulistas, que somam 24 mil quilômetros em São Paulo. A queda chegou a 13,64% nesse item, na comparação entre os meses de fevereiro de 1997 e 1998. Nos AT com vítimas, a gravidade dos casos tem sido menor. Nas estradas estaduais, houve queda de 19% no total de feridos leves, de 23,48% nos graves e de 21,2% no registro de mortes.

Nas estradas federais, o total de feridos apresentou queda bem mais acentuada, atingindo 28,14%. Igual tendência é apresentada na variação do número de mortos. Em fevereiro de 1997 morreram 54 pessoas e, neste ano, houve 41 mortes. A diminuição foi de 24,07%.

A Polícia Rodoviária Estadual divulgou informações sobre o momento mais freqüente dos acidentes. Ao contrário do que se poderia imaginar, as batidas costumam acontecer com pista seca. No mês passado, foram registradas 2.884 colisões nessa situação e 1.917 com o asfalto molhado.

A luz do dia também é mais perigosa que a noite. Nas estradas paulistas, ainda em fevereiro, foram anotadas 3 mil batidas no período diurno e 1.801 no noturno. A explicação para essas duas aparentes contradições, das condições de pista e dos horários das colisões, fica por conta de um maior abuso por parte dos motoristas, quando, pelo menos em tese, as pistas não oferecem um risco iminente.

Com a nova legislação, a Polícia Rodoviária Estadual também passou a recolher volume maior de carteiras de habilitação. O número de documentos desse tipo remetidos ao Detran em fevereiro deste ano, apresentou uma elevação de 200%. Foram 17 em 1997 e 51 em 1998. O total de habilitações apreendidas cresceu em 24,52%, nas estradas estaduais.

Em 20 anos, São Paulo registrou uma redução de 78% no número de mortes em acidentes de trânsito, apesar do aumento da frota em circulação. Em 1977, quando havia 1.225 milhão de veículos em circulação, a cidade teve 19,5 mortos para cada dez mil veículos. Já em 1997, com uma frota de 10.769.688 veículos, esse número caiu para 6,79 mortos por 10.000 veículos em AT. Em 1998, a frota é de 11.400.948 veículos, representando uma queda de 4,38 mortos por 10.000 veículos em acidente de trânsito.

A queda se deve ao fato do motorista estar mais consciente de suas responsabilidades e pelo trabalho que a CET vem realizando no combate ao excesso de velocidade, com a instalação de radares fotográficos, lombadas eletrônicas, faixas iluminadas para travessia de pedestres e a construção de mini-rotatórias em cruzamentos sem semáforo.

Em 1996, 2,1 mil motoristas fizeram o curso de reciclagem no Departamento Estadual de Transito (Detran) e apenas 110 eram mulheres.

TABELA 18: VÍTIMAS FATAIS EM AT SEGUNDO FAIXA ETÁRIA ESTADO DE SÃO PAULO E CAMPINAS

Estado de São Paulo								
ANO	0a 4	5a 14	15 a 24	25 a 34	35 a 59	60 e +	Idade	Total
	anos	anos	anos	anos	anos	anos	Ignorada	
1995	152	450	1.171	1.394	1.507	542	205	5.421
1997	204	607	1.712	1.979	1.806	732	276	7.316
1998	337	206	905	814	1.436	710	582	4.990
Campinas								
ANO	0a 4	5a 14	15 a 24	25 a 34	35 a 59	60 e +	Idade	Total
	anos	anos	anos	anos	anos	anos	Ignorada	
1995	9	14	42	35	51	25	5	181
1996	7	13	58	21	41	16	2	158
1997	8	5	45	29	31	23	1	142
1998	3	10	41	24	19	13	0	110

Fonte: (SINET / DENATRAN / DETRANS, 2001).

A SITUAÇÃO DE ACIDENTES DE TRÂNSITO EM CAMPINAS

De qualquer ângulo que se examine a prevenção de acidentes, é necessário o conhecimento do contexto social em que ele se insere. O município de Campinas apresenta traços relativos ao desenvolvimento econômico e social que são típicos da grande maioria dos municípios urbanos brasileiros de médio e grande porte: crescimento descontrolado, planejamento insuficiente, falta de recursos para dar conta de grande parte dos problemas sociais.

Trata-se de um município com 927.000 habitantes, com uma área de cerca de 800 Km², localizado no Estado de São Paulo, a 95 Km de sua capital. A sua extensão territorial é de 798 Km² e a extensão territorial da área urbana é de 402 Km². Embora apresente uma renda per capita mais do que duas vezes maior do que a média nacional e um desenvolvimento pioneiro em vários aspectos, tanto da reforma sanitária, como no processo de municipalização do trânsito, o município ainda mostra problemas sérios de saúde pública e trânsito.

Campinas e São Paulo são as duas cidades brasileiras que melhor se adaptaram ao novo código. como o trânsito de campinas já havia sido parcialmente municipalizado em 1991 com a criação da Emdec (Empresa Municipal de Desenvolvimento de Campinas s.a.), a transição não foi tão complicada, o que facilitou a vida de motoristas, pedestres e fiscais de trânsito. Uma vantagem importante de Campinas repousa no fato de que a fiscalização já era municipalizada por fiscais próprios e pelos radares, além dos policiais militares. a principal inovação que ainda não foi adotada é a realização de vistoria na frota de veículos. A inspeção veicular anual iria reduzir a emissão de poluentes e retirar de circulação carros que não apresentam mais condições de segurança para seus proprietários e para os outros motoristas. A Setransp estima que 54% dos 405 mil veículos que compõem a frota de Campinas foram fabricados há mais de 10 anos e muitos deles não têm mais condições de circulação. É esperado que a vistoria ainda seja regulamentada pelo Contran até o final do ano.

O programa de educação e segurança no trânsito urbano de campinas foi criado através da lei no. 7.191, de 16 de outubro de 1992, sendo implantado a partir de 1993. Ele tem o objetivo de promover uma mudança comportamental na população, pedestre ou motorista, conscientizando-a a adotar a segurança no trânsito como valor pessoal e prioritário. o programa contém uma série de projetos articulados, desenvolvidos sempre dentro de um enfoque multidisciplinar, quais sejam:

- Controladores eletrônicos de velocidade (radares e barreiras eletrônicas;
- Obrigatoriedade do uso do cinto de segurança;
- Intervenções físicas e operacionais em pontos críticos de segurança no trânsito;
- Aprimoramento constante na obtenção de dados sobre at;
- Projeto de ensino de trânsito nas escolas (pete);
- Concurso sobre trânsito dirigido a escolares de 1º e 2º graus (sedutran).

Dois desses projetos estão produzindo resultados imediatos: o sistema de radares, instalado embrionariamente no segundo semestre de 94, mas que atingiu 30 pontos de fiscalização já no início do ano seguinte, e o uso do cinto de segurança, obrigatório desde maio de 95. Apesar do pouco tempo de adoção das medidas, houve uma tendência significativa de queda nos AT com vítimas em 95 e 96.

Outros projetos cujos frutos viriam a médio e longo prazos, também produzem reflexos imediatos, a exemplo daqueles voltados para a rede escolar. o PETE e o SEDUTRAN não só preparam os motoristas do futuro, como incutem nas crianças, desde já, o conceito de andar com segurança nas ruas. Por outro lado, são as crianças e os adolescentes, hoje, quem mais influenciam os adultos (pais) a uma mudança de comportamento no trânsito.

A informática vem permitindo com que os problemas de segurança de trânsito sejam identificados com precisão (e solucionados com igual rapidez) em cada região, cada bairro, cada avenida, em cada rua de Campinas. As tabelas abaixo revelam o número de AT por 100.000 habitantes e por 10.000 veículos, de acordo com o ano.

TABELA 19: NÚMERO DE AT POR 100.000 HABITANTES E ANO

CAMPINAS

ANO	Acidentes de trânsito	População	Acidentes de Trânsito por 100 mil habitantes
1992	16.508	862.637	1913,7
1993	16.265	878.690	1851,1
1994	16.904	892.817	1893,3
1995	17.820	906.593	1965,6
1996	19.215	908.906	2114,1
1997	20.713	924.194	2241,2
1998	20.490	937.135	2186,5
1999	21.182	948.458	2233,3

Fonte: (SETRANSP / EMDEC, 2000).

A tabela acima mostra que, no período de 1992 a 1999, houve um aumento no número de AT por 100.000 habitantes, da ordem de 16,70%.

TABELA 20: VÍTIMAS FATAIS POR 100 MIL HABITANTES**CAMPINAS**

ANO	Número de Vítimas Fatais	População	Vítimas Fatais por 100 mil habitantes
1995	181	906.593	19,96
1996	158	908.906	17,38
1997	142	924.194	15,36
1998	110	937.135	11,74
1999	104	948.458	10,97

Fonte: (SETRANSP / EMDEC, 2000).

Observa-se na tabela acima que, entre 1995 a 1999, houve uma queda no número de vítimas fatais por 100 mil habitantes, da ordem de 45,04%.

TABELA 21: VÍTIMAS FATAIS EM ACIDENTES DE TRÂNSITO POR 100 MIL HABITANTES

Grécia – EUA – Brasil – França – Japão – Suécia – Inglaterra – Campinas

1999

PAÍSES	Vítimas Fatais por 100 mil habitantes
Grécia	20
EUA	15
Brasil	14
França	14
Campinas	11
Japão	8
Suécia	7
Inglaterra	6

Fonte: (SETRANSP / EMDEC, 2000).

A tabela acima mostra que o número de vítimas fatais por 100 mil habitantes em Campinas apresenta um índice (11) mais próximo do Brasil e França (14) e do Japão (8).

TABELA 22: VÍTIMAS FATAIS EM ACIDENTES DE TRÂNSITO POR 100 MIL HABITANTES CAMPINAS E PAÍSES DA COMUNIDADE EUROPÉIA

1997

PAÍSES	Vítimas Fatais por 100 mil habitantes sexo masculino	Vítimas Fatais por 100 mil habitantes sexo feminino	TOTAL
Portugal	37,9	9,8	47,7
Grécia	33,6	9,8	43,4
Espanha	23,3	6,6	29,9
Bélgica	23,2	7,9	31,1
Luxemburgo	22,2	8,9	31,1
Itália	21,4	5,7	27,1
França	20,0	7,3	27,3
Alemanha	16,8	5,4	22,2
Dinamarca	13,2	5,4	18,6
Holanda	11,1	4,1	15,2
Reino Unido	8,9	3,3	12,2
Suécia	8,7	4,0	12,7
Campinas	25,7	5,5	31,2

Fonte: (SETRANSP / EMDEC, 2000).

Observa-se na tabela acima que o número de vítimas fatais do sexo masculino por 100 mil habitantes em Campinas (25,7) apresenta-se mais próximo dos índices da Espanha (23,3) e da Bélgica (23,3). Do sexo feminino, Campinas apresenta um índice (5,5) mais próximo dos índices da Alemanha e Dinamarca (5,4). No total de vítimas fatais, Campinas apresenta um índice (31,2) estando mais próximo dos índices da Bélgica e Luxemburgo (31,1). Esses índices revelam uma tendência mundial sobre os AT onde o número de vítimas fatais do sexo masculino são maiores que as do sexo feminino.

TABELA 23: NÚMERO DE AT POR 10.000 VEÍCULOS**CAMPINAS**

ANO	Número de Acidentes de Trânsito	Frota de Veículos	Proporção de habitantes por Veículo	Acidentes de Trânsito por 10 mil veículos
1992	16.508	286.187	3,01	576,8
1993	16.265	307.982	2,86	528,1
1994	16.904	331.080	2,70	510,6
1995	17.820	352.000	2,58	506,3
1996	19.215	378.909	2,40	507,1
1997	20.713	397.678	2,32	520,8
1998	20.490	420.933	2,23	486,8
1999	21.182	435.719	2,18	486,1

Fonte: (SETRANSP / EMDEC, 2000).

Entre 1992 e 1995, os números de AT no município de Campinas mostram estabilidade, com uma queda em 1993 compensada por um aumento em 1995. O número de AT por 10.000 veículos, no entanto, revela mais claramente uma tendência de queda significativa de 15,7%, uma vez que tem havido grande aumento no número de veículos em circulação.

O número de veículos cadastrados em Campinas em 1999 é da ordem de 435.719. Em 1992, esse número era de 268.187. O crescimento da frota no município, da ordem de 52,25%, entre 1992 e 1999 é muito grande. Este número equivale a uma média de 2,54 habitantes por veículo, um número expressivo equivalente ao de países centrais mais desenvolvidos. Cotejando com os dados levantados por STEVENSON (1989), este número só perde para os EUA (1,9 habitantes por veículo), sendo maior do que a França (2,6) e Reino Unido (2,7).

A tabela abaixo mostra a evolução do número de AT com vítimas por 10.000 veículos no município de Campinas.

TABELA 24: NÚMERO DE AT COM VÍTIMAS POR 10.000 VEÍCULOS

CAMPINAS

ANO	Número de Acidentes de Trânsito com vítimas por
	10.000 Veículos
1992	76
1993	79
1994	81
1995	69
1996	67
1997	69
1998	62
1999	65

Fonte: (SETRANSP / EMDEC, 2000).

A tabela acima mostra que, entre 1992 e 1999, houve uma queda nos AT com vítimas para cada 10.000 veículos, da ordem de 14,5%. A diminuição de AT com vítimas para cada 10.000 veículos, assim como a de atropelamentos constatada na tabela abaixo, que é da ordem de 54,5%, deve ser creditada ao início da municipalização do trânsito no município a partir de final de 1993, que introduziu, entre outros aspectos, sistema de radares, associado à obrigatoriedade do uso do cinto de segurança e à prioridade a pedestres na área central. No entanto, se for considerado AT com vítimas em termos brutos, houve um aumento significativo, como mostra a tabela abaixo.

TABELA 25: ATROPELAMENTOS POR 10 MIL VEÍCULOS**CAMPINAS**

ANO	Atropelamentos por 10.000 veículos
1992	44
1993	34
1994	29
1995	28
1996	26
1997	24
1998	21
1999	20

Fonte: (SETRANSP / EMDEC, 2000).

Observa-se na tabela acima que, entre 1992 a 1999, houve uma queda significativa no número de atropelamentos por 10.000 veículos, da ordem de 54,5%. No entanto, se for considerado AT com vítimas fatais por 10 mil veículos em termos brutos, houve também uma queda significativa, como mostra a tabela abaixo.

TABELA 26: VÍTIMAS FATAIS EM ACIDENTES DE TRÂNSITO POR 10 MIL VEÍCULOS

CAMPINAS

Frota de Veículos			Frota de Veículos		Vítimas	
ANO	Nºde veículos	Variação em %	Nºde Vítimas Fatais	Variação em %	Fatais por 10 mil veículos	Variação em %
1995	352.000	-	181	-	5,14	-
1996	378.909	+ 7,64	158	- 12,71	4,17	- 18,87
1997	397.678	+ 4,95	142	- 10,13	3,57	- 14,39
1998	420.933	+ 5,85	110	- 22,54	2,61	- 26,89
1999	435.719	+ 3,51	104	- 5,54	2,39	- 8,43

Fonte: (SETRANSP / EMDEC, 2000).

A tabela acima mostra que, no período de 1995 a 1999, houve uma queda no número de vítimas fatais por 10 mil veículos, da ordem de 53,5%.

TABELA 27: VÍTIMAS FATAIS EM ACIDENTES DE TRÂNSITO POR 10MIL VEÍCULOS CAMPINAS - PORTO ALEGRE - SÃO PAULO - CURITIBA - BRASÍLIA

1999

CIDADES	Vítimas Fatais	Frota de Veículos	Vítimas Fatais por 10 mil veículos
Campinas	104	435.719	2,39
Porto Alegre	198	621.623	3,19
São Paulo	1689	4.890.000	3,45
Curitiba	332	684.212	4,85
Brasília	467*	776.894	6,01

*Dados Preliminares

Fonte: (SETRANSP / EMDEC, 2000).

Observa-se na tabela acima, que o Município de Campinas apresenta o menor número de vítimas fatais por 10 mil veículos, que é da ordem de 2,39, quando comparado as outras Cidades.

TABELA 28: EVOLUÇÃO DE AT COM VÍTIMAS E ATROPELAMENTOS NO MUNICÍPIO DE CAMPINAS

ANO	Acidentes de Trânsito com Vítimas	Atropelamentos	Total
1991	2.148	1.300	3.448
1992	2.171	1.261	3.432
1993	2434	1.060	3.494
1994	2.672	945	3.617
1995	2.436	1.001	3.437
1996	2.554	985	3.539
1997	2.762	967	3.729
1998	2.608	873	3.481
1999	2.823	893	3.716

Fonte: (SETRANSP / EMDEC, 2000).

O aumento de AT com vítimas nos últimos anos foi da ordem de 31,4%. Esse incremento deve-se principalmente ao grande aumento da frota circulante no município, que no mesmo período foi da ordem de 52,25%. Quanto aos atropelamentos, houve uma queda significativa da ordem de 31,3%, um fato auspicioso que deve ser creditado à municipalização dos serviços de trânsito.

**TABELA 29: ACIDENTES DE TRÂNSITO COM VÍTIMAS E ATROPELAMENTOS
POR MÊS CAMPINAS**

Acidentes de trânsito com vítimas por mês

ANO	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez	Total	Média Anual
1992	171	157	182	223	176	182	152	175	191	194	183	185	2.171	180,9
1993	166	159	203	217	244	200	203	196	194	213	206	233	2.434	202,8
1994	210	187	218	250	212	213	216	221	236	226	235	248	2.672	222,6
1995	211	197	185	210	189	215	189	192	223	208	224	193	2.436	203
1996	209	195	237	210	254	211	208	188	168	209	220	245	2.554	212,8
1997	183	202	244	234	227	195	219	249	226	264	264	255	2.762	230,1
1998	215	183	173	232	232	224	218	209	228	223	237	234	2.608	217,3
1999	231	218	256	240	269	246	202	223	213	245	234	246	2.823	235,2

Atropelamentos por mês

ANO	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez	Total	Média Anual
1992	92	111	120	97	117	123	84	89	105	111	109	103	1.261	105,1
1993	72	85	101	95	92	89	81	88	78	97	100	82	1.060	88,3
1994	67	75	87	76	88	87	80	78	79	89	74	65	945	78,7
1995	70	68	90	87	109	76	99	89	81	67	90	75	1.001	83,4
1996	85	66	84	80	69	79	83	88	83	74	100	94	985	82,1
1997	70	76	100	83	70	77	77	87	69	78	90	90	967	80,5
1998	51	82	79	78	81	72	70	70	57	71	72	90	873	72,7
1999	66	77	91	75	96	71	68	77	67	69	61	75	893	74,4

Fonte: (SETRASNP / EMDEC, 2000).

A frequência mensal dos AT com vítimas e atropelamentos apresentam sazonalidade semelhante a das atividades urbanas, reduzindo nos períodos de férias e aumentando nos períodos escolares. A média de AT com vítimas no período de 1992 a 1999 é de 2.557,5. A média anual referente a 1999 foi de 235,2, sendo que os meses de março, abril, maio, junho, outubro, e dezembro encontram-se acima da média e os demais abaixo. Se observarmos a média anual de AT com vítimas em cada ano podemos dizer que ela se manteve estável. A média de atropelamentos no período de 1992 a 1999 é de 998,1. Com uma média anual de 74,4 atropelamentos referente ao ano de 1999, temos que os meses de fevereiro, março, abril, maio, agosto e dezembro encontram-se acima da média e os demais abaixo.

Segundo dados da Polícia Militar, cerca de 40% das vítimas fatais do trânsito de Campinas são de pedestres. Das 104 mortes ocorridas em 1999, 41 envolveram pedestres. Dessas 41 mortes envolvendo pedestres, 51,21% representam a faixa etária de 0 a 44 anos e 48,78% representam a faixa etária acima de 45 anos. A tabela abaixo mostra a incidência de atropelamentos com vítimas por dia da semana no município de Campinas.

**TABELA 30: AT COM VÍTIMAS E ATROPELAMENTOS POR DIA DA SEMANA
CAMPINAS**

Acidentes de trânsito com vítimas por dia da semana

ANO	Segunda	Terça	Quarta	Quinta	Sexta	Sábado	Domingo	Total	AT com vítimas
1995	283	266	308	295	341	487	456	2.436	53
1996	287	301	298	335	356	496	481	2.554	52,2
1997	312	304	367	329	382	552	516	2.762	52,5
1998	313	299	307	349	382	485	473	2.608	51,4
1999	302	311	356	354	444	568	488	2.823	53,1

Atropelamentos por dia da semana

ANO	Segunda	Terça	Quarta	Quinta	Sexta	Sábado	Domingo	Total	%ATcom vítimas
1995	137	109	137	121	187	160	150	1.001	49,6
1996	142	132	139	115	152	165	140	985	46,4
1997	138	139	140	139	131	148	132	967	42,5
1998	119	137	127	119	121	119	131	873	42,5
1999	103	103	117	124	178	152	116	893	49,9

Fonte: (SETRANSP / EMDEC, 2000).

A tabela acima mostra que a concentração de AT com vítimas ocorrem às sextas-feiras, sábados e domingos, mostrando uma forte tendência de correlação dos mesmos com as atividades de lazer, uma vez que nesses dias há significativa redução dos fluxos de veículos no trânsito de Campinas. A proporção de AT varia pouco no período de 1995 a 1999, estando acima de 50%. Quanto aos atropelamentos, a concentração também ocorre nestes mesmos dias da semana. A proporção de atropelamentos no período de 1995 a 1998, apresenta-se acima de 40%, destacando o ano de 1999 em que essa proporção ficou em torno de 50%. A tabela abaixo mostra a incidência horária de AT com vítimas no município de Campinas.

TABELA 31: T COM VÍTIMAS E ATROPELAMENTOS POR HORÁRIO CAMPINAS**ACIDENTES DE TRÂNSITO COM VÍTIMAS POR HORÁRIO**

HORÁRIO	1995	1996	1997	1998	1999
00 – 01	134	101	95	75	95
01 – 02	54	73	71	55	54
02 – 03	43	55	53	47	56
03 – 04	43	56	74	49	53
04 – 05	38	59	51	37	67
05 – 06	51	41	62	27	56
06 – 07	71	59	67	68	56
07 – 08	81	95	92	94	125
08 – 09	77	93	78	99	108
09 – 10	81	78	76	85	83
10 – 11	97	103	98	82	81
11 – 12	115	109	99	107	103
12 – 13	121	125	130	136	149
13 – 14	151	118	129	142	129
14 – 15	135	120	129	137	132
15 – 16	144	148	177	179	147
16 – 17	155	162	157	155	160
17 – 18	176	176	196	174	205
18 – 19	170	177	197	213	223
19 – 20	146	157	184	167	173
20 – 21	143	120	154	129	158
21 – 22	114	106	129	118	146
22 – 23	96	110	145	115	149
23 – 24	-	99	19	117	115
INDEFINIDO	-	14	0	1	0
TOTAL	2.436	2.554	2.762	2.608	2.823

ATROPELAMENTOS POR HORÁRIO

HORÁRIO	1995	1996	1997	1998	1999
00 – 01	30	30	25	13	12
01 – 02	12	18	2	6	4
02 – 03	2	12	5	6	5
03 – 04	0	5	6	3	4
04 – 05	7	6	5	3	1
05 – 06	19	13	8	3	6
06 – 07	31	17	19	10	8
07 – 08	36	43	35	32	41
08 – 09	26	30	43	35	41
09 – 10	48	43	32	24	24
10 – 11	65	37	45	39	31
11 – 12	63	56	23	52	47
12 – 13	50	57	52	49	47
13 – 14	42	55	45	53	58
14 – 15	61	45	54	47	41
15 – 16	76	51	45	58	45
16 – 17	83	75	65	65	68
17 – 18	82	67	78	59	80
18 – 19	67	84	104	84	80
19 – 20	60	65	83	76	63
20 – 21	57	51	69	50	63
21 – 22	46	37	39	46	48
22 – 23	38	35	48	39	45
23 – 24	-	41	27	21	30
INDEFINIDO	-	12	0	0	1
TOTAL	1.001	985	967	873	893

FONTE: (SETRANSP / EMDEC, 2000).

A tabela acima mostra que há maior incidência diária nos AT com vítimas e atropelamentos nos períodos das 16:00 às 20:00 h, para os dias úteis, e, nos finais de semana, durante o período vespertino (12:00 às 20:00 h). Os técnicos da SETRANSP explicam que durante à noite, os AT são mais graves porque, mesmo com menos carros nas ruas, as pessoas tendem a correr mais e muitas dirigem alcoolizadas. A tabela abaixo mostra a incidência o percentual de mortes no trânsito de campinas conforme a faixa etária.

TABELA 32: VÍTIMAS FATAIS EM ACID. DE TRÂNSITO POR FAIXA ETÁRIA**CAMPINAS**

FAIXA ETÁRIA	1995	1995	1996	1996	1997	1997	1998	1998	1999	1999
	OCUP. DE VEÍCULOS	PEDESTRES	OCUP.DE VEÍCULOS	PED.	OCUP.DE VEÍCULOS	PED.	OCUP.DE VEÍCULOS	PED.	OCUP.DE VEÍCULOS	PED.
0 – 4	0	9	2	5	3	5	1	2	2	2
5 – 9	1	3	2	2	0	2	1	6	0	2
10 – 14	3	7	5	4	2	1	1	2	4	1
15 – 19	22	5	20	9	22	3	21	2	13	1
20 – 24	13	2	16	13	19	1	16	2	18	2
25 – 29	16	7	8	2	12	5	14	6	8	5
30 – 34	7	5	6	5	9	3	2	2	5	4
35 – 39	5	8	2	10	4	1	3	3	6	2
40 – 44	7	7	2	4	4	2	4	1	1	2
45 – 49	2	5	5	8	3	6	3	0	1	2
50 – 54	0	12	1	4	1	5	0	2	1	3
55 – 59	1	4	1	4	3	2	0	3	2	1
60 – 64	1	5	0	5	1	3	1	3	1	3
65 – 69	0	4	0	1	3	4	0	2	1	6
70 – 74	0	7	1	4	0	6	0	4	0	4
75 OU +	2	6	1	4	0	6	0	3	0	1
INDEFINIDA	1	4	1	1	0	1	0	0	0	0
TOTAL	81	100	73	85	86	56	67	43	63	41

FONTE: (SETRANSP / EMDEC, 2000).

Os jovens são as principais vítimas dos AT ocorridos nas ruas e avenidas de Campinas. Como revela a tabela acima, a concentração de mortes registradas em AT ocorridos na cidade, envolvem motoristas e passageiros com idade entre 15 e 29 anos. Em 1995, a proporção do total de mortes de ocupantes de veículos era de 62,9%; em 1996 era de 60,3%; em 1997 era de 61,6%, em 1998 era de 76,1% e em 1999 era de 61,9%. Esses dados mostram que nesse período a proporção de mortes de ocupantes de veículos apresenta-se instável acima de 60%. Além dessas mortes, outras 325 pessoas morreram atropeladas durante esse mesmo período, o que representa uma queda significativa de 59% no número de atropelamentos com vítimas fatais. Os técnicos da Setransp entrevistados acreditam que o excesso de velocidade e o álcool são os principais fatores que levam os jovens a se envolverem em AT. Como vimos anteriormente, a maioria das mortes de jovens no trânsito ocorrem durante as noites dos finais de semana.

1.4. REPRESENTAÇÕES SOCIAIS: UMA PERSPECTIVA CRÍTICA A PARTIR DA TEORIA DA AÇÃO COMUNICATIVA DE HABERMAS

INTRODUÇÃO

Por “representação social” entendemos um tipo de saber, socialmente negociado, contido no senso comum e na dimensão cotidiana, que permite ao indivíduo uma visão de mundo e o orienta nos projetos de ação e nas estratégias que desenvolve em seu meio social. As “representações sociais” são conhecimentos culturalmente carregados, que adquirem sentido e significado pleno apenas se forem levados em consideração o contexto e a situação em que se manifestam. No interior da metodologia qualitativa nas Ciências Sociais, este conceito tem aparecido com força crescente, ainda que seja freqüentemente acusado de falta de objetividade e de apresentar um sentido vago e impreciso.

Esse capítulo tem por objetivo focalizar o conceito de “representação social” como um instrumento teórico que pode contribuir para o desenvolvimento de uma perspectiva metodológica em pesquisa qualitativa moderna e compreender, não só as conotações com que o termo é empregado em pesquisas empíricas, como também suas implicações teóricas implícitas ou explícitas. Pretende-se, em primeiro lugar, trazer à tona

alguns pressupostos teóricos através de três grandes correntes do pensamento moderno preocupados especificamente com a dimensão subjetiva contida na idéia de representação social: a tradição francesa, que refina a postura positivista de Durkheim em direção a uma perspectiva mais aberta e subjetiva; a tradição alemã que, a partir de Kant, se desenvolve na postura fenomenológica de Schutz; e, finalmente, a Antropologia Social e cultural britânica e norte-americana que acabam por encontrar um plano ideal entre as dimensões objetivas e subjetivas, em seguida, desenvolver uma crítica baseada na teoria da ação comunicativa de Habermas (1984).

O termo “representação social ou coletiva” foi empregado pela primeira vez, de um modo consistente e com um sentido moderno em duas obras de Durkheim, uma delas em parceria com Mauss (1957; 1955). Nessas obras, os autores analisam em maior profundidade, a partir de várias sociedades primitivas, a relação dependente do pensamento e da lógica diante da base estrutural da sociedade. Nesse sentido, o termo “representação coletiva” significa um conjunto de idéias, saberes e sentimentos modelados pela estrutura social mais ampla, que os indivíduos incorporam, combinam e representam com a função de promover cooperação. O conjunto das representações individuais nunca chegaria à essência das representações coletivas que, transcendem qualitativamente as primeiras. Desse modo, os autores concluem que o ser humano percebe, sente e pensa o mundo em que vive a partir de princípios organizatórios provenientes de uma realidade que lhe é externa e independente, ou seja, a realidade social que antecede, coage e se impõe ao indivíduo.

A proposta de Durkheim vai contra concepções amplamente inculcadas tanto na Psicologia - para quem as qualidades de definir, deduzir, induzir são consideradas como essencialmente inatas ao indivíduo - como para a Lógica - para quem a hierarquia dos conceitos obedece a uma ordem inata às coisas. Para Durkheim, não há nada ao nível da percepção - que avalia e compara as coisas externas -, que seja inato e independente da dimensão social. Nem mesmo categorias psicológicas elementares de apreensão da realidade, como o tempo e o espaço, podem existir sem uma configuração impressa pela dimensão social. Cabe à Sociologia focalizar esse mundo “sui generis”, fático e empírico, externo à dimensão psicológica, medi-lo, compará-lo e explicá-lo através de outros fatos sociais. Neste contexto, explicar um fato social por um outro de natureza psicológica,

biológica ou metafísica deveria ser considerado um erro epistemológico, porque foge à especificidade do fenômeno investigado.

A influência de Durkheim na consolidação da Sociologia, Antropologia e Psicologia Social modernas é das mais importantes. Contudo, seu sistema permite dimensionar uma realidade social rígida, que deixa pouco espaço para a criatividade ao nível individual ou mesmo coletivo, em pequena escala. Fenômenos psicológicos relacionados com a autonomia decisória do indivíduo, nesse esquema, reduzem-se a epifenômenos, sem poder explicativo. A sociedade é a realidade última que configura e explica o indivíduo. Seu comportamento e sua liberdade de escolha diluem-se em números que, tratados estatisticamente, expressam a estrutura social. Os indivíduos agem, nesse esquema, como marionetes que incorporam e reproduzem percepções, valores e esquemas classificatórios provenientes da realidade ou da estrutura social mais ampla.

A partir do legado Durkheimiano, o desenvolvimento do conceito de “representação social” ocorreu na França com um sentido duplo: relativizar a sua determinação social e, ao mesmo tempo, ampliar o espaço subjetivo dedicado ao indivíduo em relação com seu meio. Moscovici (1976) e Herslich (1973), a partir de uma perspectiva da Psicologia Social, e Boltanski (1979), a partir de uma perspectiva sociológica, foram os autores mais importantes dessa perspectiva.

O principal argumento de Moscovici vai contra amplas correntes no pensamento psicológico, particularmente a Psicologia Cognitiva, que estuda o processo de aprendizagem, sem qualquer preocupação com as condições sociais de sua produção. Para ele, a separação entre indivíduo e coletividade é entendida como uma falsa dicotomia que pode ser restaurada se as representações sociais forem focalizadas em uma dimensão empírica, cotidiana e com base no senso comum. A partir desse foco, em que as categorias explicativas se situam em uma dimensão entre o social e o psicológico, o conceito de “representação social” torna-se mais maleável e operacional, mais dinâmico e multidisciplinar do que na perspectiva positivista de Durkheim. No Brasil, Moscovici tem influenciado uma importante corrente no interior da Psicologia Social. Várias teses têm sido produzidas a partir de trabalhos pioneiros de divulgação desta perspectiva, a partir de autores como Spink (1994, 1993), Sá (1993), Jovchelovitch & Guareschi (1994).

A INFLUÊNCIA DA ANTROPOLOGIA SOCIAL

Na perspectiva da Antropologia Social e Cultural, da mesma maneira como ocorreu com a postura de Moscovici, o desenvolvimento tanto do estruturalismo durkheimiano como do funcionalismo de Malinowski contemplou uma abertura teórica para incluir o indivíduo e sua ação cotidiana. Foi este o empreendimento que se propuseram realizar autores como Gluckman, Leach, Turner, na Inglaterra, além de Garfinkel, Goffman, entre outros, nos Estados Unidos.

O olhar antropológico desses pesquisadores partia do pressuposto de que a sociedade se estrutura a partir de vários princípios culturais, que podem ser complementares ou conflitantes entre si, e não de apenas um único, como pretendiam Malinowski e Durkheim. As circunstâncias vividas no cotidiano frequentemente colocam os indivíduos em posições que estimulam o desempenho de papéis sociais compatíveis ou em conflito com tais princípios culturais. Ainda que estes contenham força coatora, os indivíduos não podem ser percebidos como meros marionetes que reproduzem incondicionalmente a ordem social, entendida como uma totalidade homogênea. Pelo contrário, em várias circunstâncias, as várias ordens sociais são manipuladas, alteradas e adaptadas às circunstâncias de vida ao nível do dia-a-dia de um indivíduo ou de uma comunidade.

Victor Turner (1959), em sua obra clássica sobre os Ndembu da África Oriental, desenvolve o conceito de “Drama Social”, uma circunstância fundamentada no conflito entre indivíduos ou grupos sociais, que permite evidenciar a estrutura social profunda e inconsciente da sociedade, que pode abrigar princípios contraditórios e antagônicos. Em uma situação de calma social, o investigador dificilmente chegaria a desvendar esta estrutura profunda, exatamente porque, como já advertira Malinowski - antecipando o desenvolvimento ulterior de sua teoria -, nem sempre o que os indivíduos dizem corresponde exatamente ao que eles fazem ou pensam. A crise social, por sua vez, resulta do choque de princípios e ordens culturais e sociais que, em determinada situação, se tornam antagônicas e conflitantes. O contexto situacional emerge, então, como o elemento fundamental de análise, uma vez que ele dará sentido aos princípios e ordens culturais e sociais mais amplas.

Nesse esquema, portanto, ao invés de uma sociedade constituída de elementos estruturais gerais que programam a ação humana, a ênfase analítica recai em situações de pequena escala, próximas ao nível do indivíduo, que forjam interações simbólicas capazes de construir e reconstituir a realidade social.

A perspectiva trazida pela Antropologia Social e Cultural contém, portanto, uma dimensão social complexa e maleável, assentada em bases estruturais conflitantes entre si, cuja interação forja um equilíbrio social precário. Os indivíduos são agentes que reproduzem essas bases, mas o fazem através de uma interpretação subjetiva geralmente condicionada por interesses pessoais de ordem econômica, política ou meramente simbólica. Desse modo, ao invés de perceber a sociedade como uma força coatora incondicional em relação ao indivíduo, produz-se um sistema que estabelece uma dialética entre o indivíduo e a sociedade.

O nível da “representação social”, neste enfoque, deixa de ser um mero reflexo da estrutura social mais ampla, e apresenta, em relação a esta, uma autonomia relativa. Trata-se de um conceito que se refere inevitavelmente a uma determinada configuração sócio-cultural, mas que, diante dela, pode conter elementos de inversão, de oposição e de conflito. Desse modo, apesar de sua autonomia relativa, as “representações sociais” existem em dinâmica constante com a realidade social mais ampla, e não podem ser devidamente estudadas fora de um contexto social específico.

A grande contribuição legada pela Antropologia Social e Cultural moderna ao estudo das “representações sociais” repousa exatamente no ponto de que a sua verdade é sempre relativa ao contexto social em que se insere. Nesse aspecto, é possível dizer que, embora tivesse ocorrido um refinamento considerável na teoria e no desenvolvimento de técnicas de pesquisa qualitativa, não houve, desde Malinowski, uma mudança significativa na essência dessa questão.

A CONTRIBUIÇÃO DE MAX WEBER E DA FENOMENOLOGIA

Paralelamente à perspectiva positivista Durkheimiana, surge na Alemanha uma tradição que se desenvolveu, desde Kant, preocupada com a busca do fato social em uma dimensão diretamente relacionada com a subjetividade humana. A grande questão para

autores como Schelling ou Dilthey era encontrar posturas teóricas e metodológicas de investigação que pudessem apreender a dimensão do sentido que o ser humano imprime às coisas. A Filosofia da Natureza de Schelling, que pensou ter encontrado o denominador comum da essência de todas as coisas na **vontade**, exerceu profunda influência no pensamento alemão. Para esse autor, a vontade é princípio espiritual inconsciente de toda a produção e evolução, tanto da natureza como do espírito. Trata-se do ponto fora do mundo de que Arquimedes necessitava para poder erguer o mundo.

Enquanto a tradição intelectual francesa permaneceu convencida da universalidade positiva da razão e do método científico, a tradição alemã enveredou por um caminho que percebe os atores sociais como intrinsecamente livres, definidores para si mesmos e para os outros do mundo em que atuam. A apreensão desse mundo requer métodos próprios totalmente diferentes daqueles utilizados pelas Ciências Naturais. Enquanto essas lidam com fenômenos inanimados, que existem inteiramente à parte da humanidade e obedecem ao método científico estabelecido pelo paradigma mecanicista de Descartes e Newton, as Ciências Humanas lidam com subjetividades impulsionadas por vontade e consciência livres, construtoras de realidades e de mundos através do intelecto e da emoção.

Dilthey argumentava que as Ciências Humanas requerem um método de apreensão da realidade próprio, precisamente porque o seu objeto - um pensamento, uma ação ou “representação social” - difere radicalmente do objeto próprio das Ciências Naturais, caracterizado por corpos materiais inanimados. Enquanto estes últimos podem ser observados com a tentativa de se estabelecerem leis que governam seus movimentos, não é possível observar algo semelhante no comportamento humano, moldado pela cultura e pela história. O conhecimento característico das Ciências Humanas só pode ser obtido pela identificação intuitiva das idéias, dos sentimentos e objetivos comuns, seja de um grupo social, seja de um período histórico determinado. As Ciências Humanas devem, portanto, encontrar métodos que possam trazer à tona as essências - categorias espirituais amplas - que tornam cada ato isolado de natureza social, política, cultural ou psicológica subjetivamente significativo.

Um fator peculiar presente na investigação científica nas Ciências Humanas refere-se ao fato de que o investigador, ao contrário do que ocorre nas Ciências Naturais, é ao mesmo tempo sujeito e objeto de conhecimento. O conhecimento da sociedade, da cultura e da psicologia é, ao mesmo tempo, conhecimento de si mesmo, o que é, evidentemente, impossível de se realizar a partir da lógica do método científico natural. Para Dilthey, o eixo metodológico apropriado às Ciências Humanas consiste na interação entre experiências pessoais, sua realização em expressão criativa e a compreensão reflexiva desta experiência. As “representações sociais”, escritas ou faladas, consubstanciadas em tipos de visões de mundo (*weltanschauungen*) são, nesse sentido, matérias primas fundamentais na análise própria das Ciências Humanas.

Com base em Dilthey, Max Weber construiu uma formalização teórica e metodológica de investigação científica que exerceu grande influência no campo das Ciências Sociais. Seu método pretende alcançar uma compreensão interpretativa (“*Verstehen*”) do fato social, que sempre apresenta uma natureza única. O atributo básico do social, nessa perspectiva, é a relação do seu significado subjetivo com a ação dos outros. Enquanto para Durkheim as “representações sociais” são apenas sombras refletidas pela estrutura social objetiva, para Weber, elas são a matéria prima fundamental que forja e dá sentido à realidade social.

Embora se utilize de representações e de valores sociais, a Sociologia de Weber pretende ser objetiva e, portanto, livre de juízos de valor. Para Weber, a compreensão interpretativa é fundamental às tentativas de entender as atitudes subjetivas dos outros, mas não é suficiente como explicação científica. A interpretação só é válida quando acompanhada pôr evidência empírica corroborante e submetida a um método objetivo de análise. Os tipos ideais de formação social, econômica e cultural - racionalizações radicais que dão significado explícito e reconhecível a elementos da nossa experiência -, constituem referências a que o investigador deve se utilizar na construção de sua análise.

Para Weber, o método é um instrumento determinado pela natureza do objeto sob investigação e não um fim em si mesmo como pretendiam, pôr razões diferentes, tanto o positivismo como o materialismo histórico. Sob esse ponto de vista, a sua perspectiva apresenta vários pontos comuns e complementares à Fenomenologia. Como veremos a

seguir, Schutz (1973) encarregou-se de aproximar e empreender um diálogo dos mais frutíferos entre esses dois pilares das Ciências Humanas modernas.

Fenomenologia é um termo usado no século XX para expressar um movimento filosófico liderado pelo matemático e filósofo Edmund Husserl. Seu objetivo fundamental é o conhecimento daquilo que se manifesta para a nossa consciência sem a mediação de proposições conceituais ou metafísicas. Seu objetivo principal é descobrir as estruturas essenciais dos atos de consciência (noesis) e as entidades objetivas que correspondem a ele (noema). Em contraste com o Racionalismo, que enfatiza o raciocínio conceitual, a Fenomenologia insiste no fundamento intuitivo da verificação experiencial de conceitos.

O conceito de intencionalidade, a ligação direta da consciência a um objeto, é um conceito básico que proveio da Psicologia de Franz Brentano, mas cuja origem mais remota pode ser reportada a Goethe. Neste conceito, a consciência surge como criadora de mundos, como uma forma que busca um objeto e impõe a ele uma significação.

A perspectiva fenomenológica busca a intuição da essência de um determinado fenômeno. Entre a idéia da coisa (a essência) e seus aspectos externos (o que ela parece) ocorre a aventura do pensamento, que se realiza pôr perfis, perspectivas ou ângulos. A percepção pré-reflexiva e inarticulada do mundo como se manifesta na vida cotidiana, a “*lebenswelt*”, antecede qualquer atividade humana, qualquer pensamento, inclusive o pensamento científico. Nesse sentido, a “*lebenswelt*” é a premissa não formulada ou a pressuposição de todas as nossas atividades e conhecimentos.

Embora Husserl considerasse que toda a realidade seria produto de uma “*lebenswelt*”, ele pretendia construir uma verdadeira ciência objetiva e rejeitava o relativismo presente na perspectiva historicista uma vez que esta lida com fatos, enquanto a fenomenologia lida com o conhecimento de essências, as fundações dos significados encontrados na consciência. A ciência que ele pretendia edificar seria a ciência da consciência, que se manifesta na relação vida-mundo e que antecede todas as demais ciências, inclusive as naturais. A pretensão aqui é chegar a uma ciência rigorosa e genuína e não meras tipificações de visões de mundo como pretendiam Dilthey e, mais tarde, de um modo mais elaborado, Weber.

A postura de Husserl é radicalmente oposta ao positivismo, para o qual a realidade existe em plano diametralmente contrário à ilusão e totalmente fora da dimensão subjetiva. Para a fenomenologia, o fenômeno, que comporta coisas naturais, ideais e culturais, só tem existência garantida enquanto objeto de consciência. Por isso, toda a realidade, inclusive as Ciências Naturais e Matemáticas, são inevitavelmente subjetivas. O conhecimento refere-se necessariamente a ontologias regionais que focaliza, por exemplo, a região da Consciência, da Natureza, da Matemática, da Religião, das Artes, da Política, da História, etc. Em oposição ao Positivismo, que prevê um método científico universal, cada uma dessas regiões requerem metodologias específicas, determinadas pela natureza do objeto de conhecimento.

A influência de Husserl e da fenomenologia tem sido muito grande no campo das Ciências Humanas, mas de um modo geral, o seu esforço de produzir uma meta-ciência rigorosa tem sido pouco considerado. O que ficou de mais importante da fenomenologia de Husserl para as Ciências Sociais foi uma perspectiva ampliada e refinada de Dilthey e Weber, através de autores como Schutz (1973), Berger & Luckmann (1979) e Garfinkel (1967), na qual se valorizam a “*lebenswelt*”, a experiência vivida no cotidiano, a consciência pré-reflexiva, o senso comum e, obviamente, as “representações sociais” (“*Weltanschauungen*”).

Baseado em Husserl e Weber, Schutz tenta construir uma Ciência Social fenomenológica, concordando com quase todo o sistema de Husserl, com a exceção do seu aspecto de ciência objetiva da consciência humana transcendental. Com base na “*lebenswelt*”, ele focaliza a estrutura dos atos de consciência e analisa como a subjetividade se constrói e tipifica a realidade a partir da experiência cotidiana dos indivíduos. Porém, em Schutz, a consciência não é uma consciência pura e transcendental, como em Husserl, mas uma consciência socialmente orientada. Focalizar as regras de tipicidade, baseadas em experiências passadas que, subjetivamente, se abrem em campos de significação e influenciam estratégias e ações intencionais, e o relacionamento entre várias subjetividades, forjando o tecido social, este é o propósito principal da sua postura teórica.

A realidade, nesse sentido, não é um domínio abstrato à espera de ser descoberta por algum observador. Ao contrário, ela é construída na percepção consciente de cada indivíduo. Contudo, embora as tipificações e as receitas sociais ocorram na subjetividade de cada um, Schutz considera que elas foram geradas a partir de uma estrutura social e de um estoque de conhecimento comuns aos indivíduos que os partilham, como um produto da sociedade e da cultura que todos aceitam e consideram como ponto pacífico que não necessita ser justificado.

Neste contexto, as “representações sociais” aparecem como instâncias privilegiadas de investigação fenomenológica, uma vez que elas contêm, em menor escala, todos os ingredientes do pensamento e da vida social. Cada uma delas pode se situar mais ou menos perto da essência, mas, em um certo sentido, todas elas contêm um elemento de verdade. Neste sentido, a convergência das “representações sociais” de diversos atores diante de uma realidade pode ser considerada um instrumento fundamental para que o pesquisador chegue à essência da realidade social estudada.

O estudo das “representações sociais”, nesta postura, necessita de uma abordagem compreensiva, que percebe o ator social como um agente que interpreta o mundo à sua volta com uma atitude que contém intenções e, portanto, um projeto de ação. Muito mais do que uma realidade coatora independente que se impõe ao indivíduo, o meio social é dimensionado como algo em permanente construção, que só tem existência garantida na consciência dos indivíduos.

A influência de Schutz e da tradição filosófica e sociológica alemã foi considerável nas Ciências Sociais, principalmente nos Estados Unidos, porque já havia, neste país, desde George Mead, uma intensa preocupação por parte de Antropólogos e Psicólogos Sociais com a interação entre indivíduo e sociedade. A difusão desta perspectiva, que valoriza o subjetivo e o individual na construção de uma realidade social, encontrou em autores como Goffman e Garfinkel seus representantes mais notáveis.

A partir das tradições teóricas trazidas à tona por Moscovici, Schutz, Goffman e Garfinkel, é possível definir “representação social” como um tipo de saber, socialmente negociado, contido no senso comum e na dimensão cotidiana, que permite ao indivíduo

uma visão de mundo e o orienta nos projetos de ação e nas estratégias que desenvolve em seu meio social.

A introdução da perspectiva subjetivista na interpretação do fato social foi um elemento teórico dos mais importantes no desenvolvimento das Ciências Sociais contemporâneas. Essa postura promoveu análises brilhantes da realidade, todas elas centradas na experiência do investigador, necessariamente envolvido em uma relação existencial com seu campo de pesquisa. Tanto para Weber como para o método antropológico, o comprometimento do investigador com seu objeto de pesquisa dizia respeito somente aos seus “deuses e demônios”, embora a análise devesse ter corroboração empírica e sujeita aos rigores metodológicos. Quanto mais esses “deuses e demônios” ou a disposição interativa do investigador diante de seu objeto de pesquisa fossem explicitados maior controle haveria no campo da pesquisa. A adoção do método da observação participante como meio fundamental da análise do fato social pela Antropologia conferiu à subjetividade uma dignidade nunca antes auferida.

De outro lado, em sentido oposto a essa postura, permaneceram os cientistas sociais que privilegiavam o aspecto objetivo, externo e mensurável do fato social. Nesse outro polo situavam-se os teóricos positivistas e também a vertente estruturalista do Marxismo. Todos argumentavam que, independente de qualquer construção social da realidade em âmbito subjetivo, há elementos (“leis”) fundamentais fora da consciência humana que determinam a sua manifestação. O foco privilegiado das Ciências Sociais deveria dirigir-se a esse âmbito profundo e essencial e não aos fatos aparentes, empíricos e superficiais da realidade.

Os dois grandes campos teóricos, a vertente subjetivista e a objetivista, permaneceram, por muito tempo, incomunicáveis e irreconciliáveis entre si. Em meio acadêmico, chegava a haver um ambiente de hostilidade entre os representantes de cada uma dessas posturas, cada um acusando o outro de estar preocupado seja com fatos ou experiências empíricas superficiais, seja com especulações abstratas distantes do indivíduo ou da realidade.

Modernamente, como salientou Alexander (1988), parece cada vez mais evidente que o desenvolvimento das Ciências Sociais só poderá ocorrer na medida em que houver uma reconciliação entre essas duas correntes. Vários autores modernos estão concluindo que o fato social, visto a partir de um ângulo unilateralmente subjetivo ou objetivo, torna-se inevitavelmente parcial; que a integração dessas duas dimensões em um corpo teórico traria uma possibilidade real de produzir um avanço sem precedentes no conhecimento produzido pelas Ciências Sociais. Entre esses autores, Habermas, pela densidade teórica de sua obra, adquire uma condição privilegiada para propor esse empreendimento.

Faremos então, uma breve exposição dos elementos básicos da teoria de Habermas, para em seguida defender a proposição de um conceito de representação social que compreenda suas dimensões objetiva e subjetiva.

UMA BREVE INTRODUÇÃO À TEORIA DA AÇÃO COMUNICATIVA DE HABERMAS

A Teoria da Ação Comunicativa de Habermas comporta três condições *a priori*: o interesse humano pela autonomia (individação), pela responsabilidade (consenso) e pela linguagem (comunicação). No que diz respeito à linguagem falada, ela parte do pressuposto de que situações lingüísticas ideais rejeitam tanto as deformações sistemáticas de comunicação quanto a ordem social repressiva que as engendra. Ao mesmo tempo, elas constituem um *telos* utópico - pressuposto como real, uma vez que, sem ela, a interação e o consenso seriam impossíveis -, que admitem estabilidade nas ações comunicativas contidas em quatro expectativas: os conteúdos transmitidos são compreensíveis; os interlocutores são sinceros; os conteúdos proposicionais são verdadeiros; e os locutores agem de acordo com normas justificáveis.

O eixo fundamental da teoria da ação comunicativa, em torno do qual tudo gravita, é o processo comunicativo, que prevê uma interação simultaneamente individual e coletiva, subjetiva e objetiva, ideal e empírica. A universalidade das estruturas

comunicativas não é transcendental, empírica ou lógica, mas consiste em um sentido compartilhado que regula a ação, permanecendo dependente das interpretações variadas e flutuantes dos agentes históricos.

Nesse esquema, a racionalidade da ação é função da extensão em que pode ser justificada por meio do melhor argumento, livre de distorções sistemáticas produzidas por pressões sociais. A ação plenamente racional é aquela que é verdadeira, moralmente correta e sincera no interior de um processo comunicativo livre. Só a compreensão moderna e descentralizada do mundo oferece potencialmente essas condições e, por isso, só ela pode ser considerada como plenamente racional. Trata-se, evidentemente, de uma noção de racionalidade bem mais abrangente e complexa do que a encontrada em Weber, que reduz esse conceito ao seu aspecto instrumental.

No interior de uma teoria da ação comunicativa, Habermas pretende integrar categorias básicas da teoria da ação (significado e intencionalidade, papéis, normas, etc) com elementos da teoria sistêmica funcionalista (estrutura e função, sistema e processo, diferenciação e adaptação, etc) através de uma teoria da evolução social inspirada na versão marxista do materialismo histórico. Desse modo, o processo evolutivo desenrola-se através de um meio bidimensional (cognitivo/técnico e moral/prático), cujos estágios de desenvolvimento podem ser ordenados estruturalmente sob uma lógica que pressupõe uma seqüência hierarquizada de formações sociais cada vez mais complexas que, por sua vez, engendram formas de visões de mundo cada vez mais racionais.

Tal esquema prediz um isomorfismo entre a evolução social e o amadurecimento individual. Os estágios sociais compreendidos nessa hierarquia evolutiva são: as sociedades tribais, as tradicionais, as organizadas em torno de um Estado e as modernas.

Baseando-se em Piaget - que previu que o desenvolvimento cognitivo do ser humano envolve a aquisição da capacidade de descentralizar a compreensão da realidade, afastando-a de uma perspectiva egocêntrica -, Habermas construiu uma teoria da evolução social calcada na semelhança estrutural entre os estágios de aprendizado verificados em crianças na superação de suas limitações pessoais. Sob influência kantiana, o aspecto

moral, ou prático dessa evolução está relacionado à capacidade humana de transcender reflexivamente os preconceitos paroquiais e de fundamentar os julgamentos sob a forma de princípios mais gerais. Esse esquema concebe quatro formas de racionalidade social e de compreensão comunicativa: a arcaica, a civilizada, a moderna inicial e a moderna tardia.

Na visão de mundo mística - própria das sociedades tribais -, por exemplo, a sociedade não se distingue da natureza e a identidade pessoal não é diferenciada da sociedade, o que inibe a aquisição progressiva de conhecimento. Horton (1967) e Evans-Pritchard (1937) mostram, nesse sentido, a falta de alternativas numa sociedade simples, o que impossibilita a auto-avaliação e a reflexividade da ação social. Para Habermas, os relativistas, que pressupõem o mesmo nível de racionalidade entre uma tribo de aborígenes australianos e a civilização ocidental, estão envolvidos em alguma espécie de má fé.

Com a transição das sociedades arcaicas para as tradicionais e destas para as modernas, ocorre uma ruptura moral-cognitiva na qual narrativas são substituídas por explicações, que podem ser justificadas com argumentos cada vez mais racionais e puros. A racionalização crescente, que acompanha uma maior diferenciação estrutural da sociedade, resulta numa separação entre cultura, sociedade e indivíduo, liberando, assim, as instituições normativas das cosmovisões metafísico-religiosas e permitindo maior liberdade aos indivíduos quanto à revisão interpretativa da tradição. A necessidade de abordagens mais reflexivas para a solução dos problemas práticos dá ímpeto à emergência de disciplinas especializadas, à democracia política e à desparoquialização no processo de reprodução social, via sistema de educação. Desse modo, avanços no aprendizado moral condicionam avanços no aprendizado cognitivo-instrumental, que, por sua vez, engendram avanços na divisão do trabalho.

Essa teoria pressupõe que novos níveis de aprendizado não só resolvem problemas antigos como geram novas dificuldades. A sociedade liberal burguesa, por exemplo, desenvolveu instituições legais para conter o conflito político e, ao mesmo tempo, criou novos problemas a nível de sistema, relacionados à expansão e distribuição de riqueza. O capitalismo do *welfare state*, da mesma forma, pode ter conseguido controlar as crises econômicas, mas provocou outros tipos de escassez - no âmbito da cultura -, fundamentais para a motivação e a formação da identidade.

Se a modernidade trouxe, no âmbito do conhecimento, uma racionalidade e um grau de especialização cada vez maior, trouxe também um crescente desequilíbrio relacionado com a falta de controle normativo do sujeito social com relação a um sistema político e econômico cada vez mais abstrato. Portanto, a modernidade possibilitou a diferenciação estrutural no **mundo da vida** entre os níveis culturais, sociais e individuais, permitindo uma pureza comunicativa nunca antes alcançada, mas produzindo como efeito colateral um desequilíbrio na integração dessas dimensões, através da colonização do **mundo da vida** pelo **sistema** (político, econômico e administrativo).

O conceito de **mundo da vida** aparece nesse esquema como um reservatório ou um estoque de convicções ou padrões interpretativos culturalmente transmitidos e lingüisticamente organizados que os participantes trazem à tona em um processo cooperativo de interpretação. Como um cenário para qualquer interação comunicativa, ele está sempre presente como um pano de fundo que não pode ser questionado. Atores em comunicação não podem, assim, assumir uma posição como se estivesse fora dele, referir a ele como “isto”, porque se trata, como a linguagem, de uma dimensão transcendental e intersubjetivo.

O **mundo da vida** não pode se tornar controvertido, mas pode entrar em colapso quando a cultura e a linguagem falham, ocasionando situações de entendimento mútuo perturbado. É quando precisamos do trabalho de reparadores, tradutores, intérpretes, terapeutas, etc. Nesse sentido, o **mundo da vida** não é um objeto possível de conhecimento, mas apenas uma condição para o conhecimento possível.

A separação do sistema político e, posteriormente, econômico do controle proveniente do parentesco e da comunidade acabou por reduzir a esfera do **mundo da vida** à condição de mera colônia. Como os indivíduos em comunidade agem tendo como referência o mundo abstrato do **sistema**, sem que haja qualquer necessidade de justificar normativamente seu comportamento, a ação comunicativa torna-se irremediavelmente distorcida, uma vez que o componente normativo é fundamental para a competência comunicativa.

Nesse processo, o papel da ciência passou a ser, de um lado, impedir a tematização dos fundamentos do poder e, de outro, legitimá-lo, não através das normas sociais, mas da sua supressão em favor de regras técnicas eficazes. Indivíduos vivendo em comunidade, porém sem condições de desenvolver vínculos normativos com ela, acabam por renunciar à sua capacidade comunicativa e se alienam.

Na modernidade tardia, o esgotamento das energias utópicas, aliado à perda de sentido da vida, é consequência da fragmentação da realidade, resultante da dissociação entre o mundo da vida e o sistema. A tentação de se produzir uma atitude regressiva diante dessa questão é irresistível para muitos teóricos e agentes políticos. Os movimentos, Verde ou Feminista, por exemplo, muitas vezes advogam uma postura de regresso a uma natureza romantizada, que não mais existe e nunca poderá existir de fato. Para Habermas, no entanto, o aumento de autonomia individual e a emergência de novas possibilidades de sentido provenientes da arte, do ethos democrático e do humanismo comunicativo, próprios da modernidade, mais do que compensam seus problemas e patologias.

Coerente com sua fase inicial e em sintonia com a Filosofia Crítica da Escola de Frankfurt, Habermas considera que a demonstração das distorções comunicativas sistemáticas no âmbito social, em analogia com o processo psicanalítico, tem o potencial de não só restaurar a comunicação como de permitir a evolução para uma fase mais avançada de racionalidade social e integridade moral. A sua grande questão sociológica, política e filosófica é, portanto, restaurar a comunicação humana, através do controle do **sistema** (político e econômico) pelo **mundo da vida** (nível normativo e moral da vida social), sem perder a dimensão da racionalidade e universalidade introduzidos pelo primeiro. É nesse sentido que se processa a conciliação da ação com a estrutura, em analogia com as etapas do desenvolvimento de Piaget.

A possibilidade de restauração comunicativa, no entanto - ao contrário do que ocorre com outros membros da Escola de Frankfurt como Adorno, Horkheimer e Marcuse -, de modo algum requer uma crítica do positivismo que leve ao seu aniquilamento. Para Habermas, o grande erro da experiência do Socialismo Real foi excluir a base normativa assentada no direito burguês e deixar um “buraco negro” por detrás da tentativa de construção de uma sociedade mais evoluída. O processo evolutivo da

sociedade, da cultura e da individualidade, componentes estruturais do mundo da vida, pressupõe que cada patamar superior integre e inclua o patamar inferior.

A respeito desse tema, Wilber (1995) traça uma analogia interessante, calcada na idéia de que a exclusão de componentes sociais, culturais ou individuais dimensionados numa fase evolutiva anterior significa o mesmo que a tentativa de excluir as palavras de uma sentença ou as letras de uma palavra, esperando que a totalidade e o sentido da frase possam ser preservados. Essa obra explica o colapso de algumas sociedades e civilizações, a Maia por exemplo, exatamente pela incapacidade de abranger uma fase anterior baseada na caça e coleta, após ter galgado um controle agrícola e de domesticação de animais.

O Iluminismo positivista, que propiciou a ruptura com as racionalidades pré-modernas, foi revolucionário em seu tempo, porque catalisou forças sociais em uma escala nunca antes vislumbrada, permitindo com isso a instauração da modernidade. A divisão e a especialização de áreas do saber, próprias do Iluminismo, possibilitaram um avanço sem precedentes do pensamento, principalmente da área científica. Antes, a esfera moral ou política podia intervir, por exemplo, na filosofia, nas ciências e nas artes, porque não havia fronteiras estabelecidas entre essas áreas. A modernidade deve sua dignidade ao estabelecimento de fronteiras do saber, tão duramente conquistadas com a contribuição fundamental do pensamento iluminista. A crítica que Habermas faz ao positivismo está, portanto, em posição totalmente antagônica a um certo romantismo que pretende retroceder a um estágio anterior de indiferenciação das esferas do saber.

A perspectiva holística e integradora de Habermas - em que a história se confunde com a utopia -, deve vir acompanhada de um processo descentralizado de decisão política, em um modelo comunicativo sem distorções sistemáticas. Tudo deve ser construído, dos relacionamentos pessoais e familiares à identidade pessoal. Tudo deve estar aberto à interrogação e ao discurso, inclusive as tradições. Como enfatizou Parsons (1951) a esse respeito, a tradição, defendida de maneira estrita, *per se*, que não requer justificativa, é o fundamentalismo, uma sobrevivência sem qualquer sentido no mundo moderno.

A partir dessa breve exposição do pensamento de Habermas, é possível dirigir a atenção ao conceito de representação social a partir do foco de sua teoria da ação comunicativa.

O PAPEL DAS REPRESENTAÇÕES SOCIAIS NO INTERIOR DE UMA RECONSTRUÇÃO DO MATERIALISMO HISTÓRICO

Para Habermas, o ser humano é um agente intencional, que tem razões para suas atividades e está apto a elaborar discursivamente tais razões. Nesse contexto, as representações sociais constituem uma base fundamental com as quais as Ciências Sociais necessitam entrar em contato para perceber a realidade social. No entanto, ainda que fundamental, esse nível da realidade é parcial, na medida em que a realidade social não é constituída apenas de ações humanas voluntárias e conscientes. A ação humana produz conseqüências impremeditadas que podem não ser percebidas pelo nível das representações sociais do senso comum. Em realidade, os atores sociais não controlam nem as possibilidades de entendimento mútuo e conflito, nem as conseqüências e efeitos colaterais de suas ações.

Portanto, o nível subjetivo das representações sociais deve ser complementado com o nível objetivo da estrutura social e de seu funcionamento através de uma teoria que também preveja um sentido de desenvolvimento e evolução. É com essa preocupação que Habermas procura estabelecer uma síntese que possa reconstruir o funcional-estruturalismo, o interacionismo simbólico e o materialismo histórico.

Nesse sentido, a proposta subjetivista contida na teoria das “representações sociais”, proveniente da aproximação fenomenológica e antropológica é, para Habermas, uma aproximação ao mesmo tempo fundamental - na medida em que é a base de qualquer investigação social - e limitada - na medida em que está assentada em três ficções: a autonomia dos atores, a independência da cultura e a transparência da comunicação.

Além disso, a definição ontológica da essência de um determinado fenômeno ou de um estoque de conhecimentos (para a fenomenologia) e de cultura (para a Antropologia) perdem de vista a dimensão primordial da ação social, que antes de tudo é uma ação comunicativa. Assentada nessa base, a reprodução cultural depende, além de um estoque de conhecimentos ou de interpretações simbólicas, de processos de integração funcional e de socialização (individação), processo esse que pressupõe um sentido evolutivo.

No marxismo moderno, há uma inquestionável tendência acerca da inclusão de dimensões culturais na base do materialismo histórico, como em Gramsci e Luckács, além da inclusão de uma preocupação hermenêutica à sua perspectiva dialética. Nesse sentido, cabe destacar o esforço de alguns autores na tentativa de conciliar o materialismo histórico com as perspectivas metodológicas de análise sincrônica, principalmente as de pequena escala, desenvolvidas pela microsociologia e pela Antropologia Social e Cultural.

Minayo (1992), por exemplo, ao tentar estabelecer uma conexão teórica entre estes dois níveis de realidade, realizou um esforço genuíno com o intuito de abrir o marxismo e estabelecer uma ponte de diálogo com outras tradições teóricas e metodológicas. A autora pretende promover um Marxismo vivo, aberto e que não hesita em emprestar métodos provenientes de outras correntes teóricas, desde que não contradigam a sua dialética mais ampla. Um aspecto positivo desta perspectiva refere-se à valorização da dimensão cultural, dimensão esta que, sob o ponto de vista marxista ortodoxo, é freqüentemente relegada a um plano secundário contido na superestrutura social. Uma das mais importantes conseqüências desta postura é a valorização do nível das “representações sociais”.

O esquema evolutivo de Habermas, ainda que edificado sobre bases importantes do materialismo histórico, aponta as fraquezas deste último, principalmente no que diz respeito à sua incapacidade de apreender o nível da ordem funcional e estrutural do meio social. A edificação teórica da teoria da ação comunicativa, assentada na tensão entre ordem e ação, entre estrutura e movimento evolutivo, transforma-se em um meio privilegiado para criticar os usos e abusos tanto do viés economicista do materialismo histórico (na medida em que prescinde dos aspectos estruturais e funcionais da realidade) como do viés estrutural-funcionalista (na medida em que se prescinde de uma perspectiva evolutiva). Tanto a perspectiva do materialismo histórico como do estrutural-funcionalismo, por outro lado, tendem a prescindir de um componente fundamental da realidade, correspondente à dimensão subjetiva que constrói a realidade e o mundo.

Seja através de uma perspectiva estruturalista, seja através de uma perspectiva fenomenológica, o processo de evolução tem sido tratado como mera mudança institucional, de sentido ou de significado, de acordo com as circunstâncias sócio-culturais

e históricas. Sob a perspectiva evolutiva da Teoria da Ação Comunicativa, as representações sociais são dotadas de valor e profundidade, de acordo com o significado que recebem em cada uma das fases hierarquizadas do processo. É nesse sentido que o esquema genético-estrutural de Piaget aparece como uma solução teórica.

A reconstrução do materialismo histórico empreendida por Habermas tem como ponto de partida a contestação de que a forma econômica de reproduzir a vida é característica do estágio humano de desenvolvimento. Habermas considera que, se essa idéia é adequada para delimitar o modo de vida dos hominídeos em relação aos primatas, ela não captura a reprodução da vida especificamente humana. Nesse estágio, a organização da sociedade em torno das linhas de parentesco significa a substituição do status animal para o de sistema de papéis e normas sociais, transição essa que pressupõe o desenvolvimento da linguagem.

O esquema evolutivo de Habermas considera que tanto as forças produtivas (instrumental e prático) quanto as formas de integração social exibem qualidades de aprendizagem e desenvolvimento. A espécie aprende não só na dimensão do conhecimento técnico utilizável no desenvolvimento das forças produtivas, mas também no desenvolvimento de uma consciência moral-prática, que é decisiva para as estruturas de integração. Portanto, as regras de ação comunicativa (normas de ação intersubjetivamente válidas e ritualmente seguras) não podem ser reduzidas a regras instrumentais ou de ação estratégica. Produção e socialização, trabalho social e cuidado de jovens são de igual importância para a reprodução das espécies.

Nesse esquema, a identificação de base com economia é falsa, uma vez que apenas nas sociedades capitalistas ela ocorre. As relações de produção são fixas nas sociedades primitivas pelo sistema de parentesco e nas civilizações pré-modernas pelo sistema político. Apenas com o surgimento do capitalismo as relações produtivas tomam uma forma puramente econômica.

A teoria da evolução de Habermas constrói, portanto, uma lógica de desenvolvimento tanto para a dimensão das forças produtivas como para as formas de integração social, na qual o desenvolvimento das primeiras não pode ser tomado

independentemente das relações de produção e das visões de mundo conectadas a ela. Estruturas de racionalidade são incorporadas não só em tecnologias, estratégias e organizações, mas também em visões de mundo ou representações sociais (cultura), em mecanismos para impedir conflitos (normas sociais), e na formação de identidade (socialização). O desenvolvimento dessas estruturas é o que conduz o passo da evolução social, porque novos princípios organizacionais da sociedade significam novas formas de integração que, por sua vez, tornam possível a implementação e o desenvolvimento de novas forças produtivas.

De acordo com a Teoria da Ação Comunicativa, o desenvolvimento das forças de produção podem ser entendidas como um mecanismo gerador de problemas que engatilha, mas não produz por si só a revolução das relações de produção e uma renovação evolucionista do modo de produção. O surgimento do capitalismo não teve qualquer desenvolvimento notável das forças produtivas como condição, mas apenas como consequência. O potencial cognitivo produzido pelo mecanismo de aprendizado postulado pode ser explorado para desenvolver forças produtivas apenas quando uma nova forma institucional e uma nova forma de integração social emerge.

Habermas contesta também no marxismo a busca, na própria dinâmica da realidade, da lei imanente do desenvolvimento social. Para ele, o futuro não está predeterminado no Ser ou na História. Somente a ação humana, através de um ato comunicativo independente de qualquer teleologia, pode construir um destino humano, que será sempre imprevisto e relativo ao estágio emancipatório alcançado pela civilização, medido pelo paradigma da comunicação pura.

Nesse esquema, em que o presente é móvel e sempre comporta uma abertura para o novo, o aspecto ontológico do pensamento de Marx aparece como uma dimensão reificante, na medida em que atribui às leis do real um dinamismo que é privilégio da ação comunicativa. Nesse sentido, a posse do instante não está prefigurada no ser: ela é uma conquista que pressupõe luta e emancipação em nível individual e social.

Habermas considera a modernidade radical dos nossos tempos como o momento mais evoluído jamais atingido pela humanidade pelo simples fato de nunca antes o processo comunicativo ter sido tão puro. Contudo, o desenvolvimento desse período

histórico tem produzido um efeito colateral que ameaça a possibilidade de evolução para uma pós-modernidade. Como vimos no tópico anterior desse capítulo, o distanciamento do **sistema do mundo da vida**, a impossibilidade deste último controlar o primeiro, impõe uma distorção sistemática no sistema comunicativo, que resulta em anomia, alienação e doença mental. Nesse processo, as energias utópicas esgotam-se, a incerteza institucionaliza-se e a vida perde o sentido.

Em contexto moderno radical, nenhum indivíduo ou grupo de indivíduos pode ser considerado responsável pela ordem sistêmica que ordena o mundo moderno e regula o comportamento individual. Quem seria o responsável se houvesse uma alteração climática da Terra provocada pelo excesso de gases expelidos na atmosfera ? Quem seria o responsável se houvesse uma recessão econômica que produzisse milhões de desempregados ? Como adverte Giddens (1989) a esse respeito, a noção de destino, uma sensação de que as coisas vão seguir, de qualquer forma, seu próprio curso, reaparece no centro de um mundo que se supunha que estivesse assumindo controle racional de suas próprias questões.

Habermas descarta qualquer possibilidade de que a modernidade possa tomar de empréstimo a outras épocas históricas seus padrões de orientação de modelos culturais. Assim, como pressentira Nietzsche, a modernidade encontra-se completamente abandonada e tem que extrair de si mesma sua normatividade. O maior risco desse processo é a perda da confiança em si mesmo e, juntamente com uma falta de orientação para o futuro, a contemplação do regresso à barbárie.

Ao finalizar este capítulo, é importante enfatizar que, entre as conclusões a que chegaram de modo autônomo as perspectivas teóricas aqui analisadas sob o olhar da teoria da ação comunicativa de Habermas, uma das mais importantes refere-se ao fato de que, de maneira alguma, é possível perceber a tentativa de se encontrar metodologias qualitativas de pesquisa de modo a se antagonizar com a postura positivista. A metodologia qualitativa não nega o positivismo, apenas aponta para seus limites e procura encontrar técnicas de olhar o fenômeno com vistas a ampliá-lo. Tal procedimento significa, ao mesmo tempo, ampliar o nível de consciência ou tornar possível ao ser humano um nível mais alto de saber.



OBJETIVOS

2.1. GERAL:

Trazer à tona o aspecto subjetivo do Acidente de Trânsito, baseado em metodologia qualitativa, desenvolvido pelas Ciências Sociais, em geral, e pela Antropologia Social e Psicologia Social em particular; contribuindo para o conhecimento de aspectos epidemiológicos, sócio-culturais e psicológicos intervenientes nos AT numa tentativa de contribuir para o controle dos mesmos.

2.2. ESPECÍFICOS:

Mais especificamente, esta pesquisa pretende:

- a) Detectar o perfil social (idade, sexo, profissão, local de residência, etc.) e circunstâncias do acidentes (condições topográficas e climáticas do local do acidente, horário e local de ocorrência);
- b) Aprofundar, através de um estudo qualitativo, o estudo das circunstâncias que envolveram o acidente, a interpretação, o significado e as conseqüências que o mesmo representa para as vítimas e suas famílias. Pretende-se, trazer à tona aspectos subjetivos relacionados com as condições psicológicas dos envolvidos, que de algum modo ocasionaram ou sofreram o AT.
- c) Dimensionar o problema do AT através do conhecimento de técnicos da Secretaria do Transporte do Município de Campinas, com o propósito não só de dimensionar o problema como também encontrar posturas e obstáculos ao seu controle.



METODOLOGIA

3.1. MÉTODO

A própria natureza dessa pesquisa convidou à adoção de uma postura eclética do ponto de vista teórico e metodológico, uma vez que pressupõe enfoques quantitativos e qualitativos numa perspectiva multidisciplinar. Diante da especificidade do objeto, fomos influenciados pela abordagem etnográfica amplamente utilizada em pesquisa qualitativa fenomenológica, que nos permitiu construir o método como um instrumento determinado pela natureza do objeto sob investigação e não como um fim em si mesmo. Dessa forma, a construção de amostra composta pôr 27 sujeitos obedeceu ao critério de amostragem por saturação, onde o pesquisador fecha o grupo quando, após as informações coletadas com um certo número de sujeitos, novas entrevistas passam a apresentar uma quantidade de repetições em seu conteúdo. Para Turato (2000), esse critério pode ser denominado de homogeneidade ampla, situação correspondente a uma soma de características/variáveis em comum a todos os sujeitos a compor a amostra. O ponto de saturação é caracterizado pôr Rubin e Rubin como o princípio da completitude, onde acrescentamos entrevistados até compreendermos a complexa área cultural ou os múltiplos passos do processo, e então vemos que cada entrevistado adicional soma pouco para o que já aprendemos e paramos de acrescentar novos sujeitos (1995, p. 62).

A partir de cada uma das entrevistas, realizamos a transcrição e, logo a seguir, empreendemos a várias leituras das mesmas, com a preocupação de extrair as unidades de significados e as categorias mais amplas que abrangem tais unidades. Em todos os casos, este procedimento ocorreu em um prazo bastante próximo da entrevista de modo a permitir incluir os significados não verbalizados e as expressões emotivas do discurso. É importante salientar, ainda, a respeito da nossa construção metodológica que, da mesma forma com que os dados etnográficos devem se posicionar em constante diálogo com a cultura ou o contexto sócio-cultural em que se manifestam, os nossos dados, obtidos através do método qualitativo, estarão em constante diálogo com os dados estatísticos de AT preconizados pelo método quantitativo.

Quanto à análise estatística que empreendemos sobre algumas variáveis de AT, elas focalizaram algumas categorias que nos interessa mais especificamente, tais como: idade, sexo, profissão, condição geral de vida e de saúde física e mental dos indivíduos

envolvidos, ocorrência de vítimas (atropelado, acompanhante, condutor de veículo), residência e circunstâncias do AT (condições topográficas e climáticas no local do AT).

3.2. SUJEITOS

Na primeira parte do projeto, a amostra foi composta por 20 vítimas de AT, sendo 15 do sexo masculino e 5 do sexo feminino com idade acima de 18 anos internadas na Cirurgia/Enfermaria do Trauma do Hospital das Clínicas da UNICAMP. Na segunda parte, a amostra foi composta pôr 7 técnicos da Secretaria de Transportes do Município de Campinas.

3.3. INSTRUMENTO

O primeiro instrumento foi dado sobre um roteiro de entrevista semi-estruturada aplicado a pacientes internados na Cirurgia/Enfermaria do Trauma do Hospital das Clínicas da UNICAMP. Os sujeitos foram contatados e entrevistados no próprio Hospital das Clínicas da Unicamp, ou em locais e datas indicados por eles. As entrevistas foram realizadas durante os meses de Março e Maio de 1999 no período diurno e vespertino. Em geral, cada entrevista durou de 2 a 3 horas, sendo todas gravadas e posteriormente transcritas para análise. Com a autorização do diretor do Hospital, as entrevistas que foram realizadas dentro do Hospital ocorreram fora de horário de visitas, o que permitiu uma interação tranqüila entre o paciente e o entrevistador. Algumas delas tiveram que ser interrompidas, em função de atendimento médico ou de enfermaria, mas logo foram retomadas.

A condição inicial fundamental para que o indivíduo fosse escolhido para ser entrevistado foi a sua disponibilidade e disposição para a concessão da entrevista. Essa condição excluiu aqueles que estavam muito traumatizados e também alguns dos que tinham acabado de sofrer um AT e se encontravam perturbados pelo evento. Todos entenderam sem qualquer problema o motivo da entrevista, ou seja, o da realização de uma pesquisa sobre acidentes de trânsito.

Neste caso, o método qualitativo, desenvolvido tanto pela Psicologia Social como pela Antropologia Social e Cultural, mostrou-se perfeitamente adequado para lidar com os problemas das representações sociais. Pretende-se aqui detectar:

- a) o perfil sócio-econômico das vítimas: idade, sexo, grau de instrução, profissão, rendimento;
- b) as circunstâncias do acidente: local de domicílio dos envolvidos no AT, itinerário e propósito da locomoção automotiva dos envolvidos no AT (lazer, trabalho, outros), conhecimento do local pelas vítimas, condições topográficas e climáticas do local de AT, existência de sinalização no local;
- c) a atitude dos envolvidos no AT sobre as regras em geral e sobre regras de trânsito em particular: hábitos de risco, atitude diante das normas, atribuição de responsabilidade pelo AT;
- d) a existência de outros eventos que possam estar correlacionados com o AT: situações capazes de gerar ansiedade ou estresse nos 30 dias imediatamente anteriores ao AT (eventos da dinâmica familiar, eventos no trabalho e atividades profissionais).

Após entrevistar 20 vítimas de AT, sendo 15 do sexo masculino e 5 do sexo feminino, com idade acima de 18 anos, concluímos que as informações sobre os diferentes tópicos estavam se repetindo, ou seja, estava ocorrendo um processo de saturação, razão pela qual consideramos que os dados preenchiam os objetivos do projeto.

O segundo instrumento foi um roteiro de entrevista semi-estruturada aplicado a técnicos da Secretaria de Transportes do município de Campinas, incluindo o Secretário dos Transportes da gestão atual e o Secretário dos Transportes da gestão anterior. As entrevistas foram realizadas com horário marcado, com exceção do Secretário de Transportes da gestão atual, no espaço da própria Secretaria dos Transportes, entre os meses de Março e Maio de 1999.

O Secretário dos Transportes da gestão anterior ofereceu três extensas entrevistas, todas elas realizadas na UNICAMP, e foi quem ofereceu maior número de dados para essa parte da pesquisa. Em geral, cada entrevista durou de 2 a 3 horas, foram todas gravadas e posteriormente transcritas para análise. Após a entrevista com 7 desses técnicos, consideramos que o processo de saturação estava ocorrendo no levantamento de dados, razão pela qual consideramos adequado passar para outra fase da pesquisa. Pretende-se detectar aqui:

- a) a percepção do problema pelos técnicos do setor;
- b) as políticas públicas que estão sendo implementadas;
- c) os principais obstáculos ao equacionamento do problema.

Esses dois instrumentos referem-se ao estudo qualitativo de sujeitos selecionados tanto no Hospital das Clínicas da UNICAMP como na Secretaria de Transporte de Campinas. No que diz respeito à esta parte da pesquisa, seu propósito fundamental é trazer à luz o aspecto subjetivo que envolve o AT. Tanto as percepções e interpretações dos que sofreram o acidente, como a visão de especialistas em trânsito, são dimensionados, numa tentativa de unir o saber especializado com o saber popular.



***DISCUSSÃO E
ANÁLISE DOS DADOS***

4.1. AS VÍTIMAS PESQUISADAS

Os 20 sujeitos entrevistados eram moradores da cidade de Campinas, 15 eram do sexo masculino com idade entre 19 e 46 anos (desses, 14 situam-se entre 19 e 31 anos). Os 5 entrevistados do sexo feminino, situam-se entre 18 e 25 anos. Há uma consistência entre a composição dessa amostra e o fato da grande maioria dos acidentados no trânsito serem jovens do sexo masculino, como vimos em capítulos anteriores.

O grau de escolaridade da população pesquisada varia entre primário incompleto (2 homens), 1º grau completo (4 homens e 2 mulheres); 2º grau incompleto (4 homens e 1 mulher); 2º. grau completo (3 homens 1 mulher); 3º grau incompleto (2 homem e 1 mulher).

A renda individual variou de R\$ 250,00 a R\$1500,00 e a familiar entre R\$ 400,00 até R\$ 6000,00. Com relação à profissão, havia 3 estudantes do 2º. e 3º graus, 3 técnicos de escritório, 1 bancário, 4 operadores de máquina, 1 pedreiro, 2 vendedores, 1 jardineiro autônomo, 1 técnico em eletro-mecânica, 2 programadores de computação e 3 desempregados.

Quanto à classificação dos ATs em que os entrevistados se envolveram, havia 5 condutores de carro particular (2 homens e 2 mulheres), 4 de motocicleta (todos homens) e 1 de bicicleta (homem); 3 pedestres atropelados (homens); 5 passageiros de carro ou peruas (3 homens e 2 mulheres) e 2 de moto (1 homem e 1 mulher).

A inserção social dos entrevistados mostrou-se bastante restrita, no que diz respeito à participação em associações e sindicatos, pois dos 20 entrevistados, apenas uma estudante secundarista participa de uma associação “União Campineira de Estudantes Secundaristas”.

A questão relativa ao estresse pergunta inicialmente por dois motivos que estariam preocupando o indivíduo, preocupações essas relacionadas com o emprego, salário, situação financeira, relacionamento conjugal, social e familiar, saúde própria e de parentes, etc. Essa questão geralmente necessitou de uma atitude por parte do entrevistador no sentido de permitir ao indivíduo uma reflexão relaxada e sincera.

AS CIRCUNSTÂNCIAS DO ACIDENTE DE TRÂNSITO

Descrevendo as situações em que aconteceram esses acidentes temos:

❑ ATROPELAMENTO DE 3 PESSOAS DO SEXO MASCULINO.

Primeiro caso: a vítima, de 46 anos, foi atropelada por um carro, que não estava em excesso de velocidade. No dia do acidente, um sábado à noite, diz ter bebido além da conta. Achava que a quantidade de bebida que ingeriu não tivesse afetado tanto os seus reflexos, mas calculou mal. Foi atendido pelo próprio motorista, que o levou ao hospital. O veículo que o atropelou estava em boas condições e não sabe se os seus documentos estavam em ordem. Não sabe se foi feito o BO. Não pensa em acionar judicialmente o motorista que o atropelou, uma vez que se considera responsável pelo acidente. Anda estressado por causa de sua doença (cirrose) e conflitos com a família por conta de seu hábito de beber. Além da bebida e cigarro, não costuma tomar outras drogas lícitas ou ilícitas.

Segundo caso: o sujeito, de 22 anos, foi *atropelado a caminho de sua casa, no próprio bairro onde reside, em um dia da semana, ao fim da tarde. Ele estava meio estressado depois do trabalho, caminhando para pegar o ônibus para casa. Não atravessou a avenida pela faixa de pedestres e um carro pegou a sua perna. Foi atendido pelo próprio motorista que o levou ao hospital. Não sabe se foi feito o BO. O veículo que o atropelou parecia estar em ordem. Não pretende entrar com uma ação judicial contra o motorista que o atropelou porque se considera culpado pelo acidente. Não tinha bebido nada nesse dia. No dia do acidente, não tinha motivos específicos para estar estressado, mas de um modo geral, anda estressado pela insatisfação com o salário e também por doença em membros da família. Costuma beber socialmente aos fins de semana. Não fuma, já experimentou maconha e estimulantes, mas não é viciado.

Terceiro caso: a vítima, de 19 anos, foi atropelada por uma moto, em um feriado à tarde, quando saiu do cinema. Ele se considerou culpado pelo acidente, devido à falta de atenção ao atravessar a rua. A moto não andava em excesso de velocidade e, por isso, não pensa em acionar judicialmente o indivíduo que o atropelou. Foi socorrido por um

outro veículo que transitava pelo local e que o levou ao hospital. Não sabe se foi feito o BO. Não pensa em acionar a justiça. O veículo parecia estar em ordem. Não tinha bebido nada nesse dia. Anda estressado porque não consegue encontrar emprego e também porque brigou com a namorada. Costuma beber socialmente aos fins de semana. Não fuma e nunca experimentou drogas ilícitas.

❑ **ATROPELAMENTO DE UM CICLISTA DO SEXO MASCULINO.**

A vítima, 22 anos e sexo masculino, andava de bicicleta à caminho da casa de um amigo no bairro onde mora. Apesar de saber que o veículo tinha pouco breque resolveu pegar uma descida e, quando foi fazer uma curva, não conseguiu deter a bicicleta, que acabou batendo de frente com um carro que estava em movimento. O acidente aconteceu numa sexta-feira à noite. O dono do carro socorreu a vítima levando-a para o hospital e não quis fazer BO apesar da vítima ter sido a culpada pelo acidente e ter causado danos à pintura do carro. Não usava capacete. Não pensa em acionar a justiça porque a culpa foi sua. O carro que o atropelou parecia estar em ordem, assim como os documentos. Tinha tomado duas cervejas naquela tarde. Anda estressado por problemas com a família e também com o salário baixo. Costuma beber socialmente aos fins de semana. Nunca experimentou qualquer droga ilícita.

❑ **QUATRO PASSAGEIROS DE CARROS PARTICULARES (3 HOMENS E 1 MULHER)**

Primeiro Caso: a vítima, de sexo feminino, de 19 anos, estava indo com o irmão, visitar um outro irmão no centro da cidade. O acidente ocorreu num domingo à noite, quando o veículo passava por um cruzamento com sinal verde. Houve colisão porque o outro veículo não obedeceu ao sinal vermelho. A passageira e os demais ocupantes do carro usavam cinto de segurança. Os veículos envolvidos estavam em boas condições e os documentos estavam em ordem. Foi feito BO e a motorista do outro veículo foi considerada culpada e sua seguradora particular vai assumir todos os prejuízos. O automóvel que a

levava estava em bom estado e os documentos estavam em ordem. Não pensa em acionar a justiça para o caso. Não sabe dizer se o seu irmão tinha bebido naquele dia ou se anda estressado. Ela mesma anda estressada por conta do salário baixo e por doença em família. Não costuma beber, só de vez em quando. Nunca experimentou drogas ilícitas.

Segundo Caso: A vítima, de sexo masculino, de 20 anos estava com os amigos no carro, voltando de uma lanchonete em Paulínia. O acidente aconteceu em uma avenida pouco movimentada no começo da madrugada de domingo. O culpado foi o outro veículo que não observou a preferencial. Todos usavam cinto de segurança. Os veículos envolvidos estavam em boas condições e os documentos estavam em ordem. Foi feito BO. Está pensando em acionar judicialmente o veículo culpado para conseguir uma compensação para o prejuízo. A vítima confessa que tinha bebido cerveja naquela noite. Anda estressado por causa da falta de dinheiro e de um bom emprego. Costuma beber socialmente, às vezes passa da conta. Já experimentou maconha, estimulantes, “crack” e cocaína, mas não é viciado.

Terceiro caso: A vítima, de 24 anos, e mais três amigos haviam visitado um amigo em Barão Geraldo e esse mesmo amigo resolveu levá-los de volta de carro até suas casas. O acidente aconteceu em um dia da semana à noite. O motorista do carro em que viajava foi o responsável pelo acidente, uma vez que cruzou a preferencial. Foi feito BO. Não pensa em acionar judicialmente o motorista, uma vez que ele é seu amigo. Não estava usando cinto de segurança porque estava sentado no banco de trás. Os veículos envolvidos estavam em boas condições e os documentos estavam em ordem. O amigo tinha tomado algumas cervejas e também anda meio estressado por razões financeiras e de saúde na família. Ele mesmo só bebe socialmente em fins de semana, já experimentou estimulantes, mas não é viciado. Anda estressado por causa de problemas no emprego.

Quarto caso: A vítima de 34 anos estava sendo levada para o trabalho de carro de Hortolândia para o centro de Campinas. O acidente aconteceu num cruzamento em dia de semana, no período da manhã. O outro veículo não observou a preferencial e houve colisão. O veículo estava em boas condições de uso, com documentos em ordem. Seus 2 ocupantes usavam cinto de segurança. Não sabe se foi feito BO. Está preocupado com isso para poder acionar a justiça. O condutor do veículo em que se encontrava a vítima não tinha

ingerido bebida alcoólica naquele dia. Não andava estressado no momento do acidente. Mas anda estressado por problemas conjugais. Costuma beber de vez em quando, principalmente aos fins de semana. Nunca experimentou drogas ilícitas.

❑ **UMA PASSAGEIRA DE TRANSPORTE COLETIVO.**

A vítima, uma estudante de 18 anos, do sexo feminino, havia viajado de Campinas para o Rio de Janeiro com vários colegas, para participar de uma comemoração dos 50 anos da União Brasileira dos Estudantes Secundaristas no Rio de Janeiro. No regresso, sábado de madrugada aconteceu o acidente. Havia 15 passageiros no veículo acidentado e nenhum delas estava usando cinto de segurança quando ocorreu o AT. O não uso foi justificado porque o motorista não cobrou esse procedimento e ela estava sentada no banco de trás. Apesar disso, houve o reconhecimento de que se todos estivessem usando, muita gente teria se machucado menos, ela mesma não teria perfurado o estômago e, talvez, duas pessoas não teriam morrido. Segundo a vítima o motorista foi o culpado pelo acidente pelo fato de ter cochilado ao volante e ter perdido o controle do veículo, batendo-o em um caminhão. O veículo estava em boas condições de uso e não havia irregularidade em sua documentação. O veículo não tinha seguro privado, só o obrigatório. Não sabe dizer se o motorista tinha ingerido bebida alcoólica antes de viajar. A sua família está pensando em entrar na justiça contra a companhia responsável pelo veículo acidentado. Antes do acidente, não tinha muitos motivos para estar estressada. Só bebe socialmente de vez em quando. Nunca experimentou drogas ilícitas.

❑ **DOIS PASSAGEIROS DE MOTOCICLETA/VESPA.**

Primeiro caso: A vítima, de 19 anos, sexo feminino, caiu da garupa da moto, machucando seriamente a perna e a cabeça. O acidente aconteceu em um domingo à tarde, no trajeto entre a sua residência e a casa do namorado da motorista, que era inexperiente na direção. Tanto a condutora como a passageira não estavam usando capacete durante o acidente. O veículo era novo e estava em boas condições de uso. A documentação do

veículo estava em ordem, mas a motorista não possuía carteira de motorista. Foi feito BO. Não pensa em acionar a justiça, uma vez que a motorista é sua amiga. Ela não ingeriu bebida alcoólica nesse dia e nem andava muito estressada ultimamente. Ela mesma também não tinha bebido nem andava estressada por ocasião do acidente. Só bebe socialmente de vez em quando. Nunca experimentou drogas ilícitas.

Segundo Caso: o passageiro, de 18 anos, havia saído com mais 9 amigos motoqueiros para dar um passeio num sábado, ao final da tarde. O acidente aconteceu no caminho de volta para suas casas e envolveu 3 motos e 4 carros. Houve um acidente em outra pista, o carro da frente breiou para poder ver e as motos e carros que vinham atrás foram batendo um atrás do outro. Para o passageiro, todos foram culpados pelo acidente, tanto o rapaz do carro que parou de repente como eles que estavam dirigindo em alta velocidade. O passageiro, não usava capacete de segurança por ocasião do AT. Segundo ele, embora tivesse consciência de que o uso é obrigatório, e que não teria se machucado tanto se o estivesse usando, ele raramente usa esse dispositivo porque ele apresenta muitos inconvenientes: sufoca, atrapalha a visão e a audição. A moto de que era passageiro estava em boas condições de uso e com documentação em ordem. Foi socorrido pelo SAMU, que o levou ao hospital. Não pensa em entrar na justiça. Não sabe se foi feito BO. O condutor da moto acidentada não tinha ingerido bebida alcoólica antes do acidente. Ele anda estressado porque terminou o nível secundário e ainda não achou emprego. Bebe socialmente nos fins de semana, já experimentou maconha e estimulantes, mas não é viciado.

❑ QUATRO CONDUTORES DE MOTOCICLETA

Primeiro Caso: o motorista, de 19 anos, mais quatro amigos de moto estavam indo para um encontro de moto. O acidente aconteceu numa estrada vicinal no sábado à noite. O motorista reconheceu que pilotava em excesso de velocidade e de modo imprudente, fatores esses que causaram o acidente. A moto estava em boas condições de uso, embora estivesse sem os documentos regularizados, inclusive o seguro obrigatório e o licenciamento. Não usava capacete de segurança. Não pensa em acionar a justiça e não sabe

se será processado por estar dirigindo sem estar com os documentos em ordem. Não sabe se foi feito BO. Reconhece que tinha bebido à tarde, mas não muito. Anda estressado por problemas de família e de baixo salário. Bebe socialmente aos fins de semana. Já experimentou maconha e estimulantes.

Segundo caso: o motorista, de 20 anos voltava de um bar em Pedreira onde havia tomado três cervejas junto com um irmão e um amigo. O acidente ocorreu na volta para sua casa em um dia de semana à noite. O motorista assumiu a responsabilidade pelo acidente, uma vez que estava em alta velocidade, ultrapassando um veículo em circunstâncias perigosas. A moto estava em boas condições de uso e tinha seguro obrigatório. Usava capacete de segurança. Foi socorrido por um motorista que o levou ao hospital. Não sabe se foi feito BO. Não tem contra quem entrar na justiça, pois assume a responsabilidade pelo acidente. Os documentos estavam em ordem e a moto estava em boas condições. Anda estressado porque quer continuar estudando e precisa encontrar um trabalho que dê mais dinheiro. Costuma beber, às vezes bastante. Já experimentou várias coisas: maconha, “crack”, cocaína, estimulantes, etc.

Terceiro caso: o motorista, de 21 anos, estava indo visitar a namorada e o acidente aconteceu na estrada, no sábado à noite. Ele não se considera responsável pelo acidente, uma vez que a moto derrapou na pista por causa de óleo. A moto estava em boas condições de uso e tinha seguro obrigatório. Usava capacete de segurança. Foi socorrido pelo socorro da estrada, que o levou direto ao hospital. Foi feito BO. Não pretende acionar a justiça. Os documentos estavam em ordem e o veículo estava em bom estado. Não tinha ingerido qualquer bebida alcoólica nesse dia, mas estava meio estressado, preocupado com a namorada. De um modo geral, até o acidente, não tinha motivos para estar estressado. Só bebe de vez em quando, nunca experimentou drogas ilícitas.

Quarto caso: o motorista, de 28 anos, estava saindo do seu serviço a caminho de sua casa, em um dia de semana, ao final da tarde, quando ocorreu o acidente. Considera-se culpado pelo mesmo, uma vez que fazia uma conversão irregular sem perceber que um automóvel vinha em sentido contrário. Embora fosse culpado, não será preciso pagar pelos prejuízos, uma vez que o condutor do veículo era menor e não tinha carta de motorista e por isso seu pai assumiu todas as despesas do acidente. A moto estava

em boas condições de uso e tinha seguro obrigatório. Usava capacete de segurança. Os documentos estavam em ordem. Foi feito BO. Não tinha ingerido qualquer bebida alcoólica nesse dia. Tem estado estressado devido a problemas financeiros, baixo salário e dívidas. Costuma beber aos fins de semana. Só experimentou maconha uma vez e não gostou.

❑ CINCO CONDUTORES DE CARROS PARTICULARES

Primeiro caso: a motorista, de 22 anos, voltava de um barzinho no centro da cidade para a sua casa em Barão Geraldo com mais duas amigas em um sábado de madrugada. O acidente aconteceu em um cruzamento com farol, quando um outro carro atravessou o sinal vermelho e bateu em seu carro. Os passageiros usavam cinto de segurança. Os veículos estavam em boa condição de uso. Foi feito BO. Os documentos estavam em ordem e o veículo encontrava-se em bom estado. Não pretende acionar a justiça porque o outro veículo estava assegurado e os prejuízos serão ressarcidos. O motorista reconhece que tinha bebido algumas cervejas. Ele anda estressado por causa da situação financeira. Bebe socialmente muito pouco. Nunca experimentou drogas ilícitas.

Segundo caso: a motorista, de 23 anos, voltava de uma festa de aniversário para sua casa na madrugada de domingo. A culpa foi de outro veículo, que ao tentar ultrapassá-la em alta velocidade, acabou batendo em seu carro, que perdeu o controle e foi se chocar contra um muro. Foi feito BO. O resgate para o hospital foi feito pelo serviço municipal, o SAMU. A motorista usava cinto de segurança e o veículo estava em boa condição de uso. A motorista não ingeriu bebida alcoólica nesse dia. Ela anda estressada por causa de problemas de saúde e de relacionamento em sua família. Bebe socialmente muito pouco. Nunca experimentou drogas ilícitas.

Terceiro caso: o motorista, de 32 anos, estava voltando de uma viagem em um dia de semana à tarde. Devido à alta velocidade para uma estrada de terra, ele perdeu o controle do carro e capotou. Isso aconteceu em um domingo à tarde. Foi socorrido por um carro que passou por lá e levado ao hospital. O carro apresentava problemas nos amortecedores; seus documentos estavam em ordem. Não havia seguro privado, só o

obrigatório. Não foi feito BO. Os documentos do veículo estavam em ordem. Não pretende acionar a justiça, porque se considera responsável pelo acidente. Ninguém usava cinto de segurança, porque o carro é velho e o cinto não funciona bem. Tinha tomado uma cerveja no almoço. Anda estressado por causa de problemas de saúde na família e também por causa de problemas com vizinhos. Costuma beber regularmente, mas não exagera. Já experimentou maconha e estimulantes, mas não é viciado.

Quarto caso: o motorista, de 43 anos, voltava de uma festa com a esposa e 3 filhos que aconteceu em uma cidade da região, em um sábado à noite. Como havia bebido e dirigia em alta velocidade, perdeu o controle do carro em uma curva e o carro capotou. Isso aconteceu em um sábado no começo da noite. Todos foram socorridos por um sitiante que conduziu a família ao hospital. O carro apresentava boas condições de uso e os documentos estavam em ordem. Não foi feito BO. Os documentos estavam em ordem e o veículo encontrava-se em bom estado. Não pretende acionar a justiça, porque foi o responsável pelo acidente. Estava usando, juntamente com sua esposa, cinto de segurança. Porém seus filhos, que estavam no banco de trás não usavam. O motorista reconhece que tinha ingerido bebida alcoólica na festa. Anda estressado por causa da situação financeira e por problemas de saúde na família. Costuma beber regularmente, principalmente aos fins de semana, mas sem exagero. Já experimentou maconha e estimulantes, mas não é viciado.

Quinto caso: o motorista, de 27 anos, saiu de sua oficina para ir buscar uma peça de automóvel, o acidente ocorreu numa via urbana num dia de semana, no meio da tarde. Foi abalroado por um automóvel em um cruzamento da cidade. O veículo estava em boas condições de uso e tinha seguro obrigatório. Não teve culpa pelo acidente, uma vez que estava na preferencial. Usava cinto de segurança. Foi feito BO. Se o condutor do outro veículo não acertar os prejuízos pretende entrar na justiça. No dia do acidente não tinha nenhuma razão específica para estar estressado. Mas anda, em geral, estressado por causa de problemas conjugais. Costuma beber regularmente, principalmente aos fins de semana, mas não exagera. Já experimentou maconha e estimulantes.

Dentre os acidentes de trânsito, a maioria (13) ocorreu em fins de semana ou feriados, aqui considerado das 20:00 hs de sexta feira ou véspera de feriado até as 6:00 hs da segunda-feira ou 24:00 hs do feriado. O período noturno, incluindo a madrugada, foi o

que mais produziu acidentes (11), vindo a seguir o período da tarde (8). O período da manhã é o que menos produziu acidentes (1) em nossa amostra. Esses números são consistentes com o fato de que tanto o período noturno e madrugada e os fins de semana e feriados serem os que mais produzem acidentes de trânsito.

Na maioria dos acidentes que resultaram em ferimentos graves foi feito boletim de ocorrência policial (BO) e as vítimas foram socorridas ou pelo serviço municipal de resgate (SAMU) ou por terceiros. A maioria dos entrevistados desconhecia o conteúdo do BO por não ter acompanhado esse procedimento devido às lesões graves que sofreram (em alguns casos permaneceram desacordados ou inconscientes), sendo removidos rapidamente do local pelo resgate em estado de emergência. A minoria (5) que se sentiu prejudicada financeiramente devido ao acidente estava em vias de tomar providências no sentido de verificar o conteúdo do BO para poder acionar um processo legal de indenização.

A situação no emprego dos que trabalham (15), 10 deles estão satisfeitos com o emprego, mas descontentes com o salário que recebem, 4 estão satisfeitos tanto com o emprego como com o salário que ganham e 1 não está satisfeito nem com o emprego nem com o salário que recebe. Apenas 1 dos entrevistados relatou que estava endividado em virtude de ter deixado de receber horas extras que complementavam o seu salário e não ter podido equilibrar suas despesas. A situação financeira dos indivíduos, relacionada com salário baixo (10 referências), é o principal fator de causa de estresse, que direta ou indiretamente pode ter influenciando o acidente. A seguir, vem problemas de saúde na família (5 referências). Os problemas conjugais (inclusive brigas com namorado) e conflitos na família empatam com os que declararam não estar passando por situação de estresse (3 referências). Apenas 1 dos entrevistados apresentou comprometimento de saúde antes do acidente, dizendo ter cirrose hepática causada por alcoolismo. Os demais, disseram que sua saúde estava perfeita até o momento do acidente.

Além dessas situações de estresse, foram ainda mencionados problemas com vizinhos (1), insatisfação com o emprego (1) e desemprego (2). Entre os entrevistados, apenas 3 referiram não estar passando por nenhuma situação de estresse, seja ela específica ao momento do acidente ou num sentido mais amplo em geral.

A questão de ingestão de bebida alcoólica mostrou-se generalizada entre os participantes. Ninguém revelou não beber de todo. A bebida social em fins de semana mostrou ter a maior prevalência de respostas (8), vindo a seguir a bebida social esporádica (6) e a bebida regular sem exagero (3). Apenas 3 indivíduos afirmaram beber regularmente às vezes ou freqüentemente em grande quantidade.

Quanto ao uso de drogas ilícitas, ninguém revelou ser um usuário freqüente. Já a experiência de pelo menos uma vez mostrou ter uma prevalência significativa para a “maconha” (10) e estimulantes (10). A cocaína e o “crack” aparecem apenas em 2 ocasiões.

A amostra pesquisada revelou uma incidência significativa de não uso de cinto de segurança, apesar da pesquisa ter sido feita após a nova lei do trânsito que prevê multa severa para os que não o usarem. Nos 10 acidentes que envolveram carros, em 7 ocasiões, houve uso do cinto; em 3, não houve, principalmente de passageiros do banco de trás.

Com respeito ao uso de capacete para ciclistas e motociclistas, a incidência de não uso é ainda mais séria. Dos 7 envolvidos com motos e bicicleta, a maioria (4) não usava capacete por ocasião do acidente.

Entre os 20 AT analisados nessa pesquisa, 13 deles mostrou culpa da vítima por nós entrevistada, enquanto em 7 casos a culpa recaiu na outra parte.

Analisando os aspectos que poderiam estar envolvidos na situação dos acidentes, verificamos que, com a exceção de um caso, eles aconteceram por falhas humanas, por imprudência das pessoas envolvidas. Além do caso em que os amortecedores gastos provocaram o capotamento de um veículo, não houve acidentes ocasionados por problemas mecânicos, elétricos, de manutenção dos veículos e das motocicletas; nem por más conservações de estradas, ruas, avenidas e nem por condições climáticas desfavoráveis. Apenas em um acidente onde a vítima era um condutor de moto envolvendo um carro é que foi levantada a hipótese de que as condições climáticas do local poderiam ter influenciado o acidente, ou seja, o motorista do carro justifica o seu comportamento dizendo que a neblina matutina teria atrapalhado a sua visão impossibilitando que ele visse a placa de pare no cruzamento, ocasionando assim a colisão entre os dois.

A gravidade do acidente é uma constante em toda a população pesquisada. Todos sofreram danos sérios em sua saúde, motivo pelo qual estavam hospitalizados. Muitos quebraram pernas, braços e pescoço (9), alguns perfuraram órgãos internos, tais como o estômago, pâncreas e intestino (4), outros tiveram contusões sérias na cabeça (4), os demais (3) tiveram ferimentos graves em todo o corpo exigindo, em alguns casos, enxerto de tecido.

4.2. UMA ANÁLISE QUALITATIVA DE PACIENTES DE ACIDENTE DE TRÂNSITO

Convívio com um novo ambiente, o hospital

Historicamente, o hospital surgiu como uma instituição de controle social e de profilaxia do meio urbano, com o sentido de confinar a miséria em geral. A partir de meados do século XVIII eles passaram a priorizar o objetivo de assistência aos doentes, sem perder a finalidade de controle do corpo e da mente de indivíduos que perderam, em diversas proporções, esse controle. Desse modo, ele assegura a vigilância e a disciplinarização do mundo confuso do doente e da doença (Foucault, 1977). Atualmente, o hospital representa o eixo fundamental do processo terapêutico centrado numa medicina industrial de alta tecnologia.

O hospital é uma instituição complexa, fechada, com pouca flexibilidade para se adaptar às necessidades específicas do doente. Tal como uma indústria moderna, o controle imposto por suas atividades de rotina é rígido e impõe restrições severas ao comportamento do paciente.

Goffman (1974) estudou o hospital do ponto de vista de uma instituição fechada, com um sentido que apresenta analogias com os conventos e as prisões. A característica básica dessas instituições é impor um processo de mortificação ao paciente, ou seja, um processo que retira dele sua identidade e autonomia anteriores no sentido de adaptá-lo à nova situação. Esse processo implica em despojar o paciente de suas roupas, ao mesmo tempo em que se providencia a ele um uniforme; de descaracterizá-lo de seu nome,

ao mesmo tempo em que se enumera-o como um caso. As visitas e os contatos com o mundo externo são controlados, assim como a alimentação do paciente. Nessa condição, o doente torna-se mais fácil e rapidamente uma peça de uma organização bastante complexa.

O papel de doente, estudado por Parsons (1951), um papel que existe ao nível da ordem social e na estrutura da personalidade, já significa que a sociedade somente concede isenção de certas responsabilidades e desculpa o paciente de sua inatividade se ele concordar com as prescrições legitimamente determinadas pela ordem médica. Essa concordância significa perder uma boa parcela de autonomia e liberdade pessoais. Pode-se dizer que, no hospital, a perda de autonomia e liberdade é significativamente aumentada. De um modo geral, embora saiba que ela é indispensável à sua recuperação, o paciente não aprecia essa situação. Sua expectativa é forte no sentido de antecipar o dia em que poderá voltar para casa.

“Desde que eu estou internado, tudo mudou em minha vida. A gente fica muito isolado no hospital, tudo aqui é muito frio. Se eu pudesse ir para casa, tenho certeza de que iria me recuperar mais rápido. Aqui, a gente fica fechado, parado, só passa coisa ruim pela cabeça. Com a família, a gente recebe mais atenção, mais carinho, a gente não se sente mais sozinho, fica menos angustiado. Esse tempo que eu estou no hospital eu parei para pensar nas coisas erradas que eu tenho feito na minha vida, pensei nos meus filhos, em como vai ser a minha vida daqui para frente sem emprego, eu vou ficar parado por algum tempo por causa do acidente, se pensa muito no futuro e em dar um jeito de melhorar as coisas na sua vida, eu acho que eu passei a valorizar mais a minha vida.”

Significado do carro e mudança de seu significado após o AT

O fato de ter causado um acidente de trânsito com conseqüências tão graves a si mesmo por causa da própria imperícia ou imprudência gerou em praticamente todos os entrevistados um discurso que remetia a uma mudança radical no comportamento no trânsito.

“Daqui por diante eu vou procurar dirigir corretamente, respeitando os sinais, o limite de velocidade, as placas de pare nos cruzamentos, nas ruas. Eu vou começar a dirigir de capacete, não vou ficar tirando fina dos carros porque é muito perigoso. Eu vou fazer a minha parte, que é respeitar as leis de trânsito para evitar tantos acidentes” (motoqueiro, 22 anos).

“Se um dia eu tiver o meu próprio carro ou a minha moto, eu pretendo dirigir conforme a lei manda, ou seja, eu vou dirigir respeitando a lei, respeitando a minha vida e a vida dos outros, o que eu não posso é tirar carta e sair por aí dirigindo do jeito que me der na “telha”, na cabeça, ninguém tem o direito de por em risco a vida de outras pessoas, eu sei que quando eu for dirigir eu vou dirigir com responsabilidade ainda mais pela experiência que eu tive eu acho que eu vou ficar mais exigente comigo mesma no trânsito.” (passageira, 19 anos).

Apesar do choque terrível que o acidente provocou, a grande maioria dos entrevistados ainda continua valorizando o carro. Não houve um único discurso de desvalorização do carro ou de mudança de comportamento no sentido de maior utilização do transporte coletivo. Apenas uma passageira de motocicleta afirmou que nunca mais pretende montar em tal veículo, sem estender essa decisão para os automóveis. Tanto para os condutores como para os passageiros de carro, o seu significado é sempre positivo, um sinal de liberdade, independência e status, além da sua enorme utilidade.

“Ah!, eu sou doido para ter uma carro porque eu gosto de carro, sempre gostei, com um carro você pode passear, viajar, você não fica dependendo de horário de ônibus para ir embora, você pode estar numa festa e sair a hora que quiser, você pode sair com a namorada para dar uma volta. Com um carro na mão você pode fazer muitas coisas, ele facilita muito a vida da gente.”

“Eu sempre achei o carro um veículo necessário na minha vida porque se acontece algum imprevisto de saúde ou qualquer outra necessidade, com um carro tudo fica mais fácil. Por exemplo, lá em casa a gente usa muito carro para coisas de necessidade nossa, para ir a um supermercado fazer compras, levar alguém no médico quando precisa, para ir trabalhar. Então eu acho que carro é um bem útil que facilita a vida e também possibilita que você possa passear para lugares mais longe sem depender de ônibus...”

“Olha, carro para mim é um bem material necessário na vida de todo mundo, é um veículo de locomoção que te leva para todos os lugares que você precisa, é um objeto de consumo muito útil na vida de qualquer ser humano e, além de tudo, você tem vantagens como conforto, segurança, liberdade para sair e voltar a hora que quiser, coisas que o ônibus não dá.”

“Eu tive medo primeiro de morrer e depois de ficar com alguma seqüela do acidente porque tinha esse risco né, os médicos deixaram isso bem claro, porque o meu acidente foi muito grave, a batida que eu levei na cabeça foi muito forte, hoje eu não ando mais de moto de jeito nenhum, eu fico muito insegura só de pensar nisso”.

De um modo geral, os entrevistados acreditam que o problema não é o carro em si mas a pessoa que o conduz. Por esse motivo, o carro continua tendo o mesmo significado para eles. Já a motocicleta contém uma ameaça muito maior à segurança física. Mesmo assim, apenas a entrevistada acima mencionada decidiu enfaticamente nunca mais andar de motocicleta. Os demais, chegaram, no máximo, a dizer que não sabiam se voltariam a andar de moto.

“O problema não é o carro mas quem o dirige. O carro vai ser sempre o mesmo, independente da marca eles são todos iguais, o que muda é a pessoa que o conduz, Esse é o grande perigo, porque às vezes a pessoa não está preparada para dirigir, tem medo, fica nervosa e faz besteira. E tem aqueles que gostam de fazer loucura com o carro, não respeitam lei, vivem tirando racha. Esse é o problema, não o carro.”

“Continua, depois que eu sair do hospital eu vou continuar dirigindo normalmente e o carro vai continuar sendo imprescindível na minha vida eu acho que o grande problema não é o carro mas a maneira como as pessoas dirigem o carro, elas é que são responsáveis pelas atrocidades que acontecem no trânsito, o carro é apenas um instrumento nas mãos das pessoas.”

A interpretação das causas do AT

Ao serem inqueridos sobre a causa do acidente, a maioria o considerou consequência de imperícia ou falha humana (11); a falta de sorte também foi mencionada de modo significativo (6); os demais (3) mencionaram um elemento surpreendente para um acidente de trânsito, mas que se insere amplamente na cultura brasileira tradicional em geral. Trata-se da inveja ou mau-olhado. Apesar de ter havido só 3 referências diretas à inveja ou ao mau-olhado. É importante mencionar que em 6 ocasiões estas últimas instâncias foram consideradas como meios coadjuvantes secundários do AT.

“O acidente aconteceu porque o outro veículo invadiu a preferencial em alta velocidade e bateu no meu. Foi só por causa da imperícia e imprevidência que houve o acidente. Que outra causa poderia ter ?”

“O meu acidente tinha que acontecer, porque nada na vida acontece por acaso, tudo o que você faz tem uma razão de ser, não dá para culpar ninguém pelo que aconteceu, o que tem que acontecer acontece, foi coisa do destino, é coisa que tinha que acontecer.”

“Foi inveja de um colega de onde eu moro, nós brigamos uma vez porque ele queria bater em um colega meu mais fraco e ele tem ciúme de todo mundo. Quando eu comprei minha moto ele ficou falando, nossa tá de moto nova, tá roubando né ? Ele ficou mordido de inveja e só pode ter sido isso.”

“Eu tenho cisma com uma pessoa, parece que ele não suporta ver a gente bem sucedido. A gente percebe que a pessoa na sua frente é uma coisa, mas por traz é completamente diferente, invejosa, ruim, maldosa. Ele é um vizinho de casa, e eu tenho certeza que foi a inveja dele que causou esse acidente.”

A questão da causação de infortúnios envolve a questão mais ampla da cosmologia cultural. Com respeito à causação de doenças, Foster & Anderson (1978) dividiram sistemas médicos populares em dois grupos básicos, naturalístico e personalístico. De acordo com eles, um sistema pode ser considerado naturalístico quando a explicação de causas doenças é principalmente concebida em termos de causas naturais. Por outro lado, o sistema pode ser considerado personalístico quando a explicação de causa de doenças apresenta um conteúdo mágico ou religioso. Essas últimas, como muito bem demonstraram Gluckman (1967) e Evans Pritchard (1937) estão inevitavelmente relacionadas com o aspecto sócio-moral da sociedade em questão. Ambos estudaram o fenômeno de acusação de feitiçaria como noção cultural de causa de infortúnio. Ambos mostram que o processo de acusação não é aleatório e depende de circunstâncias sócio-culturais. Não é qualquer indivíduo que normalmente é acusado, mas indivíduos em certas condições de marginalidade ou de inversão da ordem social são os favoritos para serem acusados de feitiçaria.

O estudo de Evans-Pritchard sobre os Azande é um caso paradigmático dessa questão. Os Azande acreditam que todo e qualquer infortúnio resulta de feitiçaria, o que não significa que eles sejam insensíveis à noção de causa de efeito natural. Se, por exemplo, um celeiro desaba por causa na cabeça de alguém por causa da ação de cupins,

eles não duvidam que esses insetos causaram o evento. Porém, só os cupins são incapazes de explicar para a vítima porque o celeiro desabou em sua cabeça exatamente no momento em que ele estava lá. Por que ele não desabou 5 minutos antes na cabeça de um outro indivíduo.

Essa questão foi também muito bem tratada por Jung (1971) a nível psicológico. Trata-se de dar uma interpretação pessoal a uma coincidência que une dois tipos de eventos. Nesse tipo de lógica, em que não cabe o acaso, Jung denominou “coincidência significativa”, um tipo de pensamento arquetípico, que é hegemônico na maior parte das culturas não Ocidentais modernas, mas que também se manifestam nas “sombras” da modernidade.

A insegurança das vítimas diante das novas circunstâncias

Dependendo das características de um acidente e de sua gravidade, ele interrompe abruptamente a “autonomia” de vida das vítimas que são obrigadas a romper as atividades que exerciam no dia-a-dia, bem como os vínculos afetivos que lhe emprestam uma segurança ontológica, em consequência das lesões físicas que sofreram. O processo de hospitalização significa uma mudança fundamental no espaço físico e psicológico do indivíduo, ou seja, passa-se do conforto do lar e da família para um ambiente que causa uma certa estranheza, deixando a vítima mais vulnerável e fragilizada emocionalmente.

Os medos e as dificuldades que as vítimas de AT relataram, principalmente aquelas que sofreram lesões graves e passaram por um processo de hospitalização, estão relacionadas com as seqüelas físicas decorrentes do acidente, com a possibilidade de perder alguma parte do corpo, com os riscos que podem correr durante uma cirurgia, com o êxito da mesma, com a questão da morte, com a recuperação da saúde para assumirem o mais rápido possível o “controle” de suas vidas e, assim, retomar as atividades cotidianas, o trabalho e o vínculo com a família.

“Meu maior medo é ficar paralisado, por causa do problema que eu tive no pescoço, mas o médico disse que isso não vai acontecer, que eu vou ficar bom, que eu vou ter que fazer bastante fisioterapia para recuperar os movimentos, mas ele disse que eu escapei, por pouco mas escapei. Eu tenho pensado na minha família porque eu estou desempregado, e agora acontece tudo isso. Sei lá quando eu vou poder trabalhar outra vez, também nem sei o que vai acontecer comigo. Teve uns dias em que eu fiquei bastante nervoso pensando em tudo o que aconteceu, tudo o que eu fiz que eu poderia ter evitado, mas agora não adianta mais, às vezes a gente só aprende quando acontece uma desgraça com a gente, né ?”

“Meu medo é de ficar com alguma seqüela do acidente porque eu fiz cirurgia no estômago, Eu tenho medo de ficar com depressão de novo, porque eu fiquei muito mal quando soube que alguns colegas tinham falecido no acidente. Eu fiquei traumatizada, eu sei que esquecer eu não vou, mas eu espero que o tempo me ajude a superar tudo isso.”

“Ah! eu pensei que eu ia morrer, na hora eu pensei no meu filho, como seria a vida dele sem mim, quem iria cuidar dele, eu pensei um monte de coisas, mas o pior de tudo foi meu medo de perder alguma parte do meu corpo, de perder a minha perna. Na hora em que eu estava no pronto socorro, eu não sentia o meu corpo, tudo estava amortecido, então, eu não sabia o que estava inteiro em mim. Eu vou ter que fazer cirurgia, vou ter que usar um metal e não sei se vou recuperar o movimento das minhas mãos, então eu sempre penso o que será de mim depois disso.”

Outra questão importante do ponto de vista dos aspectos emocionais das vítimas de AT foram os relatos de mudança que aconteceram na vida deles depois do acidente. Tais mudanças se referem às expectativas do como será a vida deles após o acidente, tendo que conviver em alguns casos com as seqüelas físicas que podem afetar o seu desempenho no trabalho ou até mesmo impedi-los de serem aceitos numa seleção para determinada função quando estiverem procurando emprego. Isso significa uma preocupação com o futuro, com as dificuldades que terão que enfrentar para retomar o controle e o ritmo de suas vidas, que geralmente não estavam presentes antes do acidente. Diante desse momento de fragilidade emocional passam a refletir com mais intensidade sobre o valor da vida que adquiri um sentido de cuidar melhor de si mesmo, de repensar atitudes, comportamentos, valores que até o momento do acidente não eram questionados. Alguns pacientes encontraram um sentimento religioso antes inexistente, outros renovaram esse sentimento.

“A parte mais difícil que eu estou passando está sendo nessa fase de recuperação, porque eu ainda não sei como vou reagir ao tratamento, se tudo vai dar certo ou não. Eu ainda estou irreconhecível, com a cabeça raspada por causa da cirurgia, inchada de tanto soro, deformada mesmo, então está sendo muito difícil para mim. Às vezes eu me olho no espelho e não me reconheço, porque tudo mudou em mim tanto fisicamente como nos sentimentos. Eu acho que não sou mais a mesma pessoa.”

“Antes eu achava que tinha domínio sobre a minha vida, agora não, eu tenho que ficar aqui deitado, parado, aguardando alta, não posso trabalhar, não posso fazer nada até me recuperar. A gente fica totalmente depende de outras pessoas, a gente não tem mais liberdade de tocar a vida sozinho, isso é que muda.”

“Tudo mudou em minha vida após o acidente, principalmente meu relacionamento com Deus, tenho orado muito e tenho muita fé, sou católico da renovação carismática. Meus pais são cristãos e estão dando muita força e orando por mim. Só tenho agradecido a Deus toda a noite por ter salvo a minha vida e uma das promessas que fiz foi para não beber mais, porque eu estava tendo muitos altos e baixos. Eu conseguia ficar longos períodos sem beber, mas depois tinha uma recaída e começava tudo de novo.”

A violência no trânsito

A violência do mundo moderno atinge todas as camadas sociais, causando o que muitos psiquiatras denominam "neurose social", onde a ansiedade e a insegurança são ocasionadas pelo medo da violência. Além dos sintomas típicos da modernidade, tão bem estudados por Giddens (1995) e Habermas (1984), relacionados com a dissolução da comunidade local, da esfera econômica atuando sem controle normativo e da alienação dos indivíduos quanto aos processos sociais que influenciam sua vida, é necessário considerar, ainda, a condição de subdesenvolvimento brasileiro. Esse aspecto acrescenta, àquela violência mais geral da modernidade, outros níveis mais específicos relacionados com a falta de amparo social às situações de crise econômica, de desemprego, às situações de doença e à falta de segurança.

Como sintoma dessa quadro, temos pessoas que deixaram de sair de suas casas, principalmente à noite com medo de serem assaltadas ou assassinadas. Isso representa uma perda de espaço físico que fica mais evidente quando observamos muros altos, alarmes, grades, animais de raças violentas nas casas das pessoas. Nesse contexto, os lares transformam-se em pequenos guetos.

A mesma coisa tem acontecido no trânsito, com os motoristas que perderam o direito de respirarem livremente em seus carros em consequência da necessidade de circular de vidro fechado e travas nas portas. A situação de violência no trânsito ocorre

principalmente em cidades que ultrapassaram a condição de porte médio, como é o caso de Campinas. Na população campineira, há muitos que já passaram por alguma situação de violência e, com isso, tendem a ficar cada vez mais inseguras, a ponto de desenvolver a neurose social que abala o seu convívio com a sociedade. Em nossa amostra, apenas 4 dos 20 indivíduos pesquisados nunca tinham sofrido antes um outro AT ou um assalto a mão armada. Ao restringir a questão a apenas um ou mais AT, 10 indivíduos, ou seja, a metade de nossa amostra encaixaram-se nessa situação. O trecho de entrevista abaixo revela não só o aspecto da violência do acidente específico ao trânsito, mas também o aspecto de neurose social relacionada com o medo da própria. 4 dirigir atualmente passou a ser acompanhado, quase sempre, por momentos de tensão voltada a tudo o que acontece ao redor do veículo, principalmente quando se para em um farol à noite. Dependendo do perigo que o lugar oferece, muitos nem param no farol, ultrapassando o sinal vermelho. Também não podemos esquecer dos assassinatos que são cometidos no trânsito quando ocorre algum acidente e um dos envolvidos perde totalmente o controle emocional e acaba atirando em seu oponente. O trecho de entrevista abaixo revela bem não só o aspecto da violência do acidente específico ao trânsito, mas também o aspecto de neurose social relacionada com o medo da própria violência.

“Logo depois do acidente, mesmo com a perna machucada, eu saí do carro e tive uma reação que eu não esperava. Eu fiquei muito brava com o motorista que provocou o acidente. Eu não tinha percebido que ele estava bêbado e lhe dei uma bronca com muita raiva. Se ele estivesse com uma arma ele poderia ter atirado em mim. Eu preciso mudar esse tipo de reação, porque se eu encontro um cara mais violento eu não estaria aqui no hospital só com a perna machucada, mas morta por algum tiro. Eu preciso me controlar mais porque em várias discussões de trânsito muitas pessoas perdem a vida, e eu corri esse risco à toa. Além disso, quando acontece alguma coisa em sua vida não é por acaso, tudo tem um porquê. Como aconteceu comigo, eu servi de instrumento para ele refletir sobre o seu próprio comportamento que foi errado. Quanto a mim eu estava fazendo a minha parte que era dirigir corretamente, eu acho que é isso.”

Estresse e Acidentes de trânsito

As transformações ocorridas durante o século XX no cenário político, econômico e social, tanto nos países desenvolvidos como nos países subdesenvolvidos, radicalizaram o processo de modernidade. Nesse processo, rompe-se bruscamente com o estilo de vida tradicional, baseado em relações humanas centradas numa determinada localidade. Esse rompimento altera comportamentos, hábitos, valores, crenças, etc, levando os indivíduos a se adaptarem a um novo estilo de vida considerado moderno.

É uma característica básica da modernidade o que Habermas (1984) denominou distanciamento do sistema político e, posteriormente, econômico do controle normativo presente no mundo da vida comunitário. Essa perda de controle leva, na terminologia de Habermas, a um processo de colonização do mundo da vida pelo sistema, ou seja, a um processo de patologia social, na medida em que o sistema sem controle normativo necessita legitimar-se a um preço cada vez mais alto. Como o sistema de bem-estar social não dá conta das demandas de legitimação cada vez mais intensas do mundo da vida, a sociedade tende entra em um processo de crise permanente.

Giddens (1995) enfatizou o descontrole de um sistema abstrato de economia e poder, distanciado do controle local e que não tem nenhuma responsabilidade sobre suas ações. Se houver uma guerra nuclear, uma crise econômica, desemprego em massa, aumento da criminalidade, de quem é culpa? De ninguém em particular, mas de um sistema abstrato que não assume responsabilidade sobre seus atos. Giddens usou uma analogia desse processo com um mito da Índia em que um carro celeste, o carro de Jagrená, corre descontrolado, sem rumo e sem propósito, atropelando todos os que se deparam em seu caminho.

Nesse novo contexto, o ritmo de vida acelerado nas cidades, o individualismo, o desemprego, a competição, o trabalho, o sedentarismo, a luta pela sobrevivência e outros, podem se tornar fontes de estresse no dia-a-dia que levam o indivíduo a desenvolver algum quadro de enfermidade física ou mental, retratando assim, um paradoxo, onde o homem modifica o seu modo de andar a vida em nome do progresso e do avanço tecnológico para obter uma qualidade de vida melhor e ao mesmo tempo é atingido pelas conseqüências desse ato, que lhe causam muito sofrimento.

Atualmente o Stress¹ vem atingindo muitas pessoas que só descobrem que sofrem desse mal, quando o funcionamento de algum órgão do seu corpo é afetado. Isso se deve a uma cultura que estar doente se refere a algum problema localizado no corpo e, com isso, os aspectos emocionais, psicológicos e sociais, passam a ser ignorados ou desapercebidos pela pessoa doente e muitas vezes pelo próprio profissional de saúde que o acompanha.

Atentos a essa temática do estresse, enquanto doença psicossomática, resolvemos investigar como estava a saúde física e mental das vítimas de AT no momento do acidente a fim de verificar se havia alguma correlação entre o estado físico e psicológico das vítimas com o episódio do acidente, independente de terem sido culpadas pelo ocorrido. Como já vimos, dos 20 entrevistados, apenas 3 afirmaram não ter nenhum motivo de estresse por ocasião do acidente.

“Eu estava muito ansioso e muito apressado, porque eu ia visitar a minha namorada que tinha me ligado e falado que não estava se sentindo bem, então eu estava querendo chegar logo lá. Eu sei que trinta segundos poderia ter mudado toda minha vida, e todo dia que acordo penso nisso, talvez 10 segundos, por 10 segundos a mais na minha atitude eu não estaria aqui, se eu tivesse mais cuidado, se eu não estivesse tão ansioso, tão apressado, tão preocupado, talvez nada disso teria acontecido.”

“No dia eu estava um pouco cansada porque eu tinha apresentado um seminário na faculdade, e tinha sido muito desgastante, mas nada assim que compromettesse o meu desempenho no volante. É verdade que às vezes quando eu fico muito cansada, como naquele dia, eu fico meio distraída, mas eu tenho certeza de que isso não influiu no acidente, que teve responsabilidade total da outra parte”.

¹ Para Oliveira (1996), o Stress é uma reação psicofisiológica que ocorre quando precisamos enfrentar uma situação que, de um modo ou de outro, nos irrita, amedronta, excita, confunde ou mesmo nos faz imensamente felizes.

Uma outra fonte de estresse, que tem sido pesquisada por muitos cientistas preocupados com a saúde do trabalhador, é o trabalho. Dependendo da forma como o processo de trabalho é organizado, e das condições do mesmo dadas ao trabalhador, é possível caracterizá-lo como estressante por colocar em risco a saúde física e mental do trabalhador.

Quando falamos de organização do processo de trabalho, estamos falando da divisão do trabalho, do conteúdo da tarefa, do sistema hierárquico, das modalidades de comando, das relações de poder, das questões de responsabilidade, etc. As condições de trabalho abrangem também ambiente físico (barulho, temperatura, pressão, etc.), ambiente biológico (vírus, bactérias, fungos, etc.), ambiente químico (produtos manipulados, gases tóxicos, poeira, fumaça, etc.), condições de higiene, de segurança, e as características antropométricas do posto de trabalho.

A partir da década de 30, intensifica-se o modo de produção capitalista no Brasil, acarretando um crescimento industrial e urbano desenfreado. Assim, um grande contingente de pessoas da zona rural migram para as “cidades prometidas” em busca de melhores condições de vida e de trabalho, provocando um excedente de mão de obra “não qualificada” dentro das normas e regras da industrialização.

A modalidade de organização do processo de trabalho que foi aceita e desenvolvida em todos os setores econômicos foi o chamado Taylorismo, que tem como objetivo aumentar a produtividade do trabalho. Trata-se de um sistema que estabelece uma relação de disciplina do corpo com o tempo e o ritmo de trabalho, separando radicalmente o trabalho manual do trabalho intelectual e tornando o trabalhador alienado e submisso.

Dejours (1992) analisa essa separação radical do trabalho manual do trabalho intelectual que impede o trabalhador de desenvolver o seu potencial criativo e gera insatisfação e angústia (sofrimento psíquico), principalmente naquele que desenvolve um trabalho repetitivo, tornando-o vulnerável as doenças, sejam elas mentais ou somáticas. As regras pré estabelecidas no *como* fazer o trabalho despersonaliza o indivíduo, priva-o de sua história personalizada, ou seja, ele o desumaniza, transformando-o em um instrumento, uma ferramenta, um equipamento, uma máquina, que serve como um meio para se chegar a um fim.

Sabemos hoje que a competitividade mundial entre as indústrias e as empresas de grande e médio porte impõe determinadas regras de mercado que as obrigam modificar a sua política institucional para que a qualidade do seu produto seja competitiva, satisfazendo assim, o consumidor. Se esse processo é problemático quando se considera o mundo desenvolvido, que o adota juntamente com uma preocupação em humanizar o processo de trabalho, é possível imaginar como ele ocorre num contexto como o do Brasil, em que a preocupação com a saúde e o bem estar do trabalhador ocorre apenas no setor mais avançado da economia. Muitas das empresas, nessa situação, estão interessadas apenas no lucro, ou seja, funcionam com uma mentalidade empresarial taylorista sem preencher minimamente as necessidades de legitimação que obrigam a empresa a desenvolver processos de trabalho, que compensam os problemas causados pelas necessidades de produção.

Para Dejours, a despersonalização do indivíduo, que caracteriza a modernidade radical, não está presente apenas no ambiente de trabalho, ela também se estende fora dele para todos os outros ambientes que ele mantém contato, como por exemplo, o ambiente familiar, o trânsito, o supermercado, entre outros, de tal modo que o tempo de trabalho e tempo fora do trabalho formariam uma continuum dificilmente dissociável. Nas palavras de Dejours,

“Saindo da fábrica, reconhecemos os loucos de Thomson pela maneira de dirigir nas estradas, como se eles continuassem a observar as cadências aprendidas no trabalho.” (Dejours, 1992:46).

“Numerosos são os operários e empregados submetidos à Organização Científica do Trabalho que mantêm ativamente, fora do trabalho e durante os dias de folga, um programa onde atividades e repouso são verdadeiramente comandados pelo cronômetro. Assim, eles conservam presente a preocupação ininterrupta do tempo permitido a cada gesto, uma espécie de vigilância permanente para não deixar apagar o condicionamento mental ao comportamento

produtivo. Assim, o ritmo do tempo fora do trabalho não é somente uma contaminação mas antes uma estratégia, destinada a manter eficazmente a repressão dos comportamentos espontâneos que marcariam uma brecha no condicionamento produtivo.” (Dejours, 1992:47).

Assim, dependendo do contexto de trabalho no qual o trabalhador está inserido, ele pode tornar-se uma pessoa estressada com a sua saúde física e mental abalada, correndo riscos de sofrer ou de provocar vários tipos de acidentes, inclusive acidente de trânsito. É importante lembrar que a força de trabalho manual depende fundamentalmente da aptidão física do trabalhador. Nesse caso, uma lesão física significa um risco sério à própria capacidade de trabalho e, conseqüentemente, à sua sobrevivência. As entrevistas abaixo ilustram essa situação:

“Eu estava trabalhando de segunda à segunda, era direto, sem folga, tinha dia que eu entrava às 22:00h e saía às 11:00h do outro dia. Só que eles pagavam hora extra até uma época, depois eles em vez de pagar no mês seguinte, passaram a acumular o pagamento. Até o dia do acidente, eu tinha férias vencidas e deveria ter uns quinze domingos que eu trabalhei e que ficaram pendentes. Eu só vou receber isso tudo quando voltar a trabalhar, sabe lá quando vai ser isso. O acidente aconteceu porque eu saí tarde aquele dia, eu estava fazendo hora extra, aconteceu um pepino na empresa, eu tive que ficar. Quando eu saí eu estava muito cansado. Aí, num cruzamento um carro importado não parou, eu estava correndo mas era ele quem deveria parar. Não deu tempo de frear, bati na porta dele e voei por cima do carro e bati com tudo o cotovelo e o tornozelo. Acho que vai demorar tempo para poder operar as máquinas na fábrica”.

“Ah! no momento do acidente eu estava bem estressado, eu estava trêmulo, eu não tinha almoçado, estava com dor de cabeça e cansado, porque eu tinha andado muito. Eu estava vindo das vendas, de uma

loja que eu fui para vender umas roupas. Quando eu estava indo embora para casa, surgiu um carro do nada em alta velocidade e me pegou, e ali vive acontecendo acidente, é um trecho muito perigoso só que ninguém toma nenhuma providência, isso aconteceu era mais ou menos 18:00h da tarde.”

“Eu estava saindo do plantão noturno de volta para casa de madrugada, quase 6:00 horas da manhã. Eu estava cansado, com sono, aí eu bati atrás de um carro com a moto, ele breiou numa lombada e eu estava meio zonzinho, aí eu bati atrás dele rolei em cima do carro e caí na frente do carro. Eu me rolei todo e acabei com a frente da moto.”

RELAÇÃO DA POPULAÇÃO COM AS NOVAS LEIS DE TRÂNSITO

Como vimos em capítulo anterior, a partir de Janeiro de 1998, entrou em vigor o Novo Código Nacional de Trânsito no Brasil, que apresenta alterações fundamentais na lei, com características bem mais rigorosas do que o código anterior. Com essa mudança, todo motorista que acumular 20 pontos de infrações no período de um ano perde automaticamente o direito de dirigir e é obrigado a passar por um curso de reciclagem. Este curso tem duração de 20 horas e aborda os seguintes temas: legislação de trânsito, primeiros socorros, direção defensiva e meio ambiente. Somente após ter feito o curso de reciclagem e cumprido a suspensão é que o motorista recupera a sua carteira e tem os pontos zerados. De acordo com a Lei, quem repetir a pontuação ficará sem a carteira por pelo menos um ano. Na terceira vez, a Lei prevê que a habilitação será caçada para sempre.

A Lei que rege as punições é federal e, portanto, vale para todos os Estados, embora a eficiência na aplicação das normas varie de um Estado para outro. Por exemplo, no Rio de Janeiro, no Rio Grande do Sul, em São Paulo e Minas Gerais os Detrans possuem um equipamento de alta tecnologia capaz de acompanhar os deslizamentos de cada motorista. Já em Santa Catarina, Rio Grande do Norte e Piauí, os Detrans não estão contando os pontos em infrações cometidas pelos motoristas porque alegam falta de condições de trabalho, de

equipamento que possibilite a realização dessa tarefa. Vimos em capítulos anteriores também que as estatísticas revelam que desde o início do ano passado, quando a lei entrou em vigor, o número de acidentes diminuiu em vários Estados.

O Município de Campinas adotou desde 1994 a fiscalização eletrônica composta por radares, semáforos eletrônicos, lombadas e espões eletrônicos (detectam avanço de sinal vermelho) com o objetivo de fiscalizar e multar os motoristas infratores. A realização deste projeto foi possível através de um convênio firmado com o governo do Estado em 1992, quando a EMDEC (Empresa Municipal de Desenvolvimento de Campinas S. A) passou a gerenciar e fiscalizar o trânsito na cidade. Atualmente, Campinas possui 119 radares, 8 lombadas e 25 espões eletrônicos. Como resultado dessa fiscalização eletrônica, o número de mortes no trânsito caiu para a metade nos últimos três anos, sendo o índice de mortes para cada grupo de 10 mil veículos reduzido de 5,14 em 1995 para 2,61 em 1998 (EMDEC, 1999).

Com a municipalização do gerenciamento e da fiscalização de trânsito, prevista pela nova legislação, outros municípios da região estão assumindo o controle de seus sistemas de trânsito e pretendem adotar a fiscalização eletrônica. Dentre esses municípios estão, incluídos os que possuem uma frota de apenas 20 mil veículos circulando.

A instalação dos equipamentos eletrônicos de fiscalização está também sendo feita nas cidades de Jundiaí, Sumaré, Hortolândia, Paulínia, Limeira, Santa Bárbara d'Oeste, Mogi-Mirim, Vinhedo e Valinhos.

As entrevistas abaixo mostram que as pessoas são favoráveis às novas leis, consideram que elas são mais rigorosas que as leis anteriores, que elas melhoraram o trânsito na cidade, que diminuiu o número de acidentes e que observam no trânsito uma mudança no comportamento dos motoristas, ou seja, que as pessoas estão respeitando mais as leis de trânsito agora pelo fato do aumento no valor das multas e pela perda da carteira quando ocorre o acúmulo de pontos em infrações cometidas. Isso demonstra que o comportamento inadequado dos motoristas no trânsito tem diminuído em virtude da coerção punitiva que possui o Novo Código Nacional de Trânsito.

Apesar de termos dado o primeiro passo para que os problemas relacionados ao trânsito nesse país fossem amenizados com a mudança nas leis, essa intervenção por si só não consegue dar conta da complexidade do problema, pois se faz necessário uma mudança cultural, educacional na vida das pessoas para que ocorra de fato uma transformação no modo como as pessoas atuam no trânsito, tornando-as cidadãos mais conscientes em relação aos seus direitos e deveres quando estão atuando no trânsito. Essa transformação só será possível através de um trabalho conjunto entre todos os níveis governamentais envolvendo as áreas da saúde, do transporte, da educação, do meio ambiente e outros setores da sociedade.

Outra questão levantada pelos entrevistados é que não basta ter uma lei severa se não houver fiscalização e se elas não forem aplicadas igualmente para todas as pessoas.

“Bem melhor do que antes né, mesmo assim a gente andando ainda vê muita gente fazendo cada coisa sabe, é absurdo, fura sinal, onde é para parar não para segue, parece que a preferencial é dele, fecha a gente sabe, eu não sei se é porque moto é pequena e eles aproveitam entendeu, ainda com o código novo mesmo assim tem muita gente ainda que faz muita coisa absurda, apesar que reduziu muita a coisa, a gente vê na televisão falar que reduziu o acidente tudo mas ainda eu vejo muita coisa, então eu fico pensando pô se com o código tudo está tendo esses acidentes imagine sem então, pelo amor de Deus, ia ter morte a vontade né, mas melhorou um pouquinho sim.”

“Eu acho que essa nova lei é bastante rigorosa, obriga a gente a andar nas ruas com cuidado e atenção, a respeitar mais as leis. Essas regras novas, com multas altas e perda da carteira de motorista, são medidas boas para a gente aprender a obedecer. Você sabe como é, quando mexe no bolso dos brasileiros aí é que o povo respeita mesmo. Eu vejo na rua muita gente respeitando limite de velocidade, sinal, aquela faixa de pedestre, sem botar o carro em cima das pessoas. Eu acho que está funcionando sim, pelo menos é o que eu tenho visto.”

“Eu acho que essa nova lei é muito mais severas agora do que antes e por esse motivo as pessoas estão respeitando mais. A única coisa que eu não acho certo é que os policiais geralmente dão muito mais “blitz” em moto do que em carro. Eles perseguem mais moto do que carro porque eles acham que todo motoqueiro é perigoso, é irresponsável, é bagunceiro, e não é bem assim, existem as exceções. Então eu acho que a lei tem que valer para todos, a fiscalização tem que ser feita para todos, só assim é que vai ser possível diminuir os acidentes e obrigar as pessoas a dirigir de forma correta.”

“Antes da nova lei acontecia acidente atrás de acidente, agora não, diminuiu bastante, porque as pessoas estão respeitando mais, as multas aumentaram, se você cometer erros no trânsito você perde pontos na carta, existe mais cobrança agora, então as pessoas estão respeitando mais as leis de trânsito. Agora todo mundo respeita sinal, radar, aquela faixa de pedestre e outras coisas. Na minha opinião o trânsito ficou muito melhor depois dessa nova lei.”

“Olha, me parece que essa nova lei vem com tudo para cima dos motoristas para que eles sejam menos imprudentes no trânsito, mas eu ainda vejo pessoas andando em alta velocidade, algumas sem cinto de segurança, criança no banco da frente do carro, carro ultrapassando na contra mão, sei lá, eu acho que não adianta ter uma lei boa agora no papel se não houver polícia fiscalizando, porque daqui a pouco todo mundo relaxa de novo.”

“As novas leis do trânsito são pesadas no bolso, mas funcionam. Eu tenho percebido que as pessoas estão começando a mudar o seu comportamento e a televisão mostra toda hora através de pesquisas que o índice de acidentes de trânsito diminuiu bastante depois que as

novas leis começaram a valer. Eu vejo, por exemplo, que quando as pessoas entram no carro, elas colocam o cinto de segurança, eu mesmo quando vou para algum barzinho, se estiver dirigindo, eu não bebo bebida alcoólica. As pessoas têm respeitado mais a sinalização, a faixa de pedestre e o limite de velocidade. É verdade que onde não tem radar as pessoas abusam um pouco, mas no geral eu acho que as pessoas estão começando a se conscientizar, a respeitar mais as leis de trânsito.”

Conhecimento sobre o novo código de trânsito

O conhecimento sobre o novo código de trânsito entre a população pesquisada é, de um modo geral, restrito ao valor das multas e à perda da carteira ao acumular pontos por infrações cometidas. No que diz respeito mais especificamente ao curso de educação no trânsito, que passou a ser obrigatório para os infratores graves, todos os entrevistados disseram que nunca fizeram tal curso, mas colocaram que ele seria importante para as pessoas adquirirem um conhecimento mais abrangente sobre as novas leis.

“Funciona, porque no curso você pode aprender muita coisa que você não aprendeu na auto-escola. Em tal curso você poderia aprender, além das novas leis, como sobreviver no trânsito, como ser mais paciente e prudente. Tem muita gente nervosa, que dirige e perde a cabeça no trânsito, sei lá, eu acho que a gente pode aprender tudo o que é necessário para qualquer motorista saber como dirigir bem.”

“Eu acho positivo, porque as pessoas ficam melhor informadas de como devem se comportar nas mais diferentes situações que podem ocorrer no trânsito, eu acho que seria ótimo um curso desse tipo, principalmente para aquelas pessoas que vivem desrespeitando a lei.”

“Eu acho que sim, mas não depois que a pessoa já aprendeu já dirigiu carro ou moto, porque ela já aprendeu do jeito errado, então eu acho que se tivesse esse curso para crianças e para pré-adolescentes eu acho que o efeito seria bem melhor porque eles estariam sendo educados para dirigir no futuro, com noções sobre as leis, sobre as regras de trânsito, sobre o que é certo ou errado fazer, como se virar em algumas situações, tipo acidente, carro quebrado, como preparar o carro para viajar, e outras coisas que muitos de nós ignora e deixa passar, o famoso jeitinho brasileiro.”

Diante da questão sobre o que poderia ser feito na cidade de Campinas para diminuir os acidentes e melhorar o trânsito e quem deveria se responsabilizar por isso, a grande maioria dos entrevistados concluiu que as medidas que deveriam ser tomadas já estavam sendo colocadas em prática e que foram reforçadas com as novas leis de trânsito, como por exemplo, instalação de radares em lugares onde os motoristas tendem a abusar da velocidade, sinalização nas principais avenidas, ruas e cruzamentos. Os aspectos que poderiam ser melhorados dizem respeito à uma maior fiscalização pela polícia e à melhoria no asfalto, ruas e estradas. Contudo, todos concordaram que não adianta ter tudo isso se as pessoas não fizerem a parte delas, que é respeitar as leis de trânsito. Quanto à responsabilidade pela mudança, acreditam que seja da Prefeitura, mas é possível identificar nas falas que não basta apenas as autoridades fazerem a parte delas, é preciso também que todos os cidadãos cumpram com o seu papel perante a sociedade para que a mudança ocorra de fato. A idéia de desenvolver uma campanha educativa para um trânsito civilizado recebeu apoio unânime.

“O que eu acho que eles deveriam fazer mais é melhorar o asfalto e a sinalização. Pelo que eu sei é a Prefeitura, o governo né, sei lá a gente paga tanto imposto aí sobre o carro, IPVA, tanta coisa que a gente paga í, espero que esse dinheiro sirva também para essas coisas.”

“Eu acho que o trânsito só vai melhorar mesmo se a gente respeitar a lei, a nossa vida e a vida dos outros. A gente tem que fazer a nossa parte, eu digo isso por mim porque eu não respeitei a lei e agora eu vou pagar pelas conseqüências. Eu acho que não adianta nada existir leis boas se o povo não respeita, não dirige com atenção e cuidado. Uma coisa sem a outra não funciona. Eu acho que todos nós, não só a Prefeitura, mas todos nós tem que cumprir a sua parte. Seria ótimo uma campanha nessa direção.”

“O que fica faltando para ser feito é cuidar mais das rodovias, ter mais fiscalização, porque as mudanças que precisavam ser feitas na lei já fizeram, então, agora eu acho que tem que cobrar isso das pessoas. Uma campanha seria é uma excelente idéia.”

Representações sobre o transporte coletivo em Campinas

O transporte coletivo em Campinas vem sofrendo modificações significativas desde 1989 no que diz respeito a qualidade do serviço prestado a população e melhorias de benefícios para a categoria de trabalhadores desse setor. Uma dessas modificações ocorreu com a circulação de ônibus com três portas. Hoje, com a invasão do transporte alternativo em Campinas os empresários de transporte coletivo perderam um número muito grande de passageiros, que optaram por esse tipo de serviço por considerá-lo mais rápido, seguro e confortável. Com a diminuição da receita, os empresários resolveram diminuir o número de ônibus circulando em bairros, demitiram funcionários, extinguiram o cartão integração, estão instalando catracas eletrônicas nos ônibus para substituírem os cobradores e estão propondo a renegociação para que haja redução dos benefícios disponíveis à população.

Diante dessa situação, percebemos que muitas modificações que deveriam ter sido feitas, aprimoradas, continuadas, para melhorar mais a qualidade do serviço prestado pelo transporte coletivo bem como investir em recursos humanos para aumentar cada vez

mais a satisfação de seus funcionários não foram realizadas, o que nós vemos é um rápido retrocesso nas melhorias conquistadas. Embora a municipalização do trânsito em Campinas seja muito recente e, ao mesmo tempo, tenha se tornado pioneira nessa experiência, com vários projetos inovadores para a área de trânsito e transporte, ela ainda não conseguiu avançar com mais precisão na questão do transporte coletivo em relação a qualidade do serviço prestado quando comparada a outras cidades como Curitiba e outros países da Europa, onde por exemplo você tem fixado nos pontos de ônibus todas as linhas que passam ali bem como os horários.

Procuramos investigar, então, como os entrevistados usam transporte coletivo, bem como, a opinião deles sobre esse tipo de serviço.

“Às vezes, quando eu tenho que ir em algum lugar muito longe de casa, aí eu pego o ônibus, só que eu não gosto de andar de ônibus, porque quase sempre eu acabo ficando com dor de cabeça. O lugar é abafado, cheio de gente, apertado e, dependendo do horário, você vai como sardinha em lata. É simplesmente horrível. Por isso eu evito usar ônibus o máximo que eu puder. Mas para as pessoas que precisam, o único jeito é usar, né ? Porque melhorar tão cedo não vai, então se as pessoas necessitam dele para trabalhar e para outras coisas, nesse sentido eu acho que é bom existir um transporte coletivo para quem não tem condições de ter o seu próprio.”

“O transporte coletivo só usa quem não tem um carro ou uma moto. Como eu não ando de ônibus fica difícil falar alguma coisa, mas eu vejo que lá onde eu moro o intervalo de um ônibus para o outro é muito grande, é de meia em meia hora, é muito tempo de um ônibus para o outro. Se ainda houver um atraso, você não consegue chegar em tempo no lugar que você precisa ir. É por isso que a última coisa que eu gostaria de precisar é de andar de ônibus.”

“Eu uso ônibus porque não tenho carro. Eu acho muito ruim, toda vez que a gente pega ônibus, dependendo do horário, você fica amarrotado, sem segurança e conforto algum. Além disso, o valor da passagem é muito caro. Eu acho que a Prefeitura tinha que fazer as empresas colocar mais ônibus nas linhas para os passageiros terem mais segurança e conforto. Além disso, o preço tinha que ser mais baixo. As empresas não querem nem saber, pagam mal os funcionários, aumentam as passagens, colocam pouco ônibus para circular, só querem saber é de ter lucro, só isso, e que se dane o resto. Eu não vejo a hora de poder comprar o meu próprio carro.”

ÁLCOOL E ACIDENTES DE TRÂNSITO

A incidência de dosagem alcoólica encontrada em condutores de veículos envolvidos em acidentes de trânsito tem sido um dos principais fatores causadores de acidentes de trânsito. Esse fenômeno, como vimos na introdução desse trabalho, é difundido em escala mundial, embora no Brasil ele se manifeste com maior radicalidade. Trata-se de um fenômeno difícil de ser controlado, principalmente quando há pouca disposição para fiscalizá-lo. O novo código de trânsito tornou esse tipo de transgressão uma infração grave.

Como vimos, no Brasil, segundo o Código Nacional de Trânsito, o motorista não pode ultrapassar o limite de 0,6 gramas de álcool por litro de sangue. Em média, isso equivale a ingerir três copos de vinho ou uma dose de uísque. Em pesquisa recente da Associação Brasileira dos Departamentos de Trânsito (ABDETRAN, 1996) mostra que o álcool, mesmo em pequenas quantidades, é suficiente para diminuir os reflexos, tirar a concentração e inibir os sentidos, estando por trás de 61% dos ATs ocorridos no país.

No Hospital Miguel Couto, um dos maiores prontos-socorros do Rio de Janeiro, foi detectado que 60% das vítimas de acidentes automobilísticos chegam embriagados ao hospital, sendo que a incidência maior dos acidentes é no final de semana. (IML-SP, 1996).

Um levantamento realizado pelo Instituto Médico legal de São Paulo através de exames de dosagens alcoólicas em cadáveres, mostram que a morte violenta freqüentemente está relacionada com uns goles a mais. A tabela abaixo expressa bem o percentual de vítimas fatais em que foram encontradas dosagens elevadas.

TABELA 1: TIPO DE MORTE VIOLENTA E PERCENTUAL DE ALCOOLIZAÇÃO

Tipos de morte	Percentual
Afogamentos	64%
Atropelamentos	53%
Homicídios	52%
Acidentes de carro	51%
Quedas fatais	36%
Suicídios	36%

Fonte: IML/SP, 1999.

Além dos riscos estreitamente associados entre dirigir alcoolizado e AT, é necessário não esquecer que a bebida também é responsável por um grande número de mortes por atropelamento de pedestres embriagados. Como mostra a tabela acima, este é o caso de 53% de todos os tipos de atropelamentos. Apresentaremos a seguir dois acidentes de trânsito que estão diretamente relacionados com as situações mencionadas acima:

“Esse foi o meu primeiro acidente. Eu tinha ido visitar o meu sogro e já estava vindo embora. Aí eu passei em Pedreira, tomei umas três cervejas, peguei a moto, andei uns quatro quilômetros e bati de frente com um golzinho. Até hoje não acharam a roda da frente da moto de tão forte que foi a batida. Eu rolei por cima do carro, bati no chão, quebrei as duas pernas e tive lesões na coluna. Só eu fui culpado, porque eu estava podando e correndo a mais de 100 km/h. Eu sei que estava errado. É claro que a cerveja atrapalhou, me ajudou a correr mais e a bater. Com a bebida, você fica desatento e se arrisca mais.”

“Esse é o quarto e o mais grave dos acidentes que já sofri. Eu estava como passageiro, com mais dois amigos no carro. Nós saímos para procurar garotas de programa e o carro quebrou na pista. Do outro lado tinha uma barraquinha e eu fui atravessar para pedir informação sobre guincho ou mecânico. Atravessei a pista correndo, calculei mal a distância do carro que vinha vindo e acabei sendo atropelado. Nesse dia eu tinha bebido algumas cervejas mas eu estava consciente. Eu não andava nem dormindo nem me alimentando bem, por causa da situação dos meus filhos, que saíram brigados de casa e foram morar com a minha sogra. Eu não posso beber mais, essa foi uma das promessas que fiz para Deus. Eu já consegui ficar longos períodos sem beber, mas sempre tenho uma recaída. Olha, eu já passei por três internações em clínicas especializadas por causa da bebida, já freqüentei grupo do AA, fiz tratamento psiquiátrico, mas ainda não estou bom.”

ACIDENTE DE MOTOCICLETA

É amplamente sabido que a proporção de feridos nos acidentes de motocicleta é muito maior do que naqueles acidentes de trânsito que envolvem automóveis. A gravidade dos ferimentos do motociclista ou de seu passageiro, quando envolvidos em acidentes, também é muito maior do que nos demais acidentes de veículo a motor. Isso pode ser explicado pela própria estrutura da moto, que torna os seus usuários mais vulneráveis a todo tipo de interferência externa, por não haver proteções no veículo similares àqueles dos ocupantes de veículos de quatro rodas. Há uma estimativa de que a proporção de feridos por acidente de trânsito seja de 90% para os acidentes de motocicleta e de 9% para os automóveis (CDC, 1995).

Um dos tipos de acidentes mais usuais com motocicleta é a colisão; nela, o motociclista absorve em sua superfície corpórea toda a energia gerada pela batida, seja indo de encontro com a própria via pública, seja com os objetos da mesma ou com outros

veículos a motor. Como consequência, o motorista acaba sofrendo ferimentos quase sempre graves, principalmente aquelas relacionadas com o segmento cefálico. Outro fator que devemos destacar é que nem todos os motoqueiros têm o hábito de usar equipamentos de segurança, principalmente o capacete, que permite diminuir o impacto da colisão na região da cabeça, evitando fraturas graves no crânio e a morte.

Perguntamos aos nossos entrevistados se eles já haviam sofrido outros acidentes, além desse último pelo qual estavam hospitalizados, e observamos que o grupo que mais apresentou envolvimento em outros acidentes de trânsito foi o dos condutores de motocicleta.

Entre os 20 indivíduos pesquisados, além dos 4 condutores de moto, 2 outros também dirigem esse veículo, um deles foi envolvido em acidente como passageiro de moto e o outro como condutor de automóvel. Todos esses indivíduos são do sexo masculino. A faixa etária desse grupo varia entre 21 e 29 anos. Esses dados mostram que os acidentes de trânsito envolvendo motocicleta são muito mais comuns em jovens do sexo masculino e acontecem com frequência muito maior do que os acidentes com carro. Esses dados são consistentes com as estatísticas sobre trânsito em nível nacional e internacional apresentados em capítulos anteriores.

Ao lermos as entrevistas que relatam as circunstâncias em que aconteceram os acidentes de moto é possível concluir que, muitos deles, poderiam ser evitados se os envolvidos não fossem tão imprudentes no trânsito.

“Eu já levei bastante tombo de moto, mas nunca tinha acontecido nada tão sério, eu já bati feio também, mas só ralava, dava para levantar e ir embora. Em alguns casos eu estava correndo, às vezes a pista estava escorregadia e, na hora de brecar, a moto escorrega, mas a maioria das vezes foi por ter desviado a moto de carros barbeiros, de pessoas que só fazem absurdos. Para evitar acidente grave, eu levei alguns tombos, mas não tão sérios como esse.”

“Eu já passei por outro acidente sério de moto. Eu estava andando, fui virar, só que olhei o retrovisor e não vi que outra moto saiu de trás e pegou na roda, eu caí com a minha namorada, enquanto o motorista da outra moto foi deslizando na avenida. A gente se machucou bastante, eu quebrei um braço e minha namorada bateu a cabeça, mas foi sorte que não tinha nenhum outro carro vindo do outro lado porque senão a gente teria ficado debaixo dele. Foi esse o acidente mais sério por que eu passei, além desse aqui. Houve outros, mas não muito sérios.”

“Um outro acidente sério de moto foi quando eu estava andando em alta velocidade, uns 100km/h, numa rua no bairro onde moro e um cara, que estava estacionado, saiu de repente na minha frente e eu bati atrás dele. Eu não estava usando capacete, mas quebrei o braço, a perna, e quem me socorreu foi o próprio sujeito do carro, que me levou ao hospital. Eu não costumava andar de capacete no meu bairro, só quando eu ia pegar alguma estrada, mas agora, como é obrigatório, eu uso em qualquer lugar que eu vá. Esse acidente aconteceu faz mais ou menos um ano.”

“Com esse, foram seis acidentes de moto por que já passei. Mas o mais grave de todos, fora esse, foi quando eu estava contornando o balão do trevo da Bosch e um carro estava dando seta para a direita. Eu entrei junto com ele, ultrapassando-o pela esquerda, mas de repente ele voltou me fechando e eu só fui acordar no hospital. Eu me ralei todinho. Eu não usava capacete porque naquela época não era obrigatório. Eu me machuquei muito, mas não quebrei nada. Teve um outro acidente que deu para machucar bem, mas não tanto”.

“Já tive 4 acidentes de moto, incluindo esse. O mais grave foi há quatro anos atrás, quando eu dirigia uma moto que não estava em boas condições de uso. Ela era muito antiga e a embreagem não funcionava bem. Eu estava indo trabalhar e não conseguia fazê-la pegar; quando consegui, resolvi ir rápido para não perder a hora e, numa curva, eu fui reto, a moto bateu na guia e voou longe. Eu fui arrastando uns cem metros e aí aconteceu isso no meu braço e na minha perna aqui (ele me mostra as cicatrizes do acidente). O acidente foi muito feio. O outros eu cheguei a machucar, mas não tanto.”

“Além desse, já tive 5 acidentes com moto. O quarto tinha sido o mais grave. Eu passei com tudo num balão de Mogi Guaçu. Eu fui desviar de um cachorro, perdi o ângulo do balão e fui reto. Eu fui parar no acostamento, que era de terra, cheio de mato e arbusto. Eu me ralei todo e fui direto ao pronto-socorro. Quem me socorreu foi o pessoal de uma empresa que tem bem no balão.”

Para os condutores de motocicleta entrevistados, perguntamos ainda se continuariam dirigindo moto e se iriam dirigir de forma diferente. Todos responderam que continuariam dirigindo, mas de modo mais cuidadoso, com maior precaução. Mas é provável que essa resposta teria sido a mesma após os acidentes por que passaram anteriormente e que após algum tempo, os jovens passem a dirigir do mesmo modo impetuoso.

Todos os motoqueiros entrevistados mostraram as marcas dos acidentes, atuais e anteriores, com visível satisfação e vaidade, sem qualquer conotação de inspirar pena ou compaixão. Esse gesto significa que há uma forte implicação simbólica entre a motocicleta com as freqüentes transgressões no trânsito. A moto, para a maioria dos motoqueiros, é sinônimo de liberdade, de emoção, de adrenalina, de aventura e de desafios. O ato de transgredir as leis de trânsito, correndo riscos, superando desafios, em uma eterna busca

pelo prazer de viver perigosamente, é cultuado como se fora um ato heróico, de tal modo que as cicatrizes dos acidentes significam sinais que se referem a esse valor. Como insígnias de identidade grupal, essas cicatrizes têm forte significado emocional e, por isso, é pouco provável que o AT, por maior que tenha sido o choque, tenha o poder de mudar o sentido de identidade do indivíduo.

Um dado importante que está diretamente relacionado com a questão da transgressão na adolescência é que dos 4 motoqueiros entrevistados, 3 começaram a dirigir moto menores de idade e sem habilitação. O outro só não dirigiu por causa da pressão cerrada de seus pais, que consideravam esse tipo de veículo muito perigoso.

Por mais que os motoqueiros consigam enxergar as diferenças que possam existir entre as vantagens e desvantagens (tantos nos aspectos estruturais como segurança e conforto) de se dirigir um carro ou uma moto, o que prevalece para eles são as sensações que uma moto pode proporcionar. A associação desse tipo de comportamento está estreitamente vinculada com a adolescência.

A adolescência, a passagem intermediária da infância para a vida adulta, é marcada por mudanças corporais, comportamentais e psicológicas muito significativas. A sociedade de consumo reforça uma cultura que enfatiza o choque com valores velhos e decadentes, ao mesmo tempo que realça novas idéias e conceitos. Essa cultura mercantilizada e descartável não pressupõe tempo suficiente para que o jovem possa assimilá-la.

Dessa forma, o adolescente se rebela contra determinados dogmas, valores, preconceitos e contradições, que lhe são impostos pelo mundo adulto, e procura construir e viver de acordo com as suas “próprias leis”, que muitas vezes são também vivenciadas por um grupo de jovens que se identificam e compartilham os mesmos conflitos, angústias e idéias. Nesse momento, em que a auto-imagem se modifica radicalmente, o jovem procura conforto em sua roda de companheiros, e o grupo então, ajuda o indivíduo a encontrar a própria identidade num contexto social; proporciona uma certa uniformidade de comportamento, linguagem, pensamento, hábitos e atitudes. Cada indivíduo serve de modelo para o outro e funciona como protetor perante as angústias e conflitos.

Por isso, o papel dos pais e da sociedade na forma de lidar e compreender os conflitos de seus jovens nessa fase de desenvolvimento é muito importante, pois o uso da violência, da repressão e do autoritarismo, e por outro lado, a falta total de limites e a satisfação de todos os desejos e caprichos podem criar sérias dificuldades ao desenvolvimento da personalidade do adolescente. Segundo Erikson (1972), a principal “tarefa” do adolescente seria a aquisição da identidade do ego. O jovem cumpriria essa tarefa por meio de vários processos, sendo os mais importantes as identificações. Através do repúdio de umas e da absorção de outras, gradualmente se cristalizaria uma identidade adulta. Se isso não ocorre, surge a confusão de identidade”, gerando angústia, passividade, dificuldades de relacionamento.

Essa questão passa a ser mais complicada quando o carro, a moto, a mobylette, símbolos de status social, passam a ser uma extensão da personalidade do adolescente. Nesse caso, enquanto pessoa, o adolescente é aquilo que ele tem, ele precisa desse objeto externo para se auto-afirmar enquanto sujeito no mundo, mostrar a sua virilidade, sua masculinidade, sua agressividade, sua onipotência, exibindo as características que considera (isso muitas vezes no plano do inconsciente) importante para ser aceito e respeitado perante a sociedade. Diante de um “ego inflado” (termo Jungiano), esses objetos se tornam instrumentos perigosos nas mãos dos adolescentes quando estão dirigindo sozinhos ou em grupo.

Destacaremos a seguir algumas entrevistas que ilustram a representabilidade que a moto tem para os motoqueiros e as transgressões cometidas por eles.

“Eu dirijo mobylette desde os quinze anos, eu sempre quis ter uma moto porque, com ela, dá para realizar aventuras, coisas que às vezes com um carro não dá, mas eu quero ter um carro também porque acho que, para ir em alguns lugares ou até mesmo em época de chuva, é melhor usar o carro. Mas para passear, curtir a vida, viver altas emoções sem dúvida é melhor a moto. A sensação de dirigir uma moto para quem gosta é muito diferente de dirigir um carro, é mais emocionante, sei lá, é uma sensação de liberdade.”

“Ah! moto é tudo, é aventura, é liberdade, eu me sinto muito bem quando dirijo uma moto. Sempre que eu posso, compro revista que fala de lançamentos novos de moto. Eu concordo que moto é um veículo que não dá muita segurança, qualquer tombinho você pode se acabar, mas se você dirigir com cuidado, não abusar, não sair por aí fazendo coisa errada, usar equipamento de segurança, ela acaba sendo muito útil. Eu acho que a moto tem as suas vantagens e desvantagens, como o carro também tem. Eu acho que é só uma questão de gosto. Para mim, eu fico com a moto.”

“Desde quando eu era garoto e tinha uma mobilete, eu gostava de moto. Para mim, moto sempre foi símbolo de aventura, de liberdade. Com ela, a gente pode fazer muitas coisas que com o carro não dá. Com o carro você não tem a mesma sensação, a mesma adrenalina. Mas tudo isso eu pensava quando era adolescente, porque depois daquele acidente que eu perdi a minha moto e me ralei todinho eu vi que tudo o que eu pensava era uma ilusão, que ela não me dava segurança nenhuma e que numa dessas eu poderia perder a minha vida. Mas foi difícil para mim compreender isso e deixar de andar de moto de vez, tanto que quando me dava vontade eu pedia para algum colega meu me deixar dar uma volta ou andar na garupa de alguém. Foi numa dessas que aconteceu esse outro acidente, mas agora é definitivo não quero mais saber de moto, chega ! Eu quase me acabei nessa, vou ficar andando só no meu carro e está ótimo.”

“Eu sempre achei moto o máximo, é econômica, dá para você estacionar em qualquer espaço pequeno, é mais barata do que um carro, além das emoções que ela proporciona. Quando estou muito estressado do trabalho, eu pego a minha moto e saio por aí, vou dar

uma volta, a sensação que eu tenho é de liberdade, de estar solto no mundo, de ser dono de mim mesmo. Toda vez que faço isso eu volto bem melhor, o único problema é que infelizmente o motoqueiro não é respeitado no trânsito e o risco de acontecer um acidente é bem maior do que se você estiver de carro. Mesmo que você esteja com equipamentos de segurança qualquer acidente de moto, por mais banal que seja, sempre acaba machucando. Mas mesmo depois de tudo o que aconteceu comigo, assim que eu puder eu vou comprar uma moto nova. A minha ficou totalmente destruída nesse acidente.”

“Eu sempre transgredia as leis de trânsito. Eu sempre passava em sinal vermelho, corria em avenidas largas e na estrada, tirava fina de carros, passava no cantinho dos quebra-molas para não ter que diminuir a velocidade, corria muito além do limite de velocidade, empinava e derrapava a moto, tirava racha, tudo isso. Mas hoje eu não acho isso bonito, pelo contrário, eu acho que é perda de tempo, burrice, porque a gente coloca em risco a própria vida e a dos outros. Parece que quando a gente é adolescente essas coisas têm sentido na sua vida, o gostinho de provar desafios com a moto, todas essas coisas são o máximo para a gente. Só que depois a idade vai chegando, você experimenta alguns acidentes e daí percebe que essas coisas não têm mais nada a ver.”

“Nunca fui pego, mas foi por sorte porque até os meus dezoito anos eu fiz miséria com a minha moto, só que eu andava só no meu bairro, porque eu sabia que era fria ir para o centro com ela. Naquela época eu não respeitava sinal de trânsito, não usava capacete, vivia tirando racha de moto. Em avenida grande eu sempre corria bastante e só sosseguei um pouco uns anos depois de ter tirado a carta. Antes eu

era muito moleque e estava muito fascinado por moto, eu gostava de viver perigosamente, mas agora eu respeito mais as leis de trânsito, só às vezes que eu corro um pouco mais nos lugares que não têm radar. Mas em geral eu respeito, porque agora as multas são mais pesadas e a gente pode até perder a carteira.”

“A única coisa que eu fazia quando era mais novo era passar à noite em sinal vermelho, quando não vinha carro no cruzamento e também, às vezes, quando o trânsito estava parado, eu cortava os carros pela esquerda. Eu nunca fui de andar em turma de moto não, fazendo arruaça por aí; nunca fui de correr igual doido nas ruas. Os acidentes que eu sofri, seis deles foi quando eu era motoboy, mas sem consequências graves. Nessa época, eu não respeitava muito sinal ou o limite de velocidade, porque a gente tinha que fazer as entregas rápido, então não dava para você respeitar muito não. Eu tinha que podar os carros, passar em sinal vermelho, andar correndo com a moto, essas coisas que todo motoboy faz, só que agora a moto é só para eu passear, e assim não há necessidade da gente ficar transgredindo. Além disso, com essa nova lei, transgredir fica ainda mais complicado.”

4.3. O PROBLEMA DO TRÂNSITO SEGUNDO A SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES DO MUNICÍPIO DE CAMPINAS

Introdução

Vimos na Introdução geral desse estudo o enorme impacto que a introdução do automóvel trouxe para a vida urbana, principalmente em países ou contextos ainda não desenvolvidos, sem condições de controlar seus efeitos deletérios. Como resultado de um desenvolvimento insuficiente e desequilibrado, as cidades brasileiras apresentam graves

problemas relacionados com transporte e qualidade de vida. O crescimento no número de veículos motorizados foi acompanhado de queda da mobilidade e da acessibilidade, degradação das condições ambientais, congestionamentos crônicos e altos índices de acidentes de trânsito. Esse quadro é particularmente verdadeiro em cidades de médio e grande porte.

As causas dessa situação remetem necessariamente a fatores de ordem social, cultural, político e econômico, que se acumularam historicamente. O modelo de crescimento econômico do país passou a se desenvolver de um modo tão estreitamente relacionado com a indústria automobilística que as cidades brasileiras, em sintonia com as dos países em desenvolvimento em geral, tiveram que se adaptar em função do uso eficiente do automóvel. À medida em que crescia a frota, investimentos maciços tiveram que ser feitos na ampliação do sistema viário. Formou-se, assim, uma cultura centrada no automóvel, que drenou muitos recursos para o atendimento de suas necessidades.

Paralelamente, os sistemas de transporte público não puderam acompanhar o crescimento do meio urbano e permaneceram sempre aquém das necessidades, cada vez mais insuficientes para atender à demanda crescente. A impossibilidade do setor público investir significativamente nessa área, respondendo pela inércia de administrações passadas, tem promovido crises cíclicas relacionadas com custos, tarifas e receitas. Além disso, é preciso enfatizar a insuficiência gerencial crônica do poder público, incapazes de controlar o problema. Assim, o transporte público têm experimentado sinais alarmantes de degradação e ineficiência, tornando-se um “mal necessário” para aqueles que não podem dispor do automóvel.

Conseqüentemente, como menciona muito bem o Relatório da ANTP (1997), formou-se no país uma separação clara entre aqueles que têm acesso ao automóvel e aqueles que dependem do transporte público, refletindo, na prática, as grandes disparidades sociais e econômicas da nossa sociedade. Enquanto uma parcela reduzida da população desfruta de melhores condições de transporte, a maioria continua limitada nos seus direitos de deslocamento e acessibilidade.

O caso do automóvel é típico do estudo de racionalidade mencionada por Giddens (1991) que, enquanto um meio que permite facilitar a vida, é racional no plano individual. No entanto, na medida em que muitos procuram pelo mesmo fim, o resultado acaba sendo totalmente diferente do esperado. Nesse sentido, a ação racional produz consequências impremeditadas de caráter totalmente irracional.

Essa situação tende a se agravar ainda mais. A falta de transporte público de qualidade estimula o uso do transporte individual, que aumenta os níveis de congestionamento e poluição e, ao mesmo tempo, diminui a qualidade de vida. Como muito bem demonstra o relatório da ANTP (1997), a ausência de planejamento e controle, que ordenem o uso e a ocupação do solo, acaba por deixar que o desenho da cidade seja resultante exclusivamente de forças de mercado, que tendem a investir nas áreas de maior acessibilidade, freqüentemente com graves impactos ambientais e sobre o sistema de circulação local. Calçadas e áreas verdes são progressivamente utilizadas para circulação ou estacionamento de veículos. Ruas de trânsito local transformam-se em vias de articulação do sistema viário, praças se transformam em rotatórias, cruzamentos semaforizados ou terminais, e áreas de fundo de vale passa a abrigar avenidas. Com tudo isso, a decadência das cidades, principalmente em seu núcleo central, é inevitável, decadência essa que acentua cada vez mais a diferença de classes sociais.

De acordo com a ANTP (op. cit.), os principais problemas verificados com esse modelo de desenvolvimento são: a produção de situações crônicas de congestionamento; prejuízo crescente ao desempenho dos ônibus urbanos; decréscimo no uso do transporte público regular; o aumento da poluição atmosférica, causando graves prejuízos à saúde da população; o aumento generalizado de acidentes de trânsito; a necessidade de investimentos crescentes no sistema viário para atender à demanda crescente do uso do automóvel; a violação das áreas residenciais e de uso coletivo; a redução das áreas verdes e a impermeabilização do solo.

Em função desses vários problemas, cada vez mais cresce a consciência na população em geral e do poder público em particular de que os custos para a sociedade brasileira deste modelo inadequado de transporte urbano é inaceitável e constitui importante obstáculo ao desenvolvimento sócio-econômico e cultural do país. Nesse

sentido, o final de século antecipa um quadro preocupante. O trecho abaixo, extraído do relatório da ANTP (1997: 23) é veemente a esse respeito:

“As dificuldades nos deslocamentos de pessoas e de mercadorias, aliadas aos acidentes de trânsito e à poluição atmosférica, deverão agravar-se, à medida em que a urbanização prosseguir e a economia crescer. As cidades maiores terão seus problemas, custos e deseconomias aumentadas exponencialmente e as cidades médias começarão a vivenciar graves problemas de deslocamento de pessoas e mercadorias. A relevância destes impactos negativos requer com urgência um reexame do modelo atual de transporte e circulação das cidades brasileiras, que garanta uma melhor distribuição das oportunidades de deslocamento, ao lado de uma maior eficiência geral. Isto só pode ser obtido caso o processo de desenvolvimento urbano e as políticas de transporte e trânsito sejam revistas, de forma a gerar um balanceamento mais adequado entre os vários modos, que otimize a eficiência geral do sistema e garanta condições adequadas para a maioria dos usuários”.

O crescimento da consciência do poder público a respeito do problema do trânsito é um fato em muitos municípios brasileiros de médio e grande porte. Desde a promulgação da nova Constituição de 1988, tem havido medidas práticas no sentido de permitir ao município autonomia para atuar sobre grande parte de seus problemas e necessidades. A Constituição definiu o papel das diferentes esferas de governo, fortalecendo, de um modo geral, a autonomia da esfera municipal na implementação de políticas públicas, administração e gerenciamento da área relacionada com transporte e trânsito. A descentralização e municipalização de serviços públicos tais como o de trânsito, assim como o de saúde e educação, tem permitido a alguns municípios implementar medidas no sentido de reverter a tendência caótica do trânsito e controlá-lo em benefício da população.

O plano diretor é o principal instrumento de gerenciamento do Poder Público municipal. Ele tornou-se obrigatório a partir da Constituição Federal de 1988 para todos os municípios com mais de 20 mil habitantes. Trata-se de um conjunto de normas e diretrizes voltadas à organização e ao controle do desenvolvimento da cidade, de maneira a promover a melhoria da qualidade de vida de sua população. Seu conteúdo deve possibilitar ao Poder Público meios de minorar, corrigir e impedir as ações decorrentes das atividades econômicas que sejam lesivas ao meio ambiente e à qualidade de vida.

O plano diretor implica em diretrizes destinadas a combater os graves problemas causados pelo modelo de desenvolvimento que vem sendo adotado em nossas cidades, como a queda na acessibilidade, os congestionamentos, a poluição, a distribuição urbana e o prejuízo à qualidade de vida. É evidente que a capacidade gerencial do plano diretor depende de uma fonte de dados confiáveis sobre o problema a ser gerenciado. No que diz respeito ao trânsito, passou a ser fundamental para a administração do problema a implantação de um setor de estudos sobre o trânsito e os acidentes de trânsito.

Como tem o poder público municipal de Campinas percebido e lidado com a questão do trânsito ? Que medidas a Prefeitura tem tomado para controlar o problema ? Quais são as prioridades ? Quais são os principais obstáculos ? Para um estudo relacionado com o problema do trânsito como o nosso, dimensionar esses aspectos é de importância fundamental. Para responder a essas perguntas, empreendemos um estudo na Secretaria de Transportes do município e entrevistamos 7 técnicos do setor, incluindo o Secretário da gestão atual e Secretário da gestão anterior.

O CONTEXTO DE CAMPINAS

Como qualquer outro município urbano brasileiro com desenvolvimento econômico e social de médio e grande porte, Campinas vem apresentando, um crescimento descontrolado, planejamento insuficiente e falta de recursos para dar conta de grande parte de seus problemas sociais. Dentre esses problemas, destacam-se o índice altíssimo de ATs e mortes no trânsito, como vimos no capítulo II. A partir de inícios da década de 90, com a

questão do trânsito passando a ser considerada um problema de saúde pública, tem havido sinais de que o setor público está colocando esforços consistentes no sentido de controlar esse problema.

A Secretaria de Transporte, em conjunto com suas Diretorias (Trânsito, Tráfego, Assuntos Especiais, Financeira e Administrativa) decidiu combater o problema do trânsito, estabelecendo as seguintes metas básicas: reduzir os índices de AT, diminuir os óbitos causados por ATs e melhorar a fluidez e a circulação, através da diminuição dos pontos de congestionamento.

Essas metas só puderem ser implementadas e alcançadas quando o próprio município passou a administrar o seu trânsito através de um convênio estabelecido com o governo do Estado de São Paulo em 1992 (antes portanto do novo código de trânsito de 1998). Esse convênio permitiu que o município administrasse os recursos financeiros arrecadados com as multas no trânsito e os investisse em projetos afins, iniciando, com esse processo, a municipalização do gerenciamento e da fiscalização de trânsito. Para esse fim, foi criada a EMDEC (Empresa Municipal de desenvolvimento de Campinas S.A). O Secretário dos Transportes da gestão anterior mostra que, antes da municipalização do trânsito e do novo código de trânsito, já havia no município um impulso e uma vontade política para se fazer alguma coisa que pudesse reverter os números trágicos relacionados com ATs:

“Olha, sempre existe a questão financeira, sempre se alega que falta dinheiro para tudo, e veja bem, naquele meu tempo nós não tínhamos ainda o Código Brasileiro de Trânsito implantado e a questão dos recursos das multas ainda era polêmico, pois não se sabia se eles ficavam no município ou se iam para o Estado. Até 1992, todo o recurso de multa ia para o Estado, e tudo perdia-se lá, nunca retornava ao município. De 1992 para 1993, conseguiu-se em Campinas um convênio para que o município pudesse administrar o seu trânsito. Hoje, não é mais preciso fazer convênio porque o código já dá essa prerrogativa ao município, então, você vê que nós estamos navegando lentamente na direção da municipalização total do

trânsito. Hoje, não há mais problemas de falta de recursos financeiros. Eu conheço diversos municípios que se municipalizaram e não há problema de recursos porque o Código diz claramente que todo o dinheiro de multa tem que ser usado para o trânsito no município em que ocorreu a infração”.

A partir dessa época, vários projetos começaram a ser desenvolvidos, tanto na área de trânsito como na área de transporte. Em 1994, Campinas adotou vários equipamentos eletrônicos como radares, lombadas e semáforos com o objetivo de combater o excesso de velocidade dos veículos, que deveriam atingir em algumas vias consideradas de risco o limite máximo de 60 Km/h. Essa medida, por si só, segundo as estatísticas da EMDEC do período, foi capaz de reduzir em 25% os AT. Juntamente com essa medida, o município tornou obrigatório o uso do cinto de segurança.

Campinas foi a primeira cidade brasileira a adotar equipamentos eletrônicos para o controle da velocidade dentro do sistema viário urbano. Atualmente, o projeto conta com 24 radares espalhados pela cidade, que revezam o controle da velocidade em 130 pontos diferentes, e sensores em 29 pontos de semáforos, o suficiente para cobrir todas as vias de grande fluidez e praticamente toda a frota circulante da cidade. O equipamento utilizado em Campinas é composto por um microcomputador acoplado a uma câmara filmadora, por sua vez ligados a sensores instalados sob o asfalto. A velocidade é calculada entre o primeiro e o segundo sensores e depois confirmada entre o segundo e terceiro sensores; se a variação entre as velocidades for superior a 5%, a imagem é automaticamente desconsiderada. Registrado o excesso de velocidade, a imagem do veículo infrator é congelada e memorizada no microcomputador, sendo processada em escritório. A foto impressa mostra a placa do veículo, velocidade, local, dia e hora da infração.

Depois de tentar o aluguel do equipamento e até mesmo a sua doação por parte da iniciativa privada, Campinas também inovou ao estabelecer a forma de contratação de serviços para implantar o sistema de controle da velocidade. Pelo acordo, cabe à empresa contratada fornecer todo o equipamento, a manutenção e o processamento das fotos. Ela recebe pagamento por foto, mas só por aquelas que forem validadas pelo órgão gestor e depois que a multa estiver quitada pelo infrator.

O Secretário dos Transportes da gestão anterior expressa-se da seguinte maneira sobre esses vários pontos:

“Fundamentalmente, o nosso objetivo era quebrar os índices altíssimos de ATs e, em segundo lugar, preservar a fluidez do trânsito, tentar melhorar a circulação diminuindo os pontos de congestionamento. Nós tínhamos na cidade, no início da década, quase que uma morte por dia devido a ATs. Então, nossa primeira meta na questão do trânsito era derrubar os índices de acidentes. Para esse objetivo, reduzir a velocidade era o primeiro ponto. É óbvio que a bebida alcoólica é um componente básico, mas se eu conseguisse reduzir a velocidade, mesmo o infeliz estando bêbado, ele não iria matar ninguém. Naquele tempo, não havia instrumentos para implementar esse objetivo. O novo código não existia e também não havia instrumentos tecnológicos como nós temos hoje, os radares, as lombadas eletrônicas, os detetores de semáforo. Quando nós trouxemos tudo isso para Campinas, nós fomos pioneiros no Brasil inteiro. Com vontade e sem recursos deu para fazer tudo isso porque nós pagamos os serviços de radar, de lombada eletrônica e de fotografia de passagem em sinal vermelho com o próprio veneno da multa. Além disso, nós conseguimos patrocinadores para as Campanhas. A inserção na mídia foi um processo fundamental para divulgar os programas. Através de citações fortes, eu muitas vezes blefava: “Olha ! nós vamos começar multar o cinto de segurança e vamos cobrar R\$ 200,00 a multa”. Isso polemizava, a imprensa achava um escândalo e, assim, eu ia divulgando o programa e, depois, soltamos a obrigação do cinto de segurança com uma multa bem baixinha. Mas o impacto inicial era fundamental para que o programa fosse bem sucedido.”

Levantamento realizado pela EMDEC em 1996, em seis vias fiscalizadas com radar, indicam uma diminuição de até 80% no número de atropelamentos e de até 59% nos acidentes com vítimas; no total, a redução média nessas vias foi de 52% nos atropelamentos e de 30% nos acidentes com vítimas. A Polícia Civil apontou uma diminuição de 41% no número de acidentes e de 45,8% nas ocorrências com vítimas entre janeiro e setembro de 1996. Com relação à aceitação popular, pesquisa de opinião publicada pelo jornal Correio Popular em novembro de 1996 indica que 93% da população aprovou o uso de radares como medida para diminuir o número de acidentes.

Em 1993, a administração municipal investia R\$14 milhões em trânsito, que correspondia a 3% do orçamento do município. Essa quantia era insuficiente para pagar a mão de obra referente aos funcionários como os agentes de trânsito (amarelinhos¹) e a equipe técnica da Secretaria de Transportes. É preciso esclarecer que houve, nessa ocasião, um grande aumento de mão de obra e de técnicos nesse setor, sendo que os recursos provenientes da Prefeitura, juntamente com os arrecadados com as multas, mal chegavam a cobrir esse serviço.

Para desenvolver determinados projetos, a Secretaria teve que buscar outras fontes de financiamento junto à iniciativa privada. Alguns deles foram: as campanhas publicitárias do uso do cinto de segurança, a sinalização da cidade (que passou de 56 para 1600 placas de orientação instaladas), a melhoria sanitária e de iluminação dos terminais de ônibus (que contou com uma contribuição mensal dos empresários do setor). Um outro aspecto pioneiro introduzido na gestão anterior da Secretaria de Transportes foi priorizar ações voltadas para a prevenção dos AT, buscando parcerias junto outras Secretarias.

Com a secretaria da Educação, foi desenvolvido um projeto de educação para o trânsito denominado PETE, que será tratada especificamente adiante. Com a Secretaria da Saúde, a administração anterior conseguiu, através do projeto “Cidade Saudável”, que a

¹ Os amarelinhos são os chamados de agentes de trânsito que apoiam, orientam, e fiscalizam o trânsito. São credenciados para multar os infratores e passam por um processo de reciclagem a cada seis meses. Basicamente, eles fiscalizam o uso do solo, as regras do solo, estacionamento proibido, conversão proibida, velocidade imprópria para o uso do solo, ultrapassagem em sinal vermelho, etc. Já nos casos de fiscalização, em que ocorre ordem para parar o veículo com a finalidade de fiscalizar a documentação, uso do equipamento de segurança (cinto ou capacete) e as condições do veículo, o serviço é feito pela Polícia Militar.

área médica entendesse que os AT deveriam se considerados uma endemia, uma doença, e a partir disso alguns temas relacionados a trânsito começaram a ser discutidos conjuntamente com a Secretaria da Saúde, o que possibilitou trazer para o município o SAMU, que oferece um atendimento rápido aos acidentados no trânsito, além da adesão da área médica e paramédica ao levantamento estatístico dos acidentes.

O SAMU foi implantado em 1994 com três ambulâncias altamente equipadas em termos tecnológicos para atendimento de emergência. Esse serviço possui uma equipe composta por médicos, plantonistas e paramédicos. O serviço é considerado de excelente qualidade. A média de tempo de chegada até o local do acidente é em torno de 12 minutos. As chamadas são feitas geralmente pela população através de ligações telefônicas para o número 192 (polícia), 156 (prefeitura) ou no próprio serviço de resgate 193. Existe também a central de controle operacional CCO, onde os amarelinhos atuam 20h circulando por divisão de áreas e quando estes ficam sabendo de algum acidente eles se comunicam imediatamente por rádio com o SAMU.

Com a Secretaria do Meio Ambiente, inicialmente, não foi possível fazer nenhuma parceria pois ela está vinculada a nível estadual, através da Cetesb, que faz o controle da poluição e das medições dos escapamentos dos veículos. Como o município nunca teve autonomia para resolver essa questão, a proposta feita foi de sensibilizar a Cetesb para que ela viesse até Campinas fazer uma avaliação de toda a frota de ônibus. Segundo o Secretário dos Transportes da gestão anterior:

“...isso eu consegui por duas vezes, em que ocorreu uma varredura de toda a frota de ônibus da cidade, mas se tratava de uma atividade pontual, sem qualquer organicidade com as outras atividades da Secretaria. Essa questão ambiental não está bem articulada, porque o município não tem competência para exercer essa atividade e, muitas vezes, não tem recursos humanos, financeiros, e não tem iniciativa. Essa questão ainda está muito solta, mas ela deverá naturalmente passar para a esfera municipal.”

Recentemente, no entanto, um convênio com o Governo do Estado tem permitido que a EMDEC gerencie e inspecione veículos de fretamento (escolares, alternativos e táxis). A inspeção veicular é regida pelo Conselho Nacional de Transporte – Contran, que determina quais são os requisitos que devem ser verificados em um veículo para que ele seja considerado apto a operar. Já o Conselho Nacional do Meio Ambiente – Conama delega aos Estados e Municípios a tarefa de inspecionar a emissão de poluentes nos veículos de acordo com os requisitos que devem ser verificados numa inspeção para detectar se o veículo apresenta algum problema.

A inspeção completa dos veículos é feita através de 865 itens divididos em 10 grupos: freios e equipamentos, suspensão elétrica, direção, transmissão, sistema elétrico, sistema de rodagem, escapamento, carroçaria e componentes complementares. Na inspeção dos veículos de fretamento (vãs, ônibus e micro-ônibus), são analisados 540 itens dentro desses 10 grupos. A periodicidade dessa inspeção varia de acordo com o ano da frota, ou seja, com a idade do veículo. Há uma tabela que determina de quanto em quanto tempo aquele veículo será inspecionado. Na inspeção de veículos escolares, são analisados 540 itens dentro dos 10 grupos com periodicidade de 6 em 6 meses, de acordo com a regra do Contran. Na inspeção do transporte alternativo (vãs e peruas), são analisados 250 itens dentro dos 10 grupos, sendo que os veículos que apresentam mais de um ano são inspecionados de 6 em 6 meses e os veículos zero km são inspecionados anualmente.

Para que o veículo passe pelo processo de inspeção ele tem que estar cadastrado no sistema. Após a checagem dos itens de acordo com a categoria do veículo, se ele for aprovado, ele poderá operar normalmente, mas se for detectado algum defeito, ele será reprovado e notificado de acordo com a gravidade do defeito. Os graus de defeitos são classificados em defeito leve (DL), defeito grave (DG) e defeito muito grave (DMG). Se o veículo apresentar DL o proprietário terá um prazo de 5 dias para arrumá-lo e retornar novamente para o processo de inspeção. Se o veículo apresentar DG ou DMG, ele ficará proibido de operar até que o defeito seja sanado.

Tanto os veículos que não apresentam nenhum defeito como os que apresentam e, depois de saná-los, são aprovados recebem um selo contendo o ano e o mês em que foi feita a inspeção, variando apenas a cor de acordo com a modalidade do veículo.

A único controle que ainda não é realizado pela gerência de inspeção da EMDEC é a medição do ruído de escapamento, que depende de uma lei, que não foi homologada, especificando os parâmetros que o município deverá adotar para empreender esse trabalho. Existe no município um trabalho desenvolvido pela secretaria do Meio Ambiente que mede, através do aparelho decibelímetro, o ruído da área abordada, mas não mede (embora tenha o mesmo nome) o ruído do escapamento.

Com a implementação do Novo Código Nacional de Trânsito o município de Campinas presenciou um reforço importante às medidas que já vinha adotando nessas duas últimas décadas para melhorar o trânsito e diminuir o índice de óbitos na cidade. As principais mudanças que ocorreram nas leis de trânsito com o novo código foram as seguintes:

- no campo das infrações, foi a mudança no valor das multas para velocidade que passaram a variar de R\$115,00 até R\$500,00 se a velocidade estiver 20% acima do permitido;
- no campo da fiscalização, foi a questão da pontuação onde a pessoa perde o direito de dirigir por um mês até doze meses;
- no campo do conteúdo, foi a introdução de capítulos que falam sobre pedestre, cidadania, direitos e deveres dos cidadãos, meio ambiente e em breve um capítulo sobre educação que ainda não foi regulamentado.

TRANSPORTE COLETIVO EM CAMPINAS

O sistema de transporte coletivo de Campinas teve o seu serviço regulamentado no início da década de 80, quando a cidade era dividida em 6 áreas, o que permitia que cada uma delas fosse explorada por uma única empresa. Houve dois processos licitantes que permitiram um termo de permissão outorgado às empresas que ganhassem a concorrência. Uma foi realizada em 1981 e a outra em 1988.

Além das seis áreas, existem linhas que atendem duas áreas distintas, as linhas chamadas de diametrais. Elas atravessam a cidade de um lado ao outro, o que faz com que as empresas operem em áreas que não são exclusivamente delas. As linhas radiais são as

linhas que saem do centro e vão até determinado bairro. As linhas intersetoriais, parecidas com as diametrais, não passam pelo centro.

Os sistemas tronco alimentador são aqueles que operam a partir do Centro da cidade até um terminal de integração, de onde saem outras linhas que vão para determinados bairros daquela região. Nesse sistema, o passageiro chega ao terminal e faz a sua conexão com o preço de uma única passagem.

As empresas permissionárias trabalham em cima de ordens de serviço emitidas pela EMDEC. Essa ordem é um documento que determina ou indica como é que elas devem operar cada linha, que itinerário devem cumprir, quantos horários devem fazer. Esse trabalho é realizado pela gerência de planejamento da diretoria de transporte da EMDEC, que não só fiscaliza as linhas, o cumprimento dos horários e dos itinerários, mas também administra os terminais de ônibus, tanto os do centro como os dos bairros. Já a gerência de controle guarda as informações da operação do serviço, os números de passageiros transportados, de quilômetros rodados, de viagens realizadas em cada uma das linhas da cidade.

O maior investimento em obras construídas a nível de infra estrutura para o transporte coletivo em Campinas ocorreu entre os anos de 1983 até 1988. Tais obras foram: a estruturação dos sistemas tronco alimentador e a construção do corredor das Amoreiras. Já em 1989, a Secretaria implementou um projeto de modificação da estrutura dos ônibus urbanos, que abrange a diminuição do barulho interno ao veículo, a altura dos degraus e a passagem de duas para três portas. Em 1993, 70% da frota de ônibus no município apresentava três portas e o número de ônibus articulados (sanfonados) aumentou de 2 para 56.

Em relação às melhorias feitas para a categoria de trabalhadores do transporte coletivo, a Secretaria desenvolveu um projeto de lei em 1995, que obrigou as empresas a oferecer para os seus funcionários alguns benefícios básicos como cesta básica, “ticket” restaurante e convênio médico. Como essa lei foi aprovada pela câmara e sancionada pelo prefeito, os benefícios tornaram-se direitos adquiridos pela categoria.

Preocupados em dar continuidade às melhorias feitas nesse setor, a Secretaria procurou dar mais confiabilidade aos usuários do transporte coletivo, elaborando um projeto que obrigava as empresas a fixar os horários das linhas de ônibus nos pontos, utilizando o exemplo de países desenvolvidos, onde o usuário tem todas as informações sobre os horários de circulação dos ônibus nos pontos. No entanto, esse projeto não teve continuidade pela falta de interesse dos empresários do setor em dar prosseguimento ao mesmo.

Atualmente, existem no município de Campinas 730 ônibus, que operam nos horários de pico, ou seja, nos horários de maior demanda de passageiros. Segundo o engenheiro coordenador do setor de controle da EMDEC, essa quantidade de veículos é compatível com o planejado, embora, do ponto de vista do usuário, isso não seja verdadeiro com relação a várias linhas. Vejamos a entrevista com o engenheiro em questão:

“...existe um problema sério entre o anseio do usuário e o que é possível colocar à disposição dele, em função do aspecto econômico e financeiro. Com a tarifa de R\$1,00, nós estamos rodando até demais. Para o usuário, seria bom um ônibus a cada 5 minutos, mas em determinadas linhas isso é praticamente impossível. Você jamais conseguiria cobrir o custo de operação com essa tarifa. Então você tem que equilibrar as coisas, colocar o que for possível à disposição do usuário pela tarifa que é paga. Muita gente vai dizer que a tarifa é muita cara, mas, hoje, para a quantidade de quilômetros rodados e para a quantidade de passageiros transportados, essa tarifa ainda é insuficiente. Se você for entrevistar algum empresário de ônibus, ele sempre vai dizer que tem prejuízo. Ele tem prejuízo desde que ele opera aqui em Campinas mas ele nunca sai daqui. Enfim, o empresário chora de um lado, o usuário reclama do outro e o papel da EMDEC é tentar equilibrar essas duas coisas. Infelizmente, o sistema de transporte no Brasil é operado por empresas privadas e eles têm que ter lucro, então a gente tem que tentar conciliar esse lucro com a capacidade do usuário de pagar pelo serviço. Se for

considerado a qualidade que o serviço deve ter, a gente chega a uma equação muito complexa que tem ficado cada vez mais complicada.”

A EMDEC desenvolve um trabalho de fiscalização e controle da operação do serviço de transporte coletivo, que corresponde à quantidade de viagens realizadas e não realizadas, à quantidade de passageiros e à quantidade de quilômetros rodados. Esse dados são coletados através de amostragem, sendo que o índice de cumprimento das viagens executadas pelas empresas por dia e por linha é calculado mensalmente. As pesquisas da EMDEC concluem que o índice de viagens realizadas, de acordo com o programa, é da ordem de 98%, o que significa que, de cada 100 viagens, duas não são realizadas.

Embora esse índice seja considerado satisfatório em relação ao de outras cidades, a grande dificuldade que a EMDEC enfrenta é de fiscalizar a qualidade do serviço oferecido pelas empresas permissionárias de ônibus. Das viagens realizadas, quantas estão sendo realizadas dentro do horário ? O ônibus está com excesso de passageiros ? Quais são as condições de limpeza, e de segurança do veículo? Como os funcionários do serviço tratam o usuário ? Os pontos estão bem colocados ? Há neles infra estrutura suficiente para atender o usuário ? Tais questões deveriam ser respondidas, mas para isso a EMDEC teria que desenvolver uma pesquisa qualitativa, envolvendo basicamente o usuário. Há preocupação nesse sentido, porém, não se cogita no momento de desenvolver tal empreendimento porque ele exigiria recursos humanos especializados não disponíveis atualmente. Os técnicos da EMDEC reconhecem que, apesar das melhorias já realizadas, o usuário avalia negativamente o serviço e tem muitas razões para isso.

Em 1994, a EMDEC tentou desenvolver um projeto que iria detectar com muita precisão a qualidade e a eficiência do sistema de transporte coletivo. A tecnologia de obtenção de informações ocorreria por um sistema de satélite (GPS), tecnologia muito usada pelas empresas de transporte de carga para garantir a segurança e o controle dos caminhões. No caso dos ônibus, eles seriam equipados com uma antena receptora de GPS podendo ser acompanhados em qualquer lugar do globo terrestre devido ao conjunto de 121 satélites colocados em órbita pela Nasa. Com esse equipamento seria possível fazer o trabalho *on line* em tempo real através de uma tela acompanhando o desenvolvimento de cada ônibus no sistema, como é feito o controle do metrô, de modo a fornecer informações

precisas do horário em que cada ônibus sai de cada ponto inicial ou final da cidade, o que corresponde a controlar 180 linhas em 180 pontos de ônibus em média.

Com esse propósito, uma licitação foi aberta para terceirizar esse tipo de serviço. Infelizmente esse projeto não foi realizado porque a empresa vencedora da licitação havia apresentado um documento falso do Certificado Negativo de Débito do INSS. Segundo o Engenheiro coordenador do setor de controle da EMDEC, se esse trabalho tivesse sido desenvolvido, com certeza, o município estaria num estágio mais avançado de controle do serviço em termos qualitativos, podendo cobrar mais das empresas por operação, fiscalizando e planejando melhor o sistema. Diante da questão legal desenvolvido conjuntamente ao problema, não há expectativa do tempo que será necessário para poder implantar esse sistema.

Um outro fator que preocupa a EMDEC é a questão do monopólio de poucas empresas no sistema e o fato do poder público não ter condições de quebrá-lo. Pela própria característica da operação do serviço, o transporte não pode ser tratado como um outro setor qualquer que vende um determinado produto, disputando o cliente no mercado através do preço, qualidade e facilidade de compra. O transporte coletivo exige forte regulamentação e controle do poder público no sentido de promover coerência ao sistema e evitar que as empresas se concentrem em linhas mais rentáveis e deixem descobertas as de menor rentabilidade.

Outra questão refere-se à criação recente do conceito de cliente no setor de transporte, que só começou a ser difundido com a entrada dos “perueiros” em Campinas, em competição com os ônibus tradicionais. A entrevista com um dos técnicos da Secretaria do Transporte mostra como essa questão é percebida:

“...tratar o passageiro como cliente, isso começou ontem aqui em Campinas. Um dos únicos méritos que têm os perueiros na cidade é questionar esse tipo de problema. Quando as peruas começaram a surgir, houve esse questionamento, como o usuário é tratado pelo empresário de ônibus ou pelas empresas permissionárias. Realmente, ele não é tratado da melhor maneira possível e aí entra a história de

conseguir informações de qualidade e não de quantidade. Aí existe uma culpa nossa também, do órgão público, porque nós poderíamos descobrir essas informações e questionar o empresário. Então, se houve um ponto positivo com a entrada dos perueiros no município, ele está relacionado com a tendência de melhora no tratamento aos usuários ...”

Apesar de não desenvolver um trabalho sistemático de obtenção de informações sobre a satisfação dos usuários de ônibus com o serviço oferecido, a EMDEC tem desenvolvido ultimamente alguns canais de comunicação com o usuário, além do sistema telefônico 156, que é o sistema geral de reclamações promovido pela Prefeitura. Uma outra linha telefônica, a 1517, foi recentemente inaugurada com a função exclusiva de registrar reclamações de trânsito e transporte.

O contato com a população passou também a ser intensificado através de reuniões com as Sociedades de Amigos do Bairro. Quando o setor do planejamento da Secretaria precisa alterar alguma linha, por exemplo, esse assunto é levado a essas Reuniões com o intuito de sentir mais de perto as repercussões da medida. Uma outra medida recentemente implementada foi a Gerência de Atendimento Comunitário, que atende o público e desloca funcionários da EMDEC para conversar com a população de determinado bairro, quando esta se diz insatisfeita com o serviço de transporte coletivo.

Segundo a opinião de um dos técnicos da EMDEC entrevistado, o que realmente falta é melhorar um pouco mais essa relação entre a população e os canais de comunicação para que eles sejam mais efetivos, fornecendo informações mais precisas sobre o sistema, onde o empresário possa ser cobrado por um serviço de maior qualidade.

A questão da entrada dos perueiros em Campinas, assim como em todas as outras cidades brasileiras, aconteceu de forma não planejada. Foi uma repetição do que já havia acontecido em São Paulo e em algumas capitais do Nordeste, onde os perueiros têm estado presentes há muitos anos. Em geral, o único elemento que muda de uma cidade para outra tem sido o tratamento que os órgãos públicos dão para essa questão, que vai desde de um projeto de regulamentação e de controle do problema (inclusive de proibição do

mesmo), ou de indecisão, geralmente, acompanhada de confusão. A situação do município de Campinas encontra-se muito mais próxima desse último caso do que do primeiro.

As primeiras 6 peruas foram detectadas no município, entre os meses de junho e julho de 1997, na região do Ouro Verde. A mídia escrita lançou várias matérias nos jornais comentando o evento. Diante desse fato, num primeiro momento, a EMDEC foi contrária à entrada dos perueiros no município, alegando que esse tipo de veículo não iria resolver o problema do transporte coletivo. Segundo a percepção dessa instituição, nenhuma perua haveria de querer cobrir as áreas onde faltam ônibus, enquanto haveria uma super oferta de peruas, competindo com ônibus nas regiões mais lucrativas.

Geralmente, o serviço de perua é explorado por autônomos, que possuem uma capacidade de investimento muito menor do que a do empresário de ônibus. Em tais condições, o perueiro dificilmente poderia trabalhar um mês com prejuízo, como acontece com as empresas permissionárias, que pertencem a grandes grupos econômicos com estrutura financeira forte o suficiente para administrar prejuízos durante um determinado período ou em determinadas linhas.

A estrutura desses veículos (peruas e vãs) foi outro fator questionado pela EMDEC. Mesmo as vãs mais modernas e de marcas importadas não foram projetadas para o tipo de trabalho que o ônibus executa, ou seja, de transportar pessoas ininterruptamente, de um ponto para o outro, abrindo e fechando porta, subindo e descendo passageiro. Esse tipo de veículo pode se adaptar a essas condições por no máximo dois anos, após os quais haverá problemas de manutenção. Quando o veículo começar a exigir manutenção, o alto custo financeiro deverá ser somado à impossibilidade de trabalho durante o período em que o veículo permanece na oficina. De acordo com o diagnóstico da EMDEC, não deverá passar muito tempo para que os perueiros comecem a sentir pressões financeiras sérias no desenvolvimento de seus negócios.

Nos casos de roubo de peruas (todas elas possuem seguro, critério este exigido no processo de regulamentação), a seguradora demora em média um mês para ressarcir o segurado e ele só poderá circular novamente se o veículo estiver em seu nome, o que significa que ele ficará um determinado tempo sem poder trabalhar. É uma situação muito

diferente em relação ao empresário de ônibus. Se um de seus veículos quebrar, bater, ou ser roubado ele dispõe de uma frota reserva, que pode substituir aquele veículo sem interromper a circulação e o compromisso com a Prefeitura.

Como a opção, num primeiro momento, foi de coibir a entrada dos perueiros no município, a EMDEC atuou fazendo “blitz” e apreendendo as peruas. Mas como não existia uma legislação eficiente no município que desse respaldo a esse tipo de ação, os perueiros sempre conseguiam uma liminar na justiça para que pudessem voltar a circular novamente. Essa situação levou a EMDEC a mudar sua atitude no sentido de regulamentar e controlar a entrada desses perueiros no município, ao invés de impedir a sua circulação.

O processo de regulamentação foi muito complicado porque a EMDEC teve que desenvolver um projeto que atendesse pelo menos em parte os interesses de vários segmentos da sociedade. O primeiro projeto foi realizado em Outubro de 1997 e aprovado em Abril de 1998. A partir disso, houve uma regulamentação que saiu em Julho de 1998, sendo que a licitação começou efetivamente em Outubro do mesmo ano. Durante esse período, em que a questão ficou mal resolvida, os perueiros continuaram a trabalhar como clandestinos e o número de peruas circulando aumentou assustadoramente. Segundo um levantamento realizado pela própria EMDEC, em fins de 1988, havia 1300 peruas circulando no município.

Com essa invasão, surgiram também várias associações representativas dos interesses dos perueiros, sendo a Associação do Transporte Alternativo (ATA), a mais representativa. Atualmente, fora os veículos que circulam ilegalmente, existem em Campinas 480 perueiros legalizados, além de 33 perueiros que estão trabalhando em função de liminares que lhes foram concedidas pela justiça. Desses 480 perueiros legalizados dois tiveram suas permissões caçadas por problemas administrativos. Um deles foi por uso de mão de obra infantil, o que resultou a pedido da promotoria que cuida do estatuto da criança e do adolescente, na criação por parte da Emdec de uma cláusula na legislação municipal que revogava a permissão do permissionário se este fosse pego usando mão de obra infantil. O outro caso, que também teve a permissão revogada foi pelas 10 multas recebidas durante o ano que segundo a lei, o permissionário que acumular 10 autuações em um ano perde a permissão. Existiram também outras situações em que o cidadão nem

chegou a receber a permissão porque desistiu no meio do caminho. O número máximo estabelecido de 500 peruas circulando foi calculado em função da atual conjuntura do município em absorver tal serviço, levando em consideração alguns fatores:

- situação de equilíbrio entre as peruas e os ônibus sem favorecer uma ou outra categoria;
- capacidade que o município apresenta para administrar e fiscalizar tal serviço;
- capacidade que o município mostra de absorver as peruas e vãs, não só em função das permissionárias de ônibus, mas também da capacidade do sistema viário, do aumento do número de veículos em circulação e da poluição ambiental, sendo que, do ponto de vista ambiental, as peruas e vãs, que transportam um número muito menor de passageiros, queimam uma quantidade de combustível muito maior em proporção ao número de passageiros do que os ônibus.

Segundo o Engenheiro da EMDEC, coordenador da área de desenvolvimento e planejamento, a regulamentação do transporte alternativo foi concedida porque a melhora do serviço em transporte coletivo não é possível de um dia para o outro. O ideal seria desenvolver um projeto a longo prazo que envolvesse apenas o empresário de ônibus para que o serviço oferecesse mais qualidade. De um modo geral, os técnicos entrevistados consideram que o surgimento das peruas no município é um mal necessário, uma vez que atende à demanda à curto prazo. Sem subsídios do Poder Público em favor dos ônibus, sem um sistema viário melhor estruturado em função do transporte coletivo, o sistema de transporte coletivo, baseado fundamentalmente no ônibus, não terá como melhorar o serviço a curto prazo. Vejamos uma das entrevistas:

“Se você pegar o investimento nos últimos 10 anos em transporte no município você vai ficar abismado, porque em infra-estrutura foi quase nada. Nós não construímos nada, corredores, faixa exclusiva, abrigo, terminal. A administração passada investiu muito em trânsito, mas em transporte, infelizmente, não houve nada. Uma outra questão

que eu coloco é que se a gente conseguisse aumentar a velocidade comercial dos ônibus as peruas não teriam tanta possibilidade de concorrer, porque uma coisa que atrai muito os usuários para as peruas é essa possibilidade de velocidade de deslocamento. Além desse aspecto, o aparecimento das peruas tem a ver com a situação de desemprego no Brasil, pela facilidade em adquirir veículo comercial e também pelo preço relativamente baixo do combustível. Mas o principal fator que desequilibra em favor das peruas é que elas têm muito mais agilidade no trânsito, além de ser mais confortável para o usuário, apesar do fato de que em Campinas não há passageiro de ônibus pendurado na porta, viajando como sardinha em lata. Ainda assim, é impossível pensar no ônibus rodando em horário de pico só com lotação de banco, como no caso das peruas. Isso porque o Estado Brasileiro não consegue mais subsidiar absolutamente nada, as Prefeituras estão quebradas, o Estado está quebrado, o Governo Federal está falindo. Se alguém inventar um milagre de melhorar o serviço, sem onerar o Poder Público e sem aumentar a tarifa do consumidor, a gente copia aqui...”

Além dos perueiros legalizados que circulam nas linhas municipais existem 450 peruas e vãs que fazem o serviço inter-municipal em 4 itinerários distintos vindo de Paulínia, Sumaré, Hortolândia e Monte-Mór. O grande problema para que a EMDEC possa regulamentar e fiscalizar esse serviço é o fato de Campinas ser uma região metropolitana, que sofre interferências de outros municípios; e também pelo fato do serviço intermunicipal ser de jurisdição do DER (órgão estadual) que tem atuado de forma muito tímida sobre essa questão, sem que ter previsto qualquer regulamentação para esse tipo de serviço. Essa condição permite que várias peruas com placas de outros municípios possam atuar irregularmente em Campinas.

A alternativa encontrada pela EMDEC para minimizar o problema foi conhecer quem eram esses perueiros, em que condições estavam trabalhando, para, em seguida, estabelecer algumas rotas que eles poderiam percorrer. Em Janeiro de 1999, quando se

intensificou a fiscalização no serviço de transporte alternativo, a EMDEC chegou a apreender várias peruas que vinham de outros municípios da região, o que resultou numa greve de fome de perueiros em frente à Prefeitura, que durou 28 dias. O que ficou estabelecido é que os perueiros de fora não poderiam mais embarcar ou desembarcar passageiros dentro de Campinas. Mas a fiscalização disso acabou sendo praticamente impossível. Por esse motivo, o secretário resolveu fornecer uma autorização provisória para os inter municipais circularem até maio de 1999. Sendo essa regulamentação considerada bastante precária tinha-se a esperança de que ela poderia ser melhorada através da colaboração dos demais municípios da região e da participação mais efetiva do Departamento de Estradas de Rodagem a nível estadual. Como o prazo da autorização provisória havia se esgotado e nenhuma mudança havia acontecido, a Emdec decidiu fiscalizar esse serviço aplicando a legislação municipal, mas isso não foi possível. Vejamos a entrevista:

“Eles são em 450 perueiros, sempre foram bem mais organizados do que os municipais, não sei exatamente porque mas talvez porque eles tenham dividido as linhas entre as cidades, então tem uma cooperativa em Hortolândia, em Sumaré, em Paulínia e não sei onde, e cada organização dessa manda e desmanda. Nós tentamos fiscalizar, nós queríamos barrar a entrada deles lá no Outlet mas nós não conseguimos, foi uma briga enorme, deu quebra-quebra, atacaram fogo em um ônibus. A partir desse episódio nós não fomos mais atrás deles, eles entram na cidade basicamente pela Norte-Sul passam pela Senador Saraiva e lá existem 2 ou 3 terminais deles, um deles é aqui no ex-Eldorado e a gente não interfere, ficou dessa forma nós não mexemos mais com os inter municipais.”

A Emdec acredita que o problema da regulamentação dos perueiros de transporte inter municipal será solucionado a médio e longo prazo. A esperança da Emdec é que com a aprovação da legislação metropolitana, que provavelmente começará a ser estruturada em 2001, vai se criar na região metropolitana de Campinas um órgão de gerência para o transporte inter municipal nos moldes da MTU que existe em São Paulo e

em Santos, onde a estrutura de gerenciamento é ligada a Secretaria de transportes metropolitano.

Com a fiscalização comprometida diante da situação dos inter municipais, os clandestinos municipais passam a circular com frequência. Em julho de 1999, o número de clandestinos rodando chega a 400. Como a Emdec não tem autorização para parar veículos durante uma blitz, o apoio da Polícia Militar torna-se indispensável e necessária para a realização da fiscalização. Vejamos a entrevista com o engenheiro da Emdec:

“Existe uma distinção muito clara entre fiscalização de trânsito e fiscalização de transporte, nós aqui no Detransp executamos a fiscalização de transporte, nós temos um agente de fiscalização, ele observa o cumprimento da legislação municipal que disciplina o serviço de transporte, ele não está preocupado com trânsito, com aspectos que envolvam trânsito, ele não aplica o código de trânsito, até algumas infrações que os operadores cometem elas são iguais as que estão no código de trânsito, nós também verificamos lotação, que é primordial, de ônibus, de perua, de transporte escolar e tudo mais, só que lotação também é algo que o código de trânsito trata, então nesse aspecto as duas legislações coincidem em alguns itens, mas o cidadão pode ser autuado pela Emdec por essa fiscalização em relação ao cumprimento da legislação municipal por estar com excesso de lotação, agora tem outras coisas que nem essa fiscalização muito menos o amarelinho (fiscaliza trânsito, ele verifica a aplicação do código de trânsito) pode pedir documento do carro ou do condutor do carro, nem eles tem competência para isso. Por isso inclusive, para todos os serviços que são regulamentados no município existe um documento específico para aquele transportador, por exemplo os taxistas tem carteirinha própria, o transporte alternativo também tem carteirinhas próprias que identificam o veículo, os condutores do veículo e até o cobrador, o escolar e o fretamento também, esse documento nós podemos exigir porque a nossa regulamentação

municipal prevê esse documento. De qualquer forma existe um outro aspecto além da competência, que é a questão da autoridade pela Polícia Militar, um bloqueio da PM ninguém vai desrespeitar, um bloqueio da Emdec o cara pode até sair voando que a gente não vai parar, então por esse motivo a presença da PM é primordial.”

A Emdec reconhece que o esquema de fiscalização em mega operações não era eficaz por vários motivos:

1. Era uma operação muito complexa e demorada;
2. O número de peruas apreendidas era muito grande;
3. O tempo gasto na blitz era suficiente para que os perueiros inter municipais se organizassem (através da comunicação por rádio) e enfrentassem a fiscalização criando um conflito;
4. E as peruas que eram apreendidas acabavam sendo liberadas ou porque não se conseguia levá-las para o pátio ou porque se negociava na hora a liberação, evitando um conflito mais sério.

Diante desse impasse, a Emdec resolveu elaborar um plano para fiscalizar pequenas operações para tentar tirar aos poucos os perueiros clandestinos de circulação. A entrevista abaixo revela detalhes dessa operação:

“Montamos um esquema com a PM de apreender no máximo duas peruas e não mais 10, 12, 15 como fazíamos antes, aí foi difícil fazer com que a PM voltasse a nos apoiar porque houve uma repercussão muito negativa com o incidente da sul-leste perto da garagem da Caprioli um pouco antes do trevo da Bosh, onde a fiscalização apreendeu 10 peruas e o pessoal enfrentou, o batalhão de choque foi para lá dispersou o pessoal e nesse meio tempo queimaram uma perua, e colocaram fogo em três ônibus da Caprioli dentro da garagem dela, e isso repercutiu no Estado inteiro e o Secretario de

Segurança pediu mais cuidado para que não se criasse mais esse tipo de conflito. Então nós montamos pequenas equipes junto com uma viatura da PM e um guincho, pegávamos o primeiro perueiro e já encaminhávamos para o pátio se desse para pegar um segundo tudo bem, porque era uma coisa assim de 15 minutos, resolvíamos tudo e íamos embora. Já um comboio até o pátio, PM, fiscalização da Emdec e o carro apreendido, quando chegávamos no pátio, saía uma segunda equipe com a PM e ia para outro lugar não dando tempo para que eles se organizassem e enfrentassem. Nós ficamos mais ou menos de setembro até final de novembro de 1999, em três meses no máximo nós tiramos os clandestinos da rua. “

Apesar da legislação para o transporte alternativo ser recente, com quase dois anos de prática e com pouca informação da operação das peruas e vãs, haveria melhores condições de fiscalizar efetivamente esse serviço se determinados critérios, estabelecidos para a operação do serviço, estivessem sendo cumpridos. O fato é que o tamanho do problema, consubstanciado pelo grande número de pequenos empresários de transporte alternativo, a grande mobilidade do mesmo, não tem encontrado um dispositivo de controle e de fiscalização efetivo por parte da Prefeitura. Ninguém duvida que o problema das peruas não é e não será um problema facilmente equacionável.

De um modo geral, todos os técnicos entrevistados consideraram o problema das peruas como algo negativo para o município, uma vez que congestionava o trânsito, produz um índice maior de poluição e oferece um padrão de segurança ao usuário muito menor do que o oferecido pelo ônibus. A administração passada acusa a atual de ter sido fraca no sentido de controlar o problema, como mostra a entrevista abaixo:

“A entrada das peruas na cidade foi um processo desastroso. O prefeito atual, num lance de fragilidade administrativa, fez uma declaração infeliz, ao dizer que elas poderiam entrar até que houvesse regulamentação. Com isso, as associações de transporte alternativo, montadas da noite para o dia, imediatamente publicaram anúncios nos jornais de São Paulo afirmando que, em Campinas, eles

estavam prontos para cuidar dos interesses dos perueiros. Como havia uma taxa de inscrição, elas conseguiram a receita inicial de que precisavam para promover a defesa da categoria. Então, nós tivemos uma invasão naquele momento de quase 2000 peruas, gerando toda essa controvérsia. Com o aumento do número de veículos circulando, o impacto no trânsito foi enorme. Como um ônibus representa de 6 a 7 peruas, então isso infestou a cidade de pontos clandestinos com uma babel de vendedores ambulantes. A população não está reclamando porque ela só é capaz de ver a questão localmente. O problema dela é ter uma condução que a leve embora, ela não está preocupada em ver o global. Agora, você que tem que olhar por cima a floresta inteira, olhar a cidade como um todo, você vê que a qualidade do serviço caiu muito”.

Há um consenso entre os entrevistados de que o problema das peruas torna-se mais e mais difícil de ser controlado. A Prefeitura tem se colocado numa posição defensiva e tenta manter o limite de 500 peruas no Município. A questão virou um problema social, porque envolve famílias que não têm outro meio de sobreviver. O trecho de entrevista abaixo expressa bem esse ponto.

“O problema das peruas vai ser cada vez mais difícil de ser controlado, porque é duro a vida de um perueiro. Ele trabalha de 10 a 12 horas por dia para ter aquele dinheirinho. Não é brincadeira, na hora em que a perua começa a ficar velha ela dá manutenção, na hora em que ela quebra ele fica três a quatro dias sem trabalhar, sem ganhar. Agora, com o dólar caro, renovar essas peruas importadas vai ser muito mais difícil ainda. É inevitável que, em poucos anos, as peruas importadas deverão dar lugar às peruas Combe, o que já está acontecendo em Recife, Olinda e Salvador. O problema é que a qualidade da Combe é desastrosa, é um veículo desatualizado, perigoso e desconfortável. Será difícil não ver a questão do trânsito urbano como um problema cada vez mais difícil de ser resolvido”.

De acordo com os técnicos entrevistados, além da Prefeitura, ao empresário de ônibus cabe também uma parcela substancial de responsabilidade pelo problema do trânsito trazido pela invasão das peruas. O empresário de ônibus é considerado responsável pelo problema por ser um empresário que utiliza meios antiquados de produção e de oferta de serviço. A sua incapacidade de considerar o usuário como um consumidor exigente, como ele está se tornando hoje em dia, é vista como a fraqueza fundamental que permitiu a ascensão das peruas. O segmento de entrevista abaixo expressa bem esse aspecto.

“O empresário de ônibus é um grande incompetente na área, a gente fala isso para eles, eles ficam com a orelha quente, mas só agora estão começando a enxergar tardiamente o problema, que acabou se voltando contra eles próprios. O usuário era cativo, ficava lá no ponto de ônibus esperando o dia todo pelo coletivo e o empresário ficou mal acostumado com isso. Então ele não tratava o usuário como cliente, tratava-o como se fosse um gato, que necessitava saltar os degraus elevados do coletivo, num ambiente barulhento - devido ao motor dianteiro - e inóspito, por causa da super lotação. Os empregados eram mal remunerados, isso a gente conseguiu dar uma melhoria com a cesta básica, os “tickets” e o convênio médico. Por causa disso, os empresários passaram a criticar a minha administração dizendo que eu favoreci demais a categoria, o que causou o encarecimento do transporte de Campinas. Mas esta é uma visão errada, porque, estando satisfeita, a categoria presta um serviço melhor. Se tivesse havido melhora no salário da categoria dos transportadores, melhora nos ônibus e apresentação de horários nos pontos, talvez os perueiros não tivessem tido condições tão fáceis de se instalar aqui. Hoje, os empresários estão tendo que levar em conta o cliente, porque ele está cada vez mais exigente. O que está acontecendo em Campinas é um círculo vicioso. Desceu tanto o número de passageiros de ônibus que a receita caiu e teve que aumentar a tarifa, o que favoreceu o surgimento das peruas. Hoje você tem o absurdo da tarifa de ônibus estar mais cara do que a

perua. Com a administração pública desmoralizada, os empresários também não acreditam mais na administração, está tudo no descrédito, eu já sei de três empresários que saíram de Campinas.

Em que pese os problemas mencionados pela EMDEC pela presença de perueiros, um fator positivo foi apontado a esse respeito. Trata-se da mudança muito significativa no comportamento dos empresários de ônibus diante da competição pelo mercado com os perueiros. Essa mudança aconteceu em virtude de um fato que ocorreu em Junho de 1998, quando houve um aumento na tarifa de ônibus para R\$ 1,15 sendo que os perueiros continuaram a cobrar R\$ 1,00. Dessa forma, os empresários de ônibus perderam, em somente um mês, cerca de 500.000 passageiros para o serviço de transporte alternativo, o que economicamente significou uma redução muito brusca da receita.

Diante da pressão social feita pela própria população usuária do serviço e do prejuízo financeiro os empresários decidiram manter a tarifa de ônibus anterior de R\$1,00. Além disso, os empresários de ônibus decidiram também criar o chamado passe fácil, válido somente no horário das 8:00h às 16:00h, contendo 10 passagens por R\$0,85 cada, representando um desconto de 15% para o usuário. Como o efeito foi positivo o horário de validade do passe foi estendido das 5:00h até às 24:00h. Mas, segundo o engenheiro da EMDEC, o empresário de ônibus precisaria mudar ainda mais a forma como administra o seu negócio para que consiga reduzir custos, investindo em produtividade e em capacitação dos motoristas e cobradores, preparando-se para competir no mercado. Vejamos a entrevista:

“Os empresários não querem subir a tarifa, eles estão indo para o lado da redução de custos da mão de obra. Eles não pensam em ganhar em produtividade, em administrar melhor as empresas para ganhar em eficiência, em investir em qualificação da mão de obra, que é pouco qualificada e só perde em qualificação para a mão de obra na construção civil. Então eles partem para a demissão de funcionários ou para o corte de benefícios. É por isso que está havendo essa greve, que já dura uma semana. Eu espero que essa maneira de tentar reduzir custo evolua para a tentativa de trabalhar

melhor, ganhando em produtividade, treinando mão de obra para não desperdiçar nada, nem hora, nem equipamento, nem material. As empresas deveriam evoluir no sentido de saber administrar melhor a mão de obra, os materiais como o combustível, a manutenção dos ônibus, além de trabalhar com eficiência o aspecto financeiro. O mercado para ônibus no Brasil é dos mais atraentes do mundo, então, esses grupos têm poder econômico para oferecer um serviço de melhor qualidade pelo preço que eles cobram, mas ao invés disso, eles caem em cima do usuário ou da mão de obra. Mas eu acredito que eles vão perceber que não adianta atacar esses dois focos, principalmente agora que as peruas estão aí...”

Pensando em melhorar essa questão da qualificação da mão de obra da categoria motorista condutor de ônibus, a EMDEC foi obrigada, através de uma lei municipal, a oferecer um curso de formação e treinamento para os motoristas de ônibus. O curso, é ministrado por uma psicóloga, que treina os próprios funcionários das empresas para que eles possam se tornar multiplicadores desse trabalho com os demais funcionários, ou seja, eles são treinados para que possam treinar os seus colegas nessa função de condutor de ônibus. Essa estratégia foi pensada levando-se em consideração o alto custo que representaria para o empresário a contratação de uma pessoa especializada para realizar esse tipo de trabalho. A EMDEC considera esse objetivo, que se coaduna com o espírito de melhora da cidadania para o trânsito, muito bem sucedido.

Apesar de todas as medidas tomadas para se adaptar ao novo mercado, no final de agosto início de setembro de 1999, as empresas permissionárias de transporte coletivo (ônibus) começaram a retirar de seu quadro de funcionários a categoria cobrador alegando que a receita arrecadada não estava sendo suficiente para cobrir os custos e a melhor maneira que encontraram para reduzir os custos foi reduzir mão de obra. Essa atitude gerou uma revolta muito grande por parte da categoria que tentou através dos seus órgãos representativos evitar que essa medida fosse colocada em prática, mas toda tentativa foi em vão.

Na opinião, de um dos engenheiros da Emdec, essa demissão em massa dos cobradores, além de representar um retrocesso no serviço de transporte coletivo e engrossar as estatísticas dos problemas sociais enfrentados pelo município, acarretou também em consequências graves para o sistema de informação do serviço. O segmento de entrevista abaixo expressa bem essa problemática:

“Os cobradores eles elaboravam um relatório da operação da linha em que você tem além das informações básicas para identificar a linha e a empresa, informações de cada viagem realizada pelo veículo (horário de saída, horário de chegada, quantidade de passageiros) e depois no final um resumo de quantos passageiros foram transportados ao longo do dia e a qual categoria pertenciam aqueles usuários (vale transporte, estudante, etc) o que seria uma classificação do perfil do usuário. Essa informação quantitativa do passageiro nós temos pela bilhetagem, cada vez que o usuário insere o bilhete na máquina ela registra tudo isso e até nos fornece mais informações sobre o passageiro do que nós já tínhamos com o incerrante único. Só que ainda existem aquelas informações sobre a viagem (Km percorrido, quantas viagens realizou, qual foi o horário de realização das viagens), essas informações nós tirávamos do incerrante único relatório feito pelo cobrador, com a saída do cobrador da operação nós perdemos o incerrante único. Nós só não perdemos mais informações porque nós temos a fiscalização que verifica o cumprimento das viagens, isso ainda continua. Para atuar as empresas por descumprimento de ordem de serviço, isso nós não perdemos só que essa fiscalização é amostral porque não tem como a gente colocar fiscal em todas as linhas o dia todo.”

Buscando uma solução para esse problema, a Emdec solicitou ao departamento de informática que desenvolvesse programas para processar as informações da bilhetagem incluindo aquelas informações que não eram possíveis de serem coletadas através do relatório dos cobradores. Esse projeto começará a ser desenvolvido a partir do ano de 2001.

Em novembro de 1999, a empresa Visca pensa na possibilidade de ampliar os seus negócios investindo em ônibus seletivo para concorrer com o transporte alternativo. Essa proposta foi analisada pela Emdec que constatou através da legislação municipal que o permissionário poderia colocar ônibus seletivo em circulação sem precisar fazer licitação pois a criação de uma modalidade diferente de transporte coletivo estava previsto no termo de permissão. Algumas condições foram impostas a empresa para que o projeto fosse colocado em prática. A empresa deveria possuir um decreto da prefeitura criando a linha para o ônibus seletivo, a tarifa deveria ser diferenciada (mais alta), o veículo deveria possuir algumas características específicas que aumentassem o conforto e não poderia levar passageiro em pé. Diante das exigências, a Visca em dezembro de 1999, resolveu fazer uma experiência colocando em circulação 35 carros modelo marco polo volare com capacidade para 22 lugares cobrando uma tarifa de R\$ 1,00 por viagem, sendo que a tarifa estabelecida pela Emdec era de R\$ 1,20.

Na metade do ano de 2000, a Rápido Luxo, a Tuca e a Urca que pertencem ao mesmo grupo de empresários de transporte coletivo percebem que o mercado de linhas seletivas pode ser um bom investimento e decidem operar também com ônibus seletivo. A empresa comprou 100 veículos que não são do modelo marco polo volare, com chassi da Volkswagen e carroceria da marco polo modelo fratello, com capacidade para 28 lugares. Essas empresas começaram a atuar em Outubro de 2000 e estão operando em 13 linhas consideradas estratégicas do ponto de vista da concorrência com o transporte alternativo.

Em setembro de 2000, a Visca deixa de ser permissionária do serviço. Uma parte de suas linhas foi transferida para uma outra empresa permissionária a BVTU que ficou responsável pelas linhas do Padre Anchieta, Manoel da Nóbrega, Jardim Garcia e Jardim Lina. A outra parte foi para a empresa Viação Morumbi onde foi outorgada à ela uma permissão provisória para operar na região Jonh Boy Dulop e nas linhas que vão para o Terminal Campo Grande.

Segundo o engenheiro da Emdec, a introdução do ônibus seletivo no transporte coletivo do município gerou uma polêmica muito grande referente a codificação do chassi do veículo. Vejamos a entrevista:

“A legislação federal classifica os veículos em três categorias em relação a esse aspecto modalidade de veículos, mas existe uma que fala assim veículo de passeio é o veículo que tem capacidade até 9 passageiros incluindo o motorista, 10 a 20 incluindo motorista é micro ônibus, acima de 20 é ônibus. Existe hoje um absurdo na indústria brasileira de ônibus, o mesmo veículo que o empresário de ônibus compra com 22 lugares é vendido para o perueiro com 20 lugares é o mesmo ônibus, o mesmo chassi, o mesmo motor e a mesma carroceria, só que para o permissionário tem 20 lugares e é micro ônibus, para o empresário de ônibus tem 22, 24, 28 lugares e é considerado ônibus. O principal veículo que os permissionários da Stam estão usando hoje chama Marco polo polar, porque as Vãs são consideradas micro ônibus em função da capacidade delas e não em função do aspecto construtivo que é o que deveria ter sido levado em consideração, mas não se criou uma categoria intermediária ou diferente do micro ônibus para as Vãs e elas são micro ônibus, a Vespa, a Tupic, a Hundai, a Sprinter, a Ducato, todas essas são micro ônibus porque tem mais de 10 lugares. Essa Marco polo é a maior fabricante de carroceria do Brasil, ela produz tanto carroceria urbana quanto rodoviário, de qualquer jeito ela percebeu que havia espaço no mercado para esse tipo de ônibus, então ela fez um acordo com a Agrale que produz o motor e o chassi lá mesmo dentro da marco polo e eles produzem a carroceria (Volare) onde o veículo pode ser usado para três fins: transporte executivo, transporte escolar, transporte de lotação, cada carro tem uma capacidade e aí é que está o problema é o mesmo carro, mesmo chassi, mesmo motor, mesma carroceria, só que varia de 14 lugares a 24 lugares. Essa empresa vende o veículo com as características que o cliente quer, só que daí existe uma codificação de chassi que é um número grande e cada pedaço tem um significado, o quinto e sexto dígito do chassi indica a finalidade de uso dele, é o mesmo carro só que pelo número

do chassi você diferencia a utilização, então se o cidadão pedir um carro para o transporte alternativo (Stam) vai sair com o código 03, para o empresário de ônibus é 02, inclusive no começo quando esses carros começaram a chegar aqui nunca ninguém tinha discutido esse problema, apesar de existir essa codificação a marco polo vendia para quem quizesse e ela colocava a quantidade de bancos que o cliente queria mas não se preocupava em colocar o código, por exemplo o número 03 até 20 lugares e o 02 acima de 20 lugares, então alguns permissionários da Stam chegaram a comprar esse carro com o código 02 no chassi, chegou na Ciretran foi classificado como ônibus, apesar de ter 20 bancos, existe um dispositivo no código que especifica o que é ônibus e diz o seguinte: que ônibus é um veículo de transporte de passageiro com mais de 20 lugares mesmo que em função de conforto e segurança apresentem menos bancos do que isso, por exemplo, se você pega um ônibus e transforma aquele ônibus em ônibus leito ele não vai ter 40 lugares, ele vai ter 18 e mesmo assim ele é ônibus. Portanto, essa classificação sai desse código do chassi. Em função disso, a Ciretran classificou esses carros como ônibus porque o código de chassi dele indicava que ele tinha sido produzido para ser ônibus. Quando eles perceberam que a codificação aqui em Campinas fazia diferença passaram a vender para os perueiros com código 03 e para os operadores de ônibus o código 02. Até num primeiro momento a Ciretran não levava em consideração essa codificação, o programa que tinha aqui que era do Detran de São Paulo, passou a fazer diferença o código e aqui o programa da Ciretran de Campinas levava em consideração também essa capacidade, isso não foi uma coisa simples nós levamos uns 6 meses aqui dentro da Emdec para entender tudo isso e principalmente porque a Marco polo e órgão de trânsito não estavam respeitando o próprio código que tinha sido aprovado pelo Denatran, essa codificação quem dá é o Denatran mas essa codificação nunca fez

diferença em lugar nenhum, passou a fazer diferença em Campinas porque o Stam só pode usar micro ônibus e os empresários de ônibus só podem usar ônibus, a legislação municipal é bem clara nesse aspecto. Bem, os permissionários que apresentaram um ônibus e não foram aprovados correram atrás da Empresa e mudaram a codificação do veículo, porque na verdade não fazia diferença nenhuma o que fazia diferença era a capacidade do carro e não fazia diferença porque o programa da Ciretran estava errado e considerava a capacidade do veículo apenas para classificar o carro, por exemplo, aparecia um veículo com código 02 que a princípio seria um ônibus mas com 20 lugares eles classificavam como micro ônibus, o empresário comprava o carro com código 03 que deveria ser micro ônibus mas como tinha 24 lugares era classificado como ônibus. Então, quando nós descobrimos todo esse rolo a Emdec questionou o órgão de trânsito e aí eles consertaram o programa para levar em consideração a codificação do chassi, e nesse momento que 6 pessoas comprou o carro ainda, achando que não tinha problema nenhum chegou aqui o programa já estava alterado e eles foram classificados de acordo com a codificação do chassi. Em alguns casos a Empresa modificou o chassi, refizeram nota fiscal os outros casos eu não sei mas eu acho que foi resolvido pelo próprio delegado. Enquanto eles não conseguissem mudar os documentos a princípio nós não poderíamos autorizar e aí o conflito é sempre aqui, a culpada é sempre a Emdec, a Emdec não tem nada haver com esse rolo, não foi ela quem criou, o cidadão que foi comprar não sabia direito o que ele estava comprando e a Marco polo também não explicou e o programa criado para a Ciretran classificou errado num primeiro momento e quando começou a classificar de forma correta gerou essa confusão, então o cidadão tem que se entender com o órgão de trânsito ou com o vendedor do chassi mas a primeira instância é a Emdec que não quer deixá-lo operar.”

Um outro problema enfrentado pela Emdec foram as consequências geradas com a mudança na legislação municipal em abril de 2000, onde foi aprovada uma lei municipal que fez 3 alterações na lei original do transporte alternativo. A entrevista abaixo revela essas consequências:

“Essa nova lei que foi aprovada, permite a transferência de permissão(alvará) o que acabou criando um comércio clandestino na cidade, apesar da gente entender que permissão não pode ser transferida. O que nós contestamos na transferência é que a lei federal a outorga de permissão e concessão só é conseguida pelo cidadão através de licitação pública, o que não acontece no processo de transferência. A permissão passa a ser comercializada como um ponto comercial, agora isso é uma aberração porque um ponto comercial cada um pode abrir em qualquer lugar, existe pouca restrição para você abrir um ponto comercial o que não acontece com a permissão. A outra alteração que nós não gostaríamos que ela estivesse ocorrido foi aumentar a capacidade do veículo de 16 lugares para 20, justamente o limite para micro ônibus. Quando nós fizemos a lei 9.700 lá em meados de final de 1997, a maior perua que existia na época era a Sprinter, a Tupic tinha 16 lugares e por isso nós colocamos 16 lugares, não existia ainda esse direito para 20. Então os permissionários passaram a comprar o modelo Marco polo volare que tem de 14 a 24 lugares com 16 lugares. Quando veio a alteração em abril aqueles que já tinham comprado o carro com 16 lugares pediram para aumentar a capacidade para 20, mas recentemente tem permissionário que tem Sprinter e quer mudar a capacidade para 20 lugares, sendo que ela foi construída para 15 lugares. Você pode mudar a característica do seu carro, existem regras para isso, você tem que ir para o Imetro e pedir para que eles aprovem a mudança de característica que será feita. Então, os permissionários daqui adaptam o veículo, ou seja, colocam mais bancos, vão até São Paulo ou às vezes ficam aqui em Campinas mesmo porque o Imetro

credenciou uma série de outras empresas para fazer o teste de segurança veicular nesse veículo alterado. Lá eles fazem um monte de testes de segurança, digibilidade, estabilidade, etc e se passar nesse teste esse órgão emite um laudo dizendo que o veículo foi aprovado e o Imetro fornece um certificado de aprovação, com esse documento ele vem até a Emdec e nós não podemos fazer nada a não ser dar autorização para ele ir até a Ciretran trocar os documentos para aumentar a capacidade de 16 para 20 lugares. O questionamento que é feito é sobre os critérios que estão sendo usados para dar essa aprovação. A Emdec está tentando encontrar uma brecha para não aceitar o laudo do Imetro questionando justamente segurança. Nós teríamos que criar uma legislação municipal que deixasse muito claro essa questão da segurança. Atualmente existem 2 pedidos, mas o potencial de pedidos para essa mudança por parte dos perueiros é grande pela quantidade de Sprinters que existem.”

Um outra questão que foi levantada pelo entrevistado é que algumas fábricas produzem modelos de veículo que podem tanto servir para transporte de carga como para transporte de passageiro, um exemplo disso é o veículo modelo Sprinter que foi desenhado originalmente pela Mercedes Bens para ser um furgão específico para o transporte de carga mas depois o fabricante percebeu que poderia haver um mercado para este mesmo carro só que adaptado para transporte de passageiro. Então, atualmente existe no mercado o veículo modelo Sprinter que serve tanto para transporte de carga como para transporte de passageiro. Na opinião da Emdec, essa função mista do veículo é inviável pois pode colocar a vida das pessoas em perigo, pela falta de segurança que o veículo pode apresentar se o proprietário começar a desparafusar e parafusar os bancos diversas vezes pois o único veículo apropriado e autorizado para exercer essa função mista é o veículo modelo perua Kombi onde os bancos podem ser retirados sem prejudicar a segurança do veículo. Vejamos a entrevista:

“Recentemente, nós tivemos um caso de um cidadão que apareceu com uma Sprinter e com um laudo do Imetro permitindo que ele usasse o veículo de forma mista, como carga e passageiro. Se ele

fosse usar o carro como carga ele desparafusava os bancos e depois parafusava os bancos novamente. Só que isso é inviável, a pessoa não vai ficar toda hora parafusando e desparafusando banco e quem diz que uma hora esses bancos não vão ficar comprometidos na questão da segurança. Nós só tivemos conhecimento dessa situação porque o cidadão iria usar o veículo como transporte de carga a nível comercial e para isso ele precisava ter autorização da Emdec com colocação de placa vermelha no veículo. Se você for comercializar ou ganhar dinheiro com transporte de carga ou com transporte de passageiro você é obrigado a ter placa vermelha. E aí novamente nós questionamos os critérios que o Imetro utiliza para dar um laudo permitindo que o cidadão use o seu veículo de forma mista sem levar em consideração a questão da segurança e a inviabilidade no caso da modelo Sprinter de ficar desparafusando e parafusando os bancos, isso é inconcebível, trabalhoso, e essa função mista não é apropriada ao modelo do veículo. Se nós observamos essa é a segunda situação delicada de aprovação de laudo do Imetro que nós questionamos o aspecto segurança. Então, como eu havia dito anteriormente nós estamos tentando encontrar uma maneira de não aceitar o laudo do Imetro questionando o aspecto segurança mas eu acredito que isso só vai ser possível se nós criarmos uma legislação municipal que especificasse essa questão da segurança.”

No que diz respeito ao entrosamento físico das peruas com os ônibus, a EMDEC se depara com a enorme dificuldade de estabelecer um planejamento que os integre coerentemente em meio urbano e interurbano. O problema maior diz respeito à dificuldade de se controlar um sistema em expansão em pleno andamento, que se iniciou sem qualquer sentido de planejamento. A entrevista abaixo com um dos engenheiros da EMDEC revela a dificuldade que um planejador encontra, principalmente quando se depara com as soluções emergenciais a curto prazo ditadas pela vontade política do momento. Vejamos a entrevista:

“A EMDEC gostaria de ver o sistema de transporte alternativo como um serviço complementar ao ônibus, só que para você montar um sistema desse tipo seria preciso olhá-lo de cima e começar tudo de novo. O problema é que não dá mais tempo para fazer isso, porque demandaria tempo, uns dois anos para se projetar uma estrutura adequada e começar a organizar o serviço. No papel, dá para imaginar um sentido de integração entre perueiros autônomos e empresários. Os ônibus iriam atender os principais corredores, as principais vias, enquanto as peruas iriam oferecer um atendimento complementar. Na prática, isso seria um empreendimento difícil, dá para fazer, só que não é possível fazer isso em seis meses, mas talvez em 3 anos. O problema é que tudo no Brasil é emergencial, você precisaria ser um visionário que não se preocupasse muito com o que está acontecendo agora para tentar administrar a crise no transporte. Agora, pensando num projeto de médio a longo prazo e que fosse religiosamente implantando, seria necessário azeitar muito a questão política, pensar muito a questão econômica financeira e mudar completamente a legislação que envolve o serviço de transporte. É muito difícil que isso aconteça mas que deveria acontecer, deveria...”

EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO

Desde 1984, o município de Campinas tem implementado, através da Secretaria de Transportes, um programas de Educação no trânsito, que têm sido considerados modelos para outros meios urbanos no Brasil: o Programa de Educação e Segurança no Trânsito. Este programa tem como objetivo desenvolver um conjunto de ações voltadas à segurança de pedestres e motoristas no Município. O programa centra-se no enfoque multidisciplinar, a fim de atingir os fatores causais da acidentalidade, e objetiva mudança de comportamento da população em geral, através da conscientização da segurança enquanto valor pessoal a ser incorporado como prioridade, e da sua relevância para a qualidade de vida. Objetiva

também a incorporação de hábitos e valores para a segurança no trânsito, através de ações como engenharia e fiscalização.

O programa objetiva atingir a comunidade como um todo, com a participação dos setores organizados da sociedade e das demais instituições públicas e privadas, gerando resultados mais abrangentes, consistentes e duradouros. As ações principais são:

- integração com ações permanentes através da implantação de um conjunto de projetos articulados entre si;
- mobilização da comunidade visando identificação com cada unidade do programa;
- definição de metas, métodos e técnicas a serem empregados em cada unidade do programa;
- monitoramento através de verificação de resultados e atuações corretivas;
- investigação científica das causas básicas regionais relevantes nos acidentes de trânsito.

O programa, iniciado em 1994, teve como ponto fundamental a participação de empresas de grande porte, como a Mercedes-Benz do Brasil no patrocínio de alguns dos projetos desenvolvidos, além de parte do gerenciamento, o que contribuiu para a divulgação de sua imagem em todos os eventos relacionados ao assunto na cidade. O programa ganhou os prêmios Volvo² de segurança no trânsito nos anos de 1995 e 1996.

² O Programa Volvo de Segurança no Trânsito foi criado em 1987 pela Volvo do Brasil, com a finalidade de sensibilizar, conscientizar e mobilizar a sociedade brasileira para a gravidade da violência no trânsito. Uma das principais atividades do programa é a premiação anual das pessoas e entidades que se destacam na promoção da segurança de trânsito. Foram realizados cerca de 100 seminários e simpósios brasileiros e latino-americanos, com discussão de 4.000 trabalhos. Em doze anos, o programa conseguiu muitas conquistas, tendo influenciado a criação dos Anos Brasileiros de Segurança e Educação no Trânsito, a decretação da obrigatoriedade do uso do cinto de segurança e a elaboração do novo Código Brasileiro de Trânsito.

No interior desse programa, merece um destaque especial o Programa de Ensino de Trânsito nas Escolas – PETE, que, devido ao seu grande sucesso, acabou por se tornar o aspecto mais visível de seus objetivos. Além do PETE, o programa tem se concentrado na promoção de palestras por ocasião de algum evento específico na comunidade. A maior parte das solicitações nesse sentido vêm de empresas pedindo esclarecimento sobre o novo código, sobre educação no trânsito, treinamento de direção defensiva, principalmente nas ocasiões dos programas de segurança do trabalho.

O principal objetivo do PETE é o de desenvolver na criança e no adolescente uma percepção da realidade no sentido de torná-los pessoas capazes de tomar conta de si dentro do trânsito, seja na condição atual de pedestre ou futura como motorista. Outra preocupação do projeto é a de ajudar o jovem a entender os perigos do trânsito, os sinais e as regras de circulação, considerando que a segurança deve ser um aspecto de realização das coisas diárias e constituir parte integrante das experiências escolares, contribuindo para a melhoria de sua qualidade de vida. Portanto, o ponto fundamental é a adoção de um comportamento seguro no trânsito, partindo do pressuposto de que o espaço onde o aluno iniciará esta conduta será o próprio espaço que ele ocupa dentro da escola.

O PETE é direcionado a alunos matriculados em 1º. grau das três redes de ensino (municipal, estadual e particular) do Município, para a faixa etária de 7 a 14 anos. Compreende a elaboração de materiais específicos de apoio, oferecidos às coordenadoras do projeto dentro de cada unidade escolar, com atividades previstas para todo o ano letivo. Todas as inscrições das unidades escolares são voluntárias, bem como o trabalho de coordenadores pedagógicos e professores.

Em 1995, foram trabalhadas 18 escolas, atingindo cerca de 12.000 alunos e 209 professores. Em 1996, o número de escolas cresceu para 54, com cerca de 23.000 alunos e 800 professores, o que mostra o interesse crescente pelo projeto. Em 1997, o número de escolas que participaram do projeto em Campinas foi de 210 e 170 escolas de outros municípios da região (Aguai, Espírito Santo do Pinhal, Holambra, Indaiatuba, Jaboticabal, Jaguariúna, Monte Mor, Santo Antônio de Posse, Santo Antônio do Jardim, São João da Boa Vista, São Sebastião da Gramma, Sumaré, Valinhos, Vargem Grande do Sul e Vinhedo), que fazem parte das mesmas delegacias de ensino; o número de professores em Campinas

foi de 7.800 e 2.840 de outros municípios; o número de alunos em Campinas foi de 140.000 e 38.220 em outros municípios. Em 1998, o número de escolas em Campinas foi de 255 e 81 escolas de outros municípios (Holambra, Indaiatuba, Jaguariúna, Monte Mor, Santo Antônio de Posse, Sumaré, Valinhos e Vinhedo); o número de professores foi de 8.570 em Campinas e 2.430 em outros municípios; o número de alunos foi de 120.600 em Campinas e 32.400 em outros municípios. Em 1999, foram 224 escolas do município de Campinas e 108 escolas de outros municípios da região (Holambra, Indaiatuba, Jaguariúna, Joaquim Egídio, Monte Mor, Santo Antônio de Posse, Sousas, Sumaré, Valinhos e Vinhedo); o número de professores foi de 7.900 em Campinas e 2.800 em outros municípios; o número de alunos foi de 110.000 em Campinas e 36.000 em outros municípios. Em 2000, foram 119 escolas em Campinas e 103 em outros municípios da região (Capivari, Elias Fausto, Holambra, indaiatuba, Jaguariúna, Monte Mor, Rafard, Santo Antônio de Posse, Santo Antônio do Jardim, Sumaré, Valinhos e Vinhedo). O trabalho é desenvolvido com alunos de pré-escola, primeiro e segundo grau. A intenção é de desenvolver esse trabalho junto aos alunos do terceiro grau. Segundo o coordenador :

“...a gente só não trabalha com universidade ainda, mas nós dispomos de tecnologia disponível para isso. O que nos falta é tempo disponível, porque nós temos apenas 4 educadoras de trânsito para trabalhar todas essas escolas. Partindo do princípio da qualidade total, nós só vamos chegar ao ensino de terceiro grau quando tivermos consciência de que vai ser produtivo. Nós prezamos muito a credibilidade que o nosso programa alcançou. É muito mais difícil você convencer uma escola em que você perdeu a credibilidade a retomar o programa do que conquistar uma nova. Por isso, nós estamos esperando ampliar a estrutura da empresa para atingir a demanda do ensino do 3º. grau de uma forma eficaz.”

O PETE começou a funcionar em 1993 e tinha como objetivo educar a criança em seu comportamento no trânsito. A equipe de educadores era formada por poucos técnicos, que atendiam à solicitação das escolas e se deslocavam ao local, onde montavam um cenário de trânsito em escala infantil. Um encerado de lona com pintura de

cruzamentos, contendo placas e semáforos era montado para que cada classe pudesse, de 15 em 15 minutos, participar de uma simulação de trânsito e de travessia.

No decorrer desse processo, a equipe percebeu que não estava conseguindo atingir o objetivo do trabalho, porque o seu público alvo não tinha como assimilar todos os requisitos necessários (placas, leis, sinais, regras de trânsito) para ter um comportamento adequado no trânsito. Constatou-se que a noção de educação no trânsito que era transmitida simplesmente não fazia parte do universo infantil. Um outro fator negativo foi que a demanda de solicitações feitas pelas escolas começou a aumentar e, sendo a equipe insuficiente para atendê-las, o tempo de espera das escolas tornava-se cada vez maior. Por fim a equipe técnica constatou que o projeto, como estava programado, era inviável.

A partir dessas questões, a equipe concluiu que o projeto teria que ser reformulado, levando-se em consideração que a educação para o trânsito deveria ser trabalhada durante todos os dias do ano letivo escolar da criança. Com esse objetivo, a ajuda do professor e da família, como agentes multiplicadores, assumiu um papel fundamental. A estratégia agora passou a ser desenvolver a noção de segurança não só no trânsito mas sim estendê-la para outros aspectos da vida, uma vez que uma pessoa destituída de um comportamento seguro em sua vida jamais teria um comportamento seguro no trânsito. A proposta, então, assumiu o compromisso de despertar a consciência de reflexão dos professores para que eles possam trabalhar a questão da segurança como algo primordial para a vida deles e das crianças.

Assim, em 1995, o projeto PETE é organizado de modo a incluir os professores, coordenadores e orientadores pedagógicos de cada escola, de tal modo que eles agissem como multiplicadores do programa. Preferencialmente, coordenadores e orientadores pedagógicos seriam os escolhidos, mas, diante de alguma impossibilidade, os diretores das escolas escolheriam um professor que deveria apresentar as seguintes características: ser um profissional que tenha um bom trânsito entre os demais, ser alguém sensível ao problema de trânsito e ser uma pessoa comunicativa e respeitada na escola. Ficou decidido que o seu papel seria o de transmitir o conhecimento adquirido nos encontros com os técnicos da EMDEC para seus colegas. Além disso, ele estimularia e

coordenaria as atividades a serem desenvolvidas com os professores e desses com os alunos, passando para a equipe do PETE os resultados.

Os encontros técnicos entre os educadores e os multiplicadores acontecem mensalmente com o objetivo de desenvolver a questão da educação para o trânsito sob uma perspectiva ampliada, envolvendo aspectos como valores humanos. É uma preocupação dessas reuniões proporcionar motivação e estímulo para que os multiplicadores participem do projeto utilizando a sua própria potencialidade e criatividade. Os multiplicadores que participam dos encontros são divididos em grupos de acordo com o tempo de participação da escola no PETE (as escolas antigas, as escolas novas e as escolas novíssimas), onde cada grupo trabalha um tema seguindo uma ordem sequencial.

Os temas trabalhados nesses encontros são organizados de acordo com os problemas e angústias trazidos pelos professores no relacionamento com seus pares e com os alunos. As dúvidas e questões relativas à vida em geral são temas abordados de acordo com as próprias necessidades dos professores. Entre os temas abordados, é possível citar: potencial criativo, inteligência emocional, atividade grupal, segurança interna, autoestima, autoconhecimento, identificação de valores como cidadania, justiça, civismo, direitos e deveres, etc. Os temas procuram expandir a questão da segurança para todos os espaços, ambientes e instituições que as pessoas entram em contato, por exemplo, a escola, o local de trabalho, a casa, a rua, o clube. A ênfase recai na valorização da própria vida como o bem maior que as pessoas possuem. Os referenciais teóricos utilizados para desenvolver os temas são os mais diferenciados possíveis, indo desde a abordagem pedagógica, psicológica, filosófica até aspectos técnicos de trânsito.

A equipe que trabalha com o PETE é composto por 15 profissionais com funções específicas, tais como educadores (que trabalham diretamente nas escolas), assistentes (que trabalham na elaboração dos encontros e também para as visitas técnicas), uma equipe de técnicos (que trabalha com campanhas e eventos dando assessoria à comunidade em geral), uma equipe de técnicos (que trabalha com palestras e treinamento atendendo a sociedade e as escolas).

As visitas técnicas são feitas pelas educadoras nas escolas durante os horários de aula ou a pedido dos próprios professores. O objetivo maior dessa visita refere-se à manutenção do projeto. A estratégia utilizada é valorizar cada passo que o multiplicador realiza para que ele se sinta animado e estimulado a manter o projeto vivo. A valorização do projeto, através da motivação dos multiplicadores e alunos tem sido feita através de um concurso de Segurança no Trânsito promovido pela EMDEC, – o Sedutran.

O Sedutran reúne alunos de primeiro grau de todas as escolas das três redes de ensino de Campinas, além de alunos matriculados em classes ou escolas especiais. O concurso é parte integrante do PETE. Todos os alunos, professores, diretores e coordenadores pedagógicos podem participar do concurso, apresentando seus trabalhos de várias formas, segundo as modalidades em que se encaixam: cartazes, folhetos, maquetes, esculturas, fotografias, música, dança, dramatizações, redações, frases, jogral e outras atividades ligadas a qualquer área curricular, dentro do tema segurança e educação no trânsito.

Além dos prêmios em dinheiro aos alunos, professores e escolas pelos trabalhos vencedores, muitos alunos e escolas têm oportunidades de apresentar seus trabalhos na solenidade de entrega dos prêmios. Nesse dia, o Sedutran tem reunido em um ginásio de esportes de Campinas mais de 5.000 pessoas dentre alunos, familiares e amigos. Normalmente, as empresas colaboram fornecendo a premiação (vídeo cassete, televisão, furadeira, etc). A participação dos pais nesse evento reflete o trabalho que é feito de envolver a sociedade através da criança que acaba sendo a multiplicadora na comunidade onde ela vive. O coordenador do projeto comenta sobre esses vários pontos:

“Esse concurso foi a forma que nós encontramos de atingir a população através do aluno. Nós não queremos apenas que ele exija que os pais dirijam corretamente, mas também que ele exija presença e participação dos pais na sua educação. O PETE garante o envolvimento da família e do professor, num processo que envolve, além de segurança no trânsito, educação mais efetiva para a cidadania. A gente tem a preocupação de formar um bom professor em função do fato de que a educação hoje em dia é muito dependente

da qualidade desse professor. Ao envolver os pais nessa questão, a criança passará a se sentir mais segura, enquanto os próprios pais se sentirão mais responsáveis em dar bons exemplos aos filhos. Os resultados desse trabalho exigem tempo, porque implica em educar o comportamento de toda a comunidade. Embora muita coisa possa estar mudando agora, o trabalho só vai começar a produzir resultados mais efetivos quando os nossos alunos começarem a tirar suas carteiras de habilitação.”

A maior dificuldade para implementar o PETE é a falta de patrocínio para desenvolver o projeto, pois este tem um custo alto para a ENDEC. Os seus maiores custos estão concentrados no pagamento de horas extras de funcionários, pois a equipe trabalha em todos os períodos (manhã, tarde e noite) e também com a compra de materiais para subsidiar as escolas. Segundo o coordenador do projeto:

“Nós temos conseguido patrocínio de grandes empresas para a compra de material didático pedagógico e as campanhas. O pessoal que trabalha com campanhas e eventos vai atrás de patrocínio, mas o máximo que se tem conseguido são financiamentos para os eventos e campanhas. O evento mais fácil de conseguir patrocínio é o Sedutran, porque ele tem grande visibilidade. Um outro evento para o qual temos conseguido patrocínio é a reunião de final do ano, que reúne todos os professores do projeto PETE, onde cada um deles tem oportunidade de subir no palco, falar de seus trabalhos e dirigir a apresentação do trabalho de um aluno. Essa reunião valoriza muito o que esse professor fez durante todo o ano. Então o que acontece é que ele termina o ano feliz porque deram atenção para ele, porque a gente ofereceu um almoço de confraternização, porque nós valorizamos o aluno dele e, nessa brincadeira, a gente está há 5 anos ininterruptos com esse projeto o PETE. Se a gente for fazer uma pesquisa bem básica com as escolas públicas em geral, não existe um projeto que tenha ficado tanto tempo vivo em uma escola, com tanto envolvimento

quanto esse projeto. Mas nós temos encontrado dificuldades quanto ao financiamento do material didático e pedagógico, talvez porque tal evento não encontra a mesma visibilidade do que os programas e campanhas. O pagamento de horas extras tem sido problemático, porque o dinheiro proveniente da Prefeitura é reduzido.”

No âmbito das inovações exigidas pelo novo código de trânsito, uma das principais mudanças que tem sido apontada pelos profissionais da área refere-se à formação dos futuros motoristas. Todas as auto escolas serão obrigadas a fazer alterações em seus programas de curso para habilitar as pessoas a dirigirem. Com essas alterações passam a existir dois centros de formação de condutores, um do tipo A e outro do tipo B. Esta última será de responsabilidade da própria auto escola, que administrará as aulas práticas, enquanto a primeira será de responsabilidade de empresas credenciadas com a finalidade de administrar 30h de aula teórica obrigatórias na formação do futuro motorista, onde serão abordados os seguintes temas: primeiros socorros, meio ambiente, cidadania, direção defensiva, legislação de trânsito e noções básicas sobre mecânica. A opinião do Secretário dos transportes da gestão anterior sobre essa mudança é bastante positiva:

“...É uma oportunidade de ouro para se começar a discutir assuntos importantes na questão da formação de novos motoristas. Mas nós temos que tomar cuidado porque, se não se levar a sério isso, essa medida será apenas mais um procedimento burocrático a atormentar a vida do cidadão. O candidato vai lá e fala que não tem tempo para fazer as 30 horas e o pessoal fala para ele que tudo bem, é só ele aparecer de vez em quando para assinar a lista. Se virar baderna desse jeito nós estamos perdidos, então nós temos que, como cidadãos, avaliar isso, cobrar, porque é uma mudança importante. O meu sonho é o de que daqui a 10 ou 15 anos essas 30 horas não sejam mais necessárias, porque todos os conceitos deverão ser dados no processo de educação do indivíduo, na escola. Há países em que não existem auto escolas, porque o indivíduo aprende as regras de trânsito na escola e a dirigir com os pais ou um amigo. Nesses países,

a questão do trânsito, envolvendo motoristas e pedestres, já está internalizado no indivíduo através da educação e da cultural.”

AS PRINCIPAIS DIFICULDADES PARA IMPLEMENTAR UM PROJETO DE PREVENÇÃO DE ATS

A preocupação com o trânsito e transporte em Campinas iniciou-se com a criação da Secretaria do Transporte pela lei municipal 5078 de 26/03/1981. Vários investimentos têm sido realizados nessa área desde então. Apontamos vários aspectos positivos ao longo desse capítulo, sendo o maior deles o fato do município ter assumido efetivamente a responsabilidade sobre essa o trânsito e ter exercido um controle cada vez mais efetivo sobre ele. Vários obstáculos foram contornados; outros estão em processo de poderem ser controlados. Alguns deles, no entanto, foram apontados pelos técnicos do setor como especialmente difíceis.

Esse tópico desse capítulo pretende enumerar as principais dificuldades com que a Secretaria de Transporte se deparou em sua tentativa de controlar o problema de transporte e trânsito em Campinas. De um modo geral, cinco grandes obstáculos foram levantados nesse sentido: em primeiro lugar, a questão cultural proveniente das classes média e alta, que promove um individualismo contrário à conformidade à lei; em segundo lugar, a dificuldade de fiscalizar e punir algumas infrações, a mais grave delas o dirigir alcoolizado; em terceiro lugar, a situação financeira da Prefeitura, em sintonia com os demais poderes públicos do país, em estado semi falimentar; em quarto lugar, a questão da disciplina do pedestre no trânsito; finalmente, em quinto lugar, o problema das motocicletas e a exigência de uma campanha específica dirigida aos motoqueiros para conter o grande índice de acidentes e de mortalidade relacionados com o envolvimento desses veículos.

Embora difícil, a luta contra a questão cultural foi considerada vitoriosa, enquanto a luta contra o dirigir alcoolizado, contra a dificuldade financeira e a indisciplina do pedestre e do motoqueiro no trânsito ainda estão longe de produzir resultados equivalentes.

No que diz respeito ao obstáculo cultural no trânsito, houve convergência entre os técnicos entrevistados, que consideraram o cinismo e a hipocrisia das classes sociais alta e média, em aliança com os meios de comunicação, como o principal deles. A classe média, em especial, é formadora de opinião e sempre se apresenta como vítima da indústria de multa, propagando a idéia de que todo o trabalho desenvolvido pela Secretaria de Transportes é para angariar dinheiro que serviria para alimentar seja os déficits produzidos pela má administração, seja os processos de corrupção entre os políticos. Com isso, ela consegue adesão da mídia, que também é e vende para a classe média. Um exemplo desse tipo de atitude foi o boicote contra as medidas de fiscalização acionados contra a Prefeitura por várias classes de profissionais, tais como advogados, engenheiros e médicos.

Nesse contexto, vigora a prepotência que prevalece na cultura brasileira entre os que se consideram acima da lei, condição essa ligada fundamentalmente à negação de obedecer a uma lei geral. As pessoas não querem aceitar nenhum tipo de controle, pois estão habituadas a uma cultura do trânsito que nunca as submeteu a qualquer constrangimento. Um exemplo citado foi uma pesquisa de opinião feita pela Secretaria de Transportes sobre a atuação da fiscalização, em que se verificou que a faixa etária mais resistente à fiscalização é constituída por indivíduos acima de 45 anos. Trata-se de uma faixa etária constituída de pessoas que não se sentem habituadas à disciplina do trânsito. É importante lembrar que as multas de trânsito surgiram somente com o código de trânsito nos anos 70 e, portanto, o controle do trânsito no Brasil não tem mais do que 25 anos.

A promoção pela Prefeitura de um processo de conscientização quanto ao problema do trânsito levou três anos, a partir de 1994, e só começou a ser legitimado pela população quando esta percebeu que todo o social estava sendo beneficiado com menos acidentes, menos custos sociais e econômicos, menores custos a nível de saúde (hospitalares, tratamento de fisioterapia, etc), menos dias parados no trabalho e de afastamento pelo INPS, menor perda da capacidade produtiva e de emprego, menos traumas familiares pela perda de um ente querido, etc.

Apesar das campanhas de esclarecimentos, as multas foram recebidas com indignação por amplos setores da classe média em geral, que impetraram ações na justiça baseadas em três pontos fundamentais: a falta de aferição do equipamento nos locais de

implantação, a falta de licitação para o início desta implantação e o sempre questionado poder de autuação dos agentes municipais. Embora alguns juízes tenham concedido liminares a motoristas para efeito de licenciamento de veículos, a Prefeitura venceu praticamente todas as ações no julgamento do mérito.

As campanhas promovidas pela Secretaria de Transporte enfatizaram um fato inquestionável, qual seja, o fato de que efetivamente houve redução significativa em ATs no município, como demonstramos no capítulo . Após alguns anos de resistência, a população cedeu à evidência de que a manutenção dessa melhoria na qualidade de vida estava estreitamente relacionada com o convívio com as multas severas contra as transgressões no trânsito.

Um dos aspectos da campanha eleitoral do atual prefeito do município foi contrário à política do trânsito da gestão anterior. Quando, no entanto, logo após a sua posse, ele tentou desativar os radares até que uma nova política para o trânsito fosse estabelecida, encontrou resistência popular de tal ordem que não houve alternativa senão manter praticamente intacta a política anterior. O Secretário dos Transportes da gestão anterior expressa-se da seguinte maneira a respeito:

“Um grande obstáculo à Revolução no Trânsito promovido em Campinas diz respeito ao cinismo e à hipocrisia da classe média e dos meios de comunicação, porque essa classe social é formadora de opinião. O pobre que é atropelado não chega à mídia, agora a classe média chega como vítima do que ele chama de indústria de multa montada pela Prefeitura. Nós tivemos muito trabalho para sensibilizar a população da importância dessa fiscalização, porque a impunidade geral que grassa no país teve que ser checada (...). Se o cidadão vê ladrões em todo o lugar, que são impunes, ele não se conforma de ser punido por uma pequena infração no trânsito. Muitas pessoas chegavam para mim perguntando porque a gente teria que se preocupar tanto com as pessoas passando em sinal vermelho ao invés de ir atrás dos ladrões que estão soltos por aí. Algumas pessoas ficavam revoltadas em ter de pagar multa para

alimentar a corrupção que eles viam no governo público. Então, nós levamos uns três anos para sensibilizar a população e mudar seu comportamento nesse aspecto. No entanto, quando a população começou a perceber que, com menos ATs, o social saía ganhando, ela se agarrou nisso. O prefeito atual tentou tirar os radares e a população reagiu. Se você pegar os jornais de janeiro, fevereiro de 1997, a população foi totalmente contrária e ele não teve coragem de desligar os radares.”

Estabelecer uma lei geral e universal para o trânsito foi unanimemente reconhecida como uma questão básica e fundamental para o desenvolvimento do programa. Se qualquer uma entre as várias categorias profissionais, que entraram na justiça procurando isenção de multas no trânsito, tivessem tido ganho de causa, todo o projeto estaria ameaçado. A associação profissional dos médicos foi a mais persistente nesse sentido. A esse respeito, o ex-Secretário dos Transportes expressa a sua indignação diante do fato de que justamente os médicos - uma categoria profissional empenhada na preservação da saúde e da vida - ter se mostrado tão insensível a um programa fundamental de saúde pública, que efetivamente conseguiu provar a sua eficácia através de uma redução significativa de mortes e feridos no trânsito:

“Eu fui processado na cidade de Campinas pela associação dos médicos, dos engenheiros e advogados por causa dos radares. O caso dos médicos foi o que mais me abalou e me deixou decepcionado. Eles queriam aprovar um projeto na câmara para ter uma lei que os liberasse de multas de trânsito, porque eles achavam que tinham que andar depressa para dar atendimento aos seus pacientes. Eu achei incrível que uma questão tão séria de saúde pública pudesse ser combatida justamente pela associação dos médicos. Isso mostra que muitos deles não entenderam nada sobre o significado do nosso projeto, sobre o benefício que ele traz à sociedade, em termos de qualidade de vida e de saúde. Se você pegar toda a cadeia de dissabores, de inconveniente, de custos, de tudo que um acidente

causa, se você puder romper essa cadeia, acabando com o acidente, seria algo realmente fantástico. A minha idéia sempre foi matar lá na fonte a causa do problema, ao invés de abrir mais postos de atendimento, mais postos de primeiros socorros e mais ambulâncias de plantão. Até recentemente, a preocupação diante do AT era de fazer uma área de traumatologia mais eficiente, de adquirir mais tomógrafo, etc, etc. O problema é que muito médico teve seu interesse ofendido. Certamente teve médico que fazia duas ou três próteses por semana e, com o cinto de segurança e os radares, passou a fazer duas por semestre, o que significou uma queda significativa na receita de seu ambulatório”.

O segundo grande obstáculo mencionado pelos agentes entrevistados refere-se à questão da relação entre a ingestão de bebida alcoólica e direção no trânsito, de um lado, e a fragilidade que a lei apresenta diante dessa problemática, de outro. Até recentemente, a lei realmente protegia o infrator ao não outorgar força coatora ao policiamento no sentido de obrigar o motorista suspeito de estar alcoolizado a se submeter ao teste do bafômetro. Isso ocorria mesmo quando o indivíduo alcoolizado provocava um acidente ou até mesmo a morte de alguma pessoa.

Atualmente, o novo código de trânsito obriga o indivíduo a se submeter ao teste quando há acidente e vítima de trânsito. Quando não há acidente, a polícia ainda não consegue obrigar o motorista suspeito de estar alcoolizado a se submeter ao teste. Se houver indícios fortes nesse sentido, o máximo que o policiamento preventivo consegue é levá-lo a uma delegacia de polícia, para onde um médico do Instituto Médico Legal é convocado para atestar em exame clínico o seu estado de embriaguez. Esse procedimento é raramente realizado por insuficiência operacional da polícia militar.

Além disso, o processo de fiscalização, de um modo geral, é notoriamente insuficiente. A grande maioria dos motoristas brasileiros podem dirigir por muitos e muitos anos sem nunca ter sido importunado por uma batida policial. Quando a prefeitura de Campinas iniciou um processo de fiscalização preventiva contra o ato de dirigir alcoolizado na região da cidade que concentra bares e boates noturnos, em fins de semana, ela

encontrou séria resistência dos grupos econômicos que administram esses estabelecimentos, assim como da população de usuários. Vejamos a entrevista do Secretário dos Transportes da gestão anterior a respeito:

“Uma dificuldade que eu senti quando secretário foi com respeito à questão da bebida, ou seja, álcool e volante. Isso é duro, porque a lei protege o infrator, o irresponsável, o assassino. No caso de alguém que está bêbado e mata, você não podia obrigar o cara a soprar o bafômetro, ele tem o direito de se negar. Pelo novo código ele agora é obrigado a se submeter somente quando ele provoca um acidente e há vítima. Se o cara se negar, o juiz já vai dar perda de causa para ele, vai ficar caracterizado que ele se negou porque estava alcoolizado. A questão do controle do álcool no volante precisaria ser aprimorado pela justiça, eu acho que nós, responsáveis pelo trânsito e as autoridades, a polícia militar e a civil, temos que ter mais poder para obrigar o cara a soprar o bafômetro, inclusive fazer “blitz” e obrigar todo mundo soprar no bafômetro. Mas se não houve acidente, ele não é obrigado. Aí entra a questão da noite, todo mundo sabe que, em fins de semana, o grande causador de acidentes são jovens na faixa de 18 a 30 anos, que morrem em ATs, cerca de 65% deles alcoolizados segundo uma pesquisa recente do Detran. Mas eu estou vendo pouca iniciativa, nesse sentido preventivo, de fiscalizar e dar combate ao álcool no volante, porque precisaria que as autoridades locais enfrentassem a classe média. A reação contra medidas preventivas desse tipo seria pesada, porque quem frequenta a noite é a classe média e a classe média alta. Os donos dos bares e dos restaurantes vão dizer que você está cerceando economicamente a vida deles, que você os está perseguindo, que você quer uma cidade que não tem noite, etc. Ninguém é contra beber, todo mundo gosta de beber e pode encher a cara, pode beber e ficar bêbado, o que não pode é beber e dirigir. O que precisa é a gente dar elementos culturais e comportamentais para as pessoas falarem ‘eu vou beber à vontade e

vou pegar uma peruca, um taxi para voltar para casa’ ou, então, alguém da turma não vai beber e leva os outros para casa, que é o que faz o resto do mundo. Esse problema nem o código veio resolver. Você vê às vezes em vídeo ou em televisão o cara sendo algemado e preso nos Estados Unidos ou Canadá se ele estiver dirigindo bêbado. Aqui no Brasil, se você mostrar a algema para um jovem bêbado ele é capaz de dar um tapa no guarda e sair correndo. Algumas vezes em que eu acompanhei a “blitz” da polícia militar, junto com a imprensa e tudo, quando a polícia militar se deparava com o cara totalmente bêbado ao volante, geralmente ele se recusava a fazer o teste do bafômetro, aí nós ficávamos de três a quatro horas com aquela pessoa, íamos à delegacia, tínhamos que chamar o médico de plantão, o médico tinha que ser do IML, o médico não estava, tinha que procurar outro médico e, quando ele chegava, já era três, quatro horas da manhã e o bêbado já estava são. Então algumas coisas a gente precisa melhorar. O novo código foi só um começo.”

A questão da fiscalização depende, em grande parte, de se estabelecer atribuições e responsabilidades entre as esferas de governo municipal e estadual. Essa questão permeia todo o processo de municipalização, envolvendo não só o trânsito e transporte, como também a segurança pública, educação e, especialmente, a saúde. Especificamente quanto à saúde, tivemos a oportunidade de analisar, em outra oportunidade, essa dificuldade na questão de atribuição de responsabilidade entre o município e o Estado (Queiroz & Viana, 1994).

Os aspectos da fiscalização do trânsito e do transporte que não foram ainda municipalizados são considerados como os mais difíceis de serem resolvidos. Os Secretários da Secretaria dos Transportes de Campinas, tanto o da gestão passada como o da atual, consideraram a integração dos agentes municipais de fiscalização do trânsito (os “amarelinhos”) com a polícia militar - que obedece a uma diretriz do Estado -, como problemática e deficiente.

Os “Amarelinhos” têm a obrigação de fiscalizar o uso do solo, por exemplo, o estacionamento proibido, a conversão indevida, a velocidade imprópria, a passagem por sinal vermelho, etc. Não é considerada função do “amarelinho” parar o motorista para checar os documentos e verificar se ele está usando capacete ou se as condições do veículo estão adequadas. Esse tipo de fiscalização é uma atribuição da Polícia Militar, que percebe o trânsito como um problema entre muitos outros.

Entre as várias funções desempenhadas pela Polícia Militar destacam-se a defesa do patrimônio público e privado, o combate ao crime e a proteção da sociedade. Nesse contexto, a questão do trânsito não se destaca como um tema prioritário. Há uma convergência entre os técnicos do trânsito entrevistados no sentido de considerar como bastante eficiente o trabalho desenvolvido pelos “amarelinhos” e, ao mesmo tempo, deficiente o envolvimento da Polícia Militar com o trânsito. De acordo com um dos técnicos da ENDEC,

“Naquilo que a gente depende da Polícia Militar, nós temos muito menos eficiência, não propriamente por má vontade dela. O problema é que ela tem tantas outras atribuições na ordem pública, na questão da defesa do indivíduo, da segurança patrimonial, no combate à droga e ao crime, que ela não tem como se dedicar fortemente à questão do trânsito. Então você vê uma cidade como Campinas, em que os motociclistas não usam capacete, você vê carros caindo aos pedaços, aí a polícia militar vai lá apreende um carro desses mas não tem para onde levá-lo, porque freqüentemente os pátios estão lotados. Então existem algumas dificuldades dessa natureza, que são de difícil solução, porque exigem mudança na lei de modo a permitir aos “amarelinhos” ou à polícia municipal exercer o papel de fiscalização no trânsito”.

A terceira grande dificuldade mencionada pelos técnicos entrevistados refere-se à questão financeira. Como uma empresa terceirizada pela Prefeitura, a EMDEC deveria ter seus serviços prestados pagos com o recursos provenientes da prefeitura, através do seu orçamento. Contudo, diante da crise no setor público municipal, muito pouco tem sido

repassado da Prefeitura para a EMDEC, que tem sobrevivido basicamente com o dinheiro arrecadado em multas e, secundariamente, com a tarifa pública que as empresas de ônibus pagam mensalmente, além da arrecadação do sistema zona azul de estacionamento. O que é arrecadado, no entanto, mal chega a ser suficiente para cobrir os gastos básicos.

Um problema sério que os técnicos da EMDEC mencionaram a respeito do obstáculo financeiro diz respeito ao fato de que os recursos provenientes das multas de trânsito - o fator que responde por cerca de 90% dos recursos disponíveis pela Secretaria de Transporte do município - terem uma tendência de queda, simultaneamente com o aumento da disciplina, do controle e do cuidado do motorista. Nesse sentido, o próprio sucesso das ações da EMDEC mostram o efeito perverso de poder inviabilizar essa instituição. É possível vislumbrar uma realidade não muito distante na qual os recursos não mais serão capazes de cobrir as despesas e, nesse caso, novas fontes de arrecadação terão que ser pensadas.

Embora essa realidade já seja possível de ser vislumbrada para os próximos anos, os administradores da EMDEC, em afinidade com o contexto do setor público brasileiro em geral, não têm a menor condição de desenvolver um projeto mais audacioso a longo prazo no sistema de transporte coletivo. Isso porque o controle do dia a dia drena quase toda a energia disponível pela instituição, além do que os políticos de plantão geralmente não têm o hábito de desenvolver uma visão de longo prazo, preocupados como estão com o imediatismo de suas ações e a repercussão política que recebem.

Esse tipo de enfoque é, de uma certa forma, análogo ao prestígio do ato médico clínico em detrimento do ato médico preventivo. Enquanto o primeiro produz um efeito visível e mensurável, o segundo produz um meio invisível, que dificilmente pode ser apontado como um resultado eficaz. Os doentes ficam gratos pela ação imediata da cura desenvolvida pelo serviço público. Eles não costumam desenvolver um sentimento de gratidão pela doença que não contraíram. A ênfase na ação visível e mensurável do poder público tem causado uma distorção no processo de municipalização dos serviços de saúde no sentido de que os Prefeitos estão muito mais interessados em promover aumento no número de atendimento médico direto à população do que em ações de medicina preventiva (Queiroz & Viana, 1994).

A questão do comportamento do pedestre no trânsito também é considerada pelos profissionais da área um fator muito complicado de se combater. Segundo o novo Código de Trânsito, o pedestre é obrigado a seguir determinadas regras no trânsito, tais como: atravessar sempre na faixa de pedestre de forma perpendicular, podendo até atravessar fora da faixa com uma tolerância de no máximo 50m de cada lado da rua; não andar por dentro de túneis; não andar em viadutos, etc. O não cumprimento das regras por parte do pedestre é caracterizada como infração que acarreta multa.

A grande discussão que se faz com respeito a essa questão é como os pedestres poderiam ser abordados quando cometem alguma infração; quais são os meios a serem desenvolvidos pelos municípios para preparar e sinalizar a cidade para os mesmos; como romper com o círculo vicioso que ocorre entre os municípios que não cobram nada de seus pedestres para não serem cobrados com relação à falta de infraestrutura para eles; como superar o fator histórico de que um município como Campinas, com características de cidade do interior há apenas 30 anos, transformou-se em uma grande metrópole.

O comportamento do pedestre em Campinas é similar ao do resto do Brasil, onde a grande maioria é ignorante do perigo representado pelo veículo motorizado e não sabe exigir seus direitos no trânsito, porque ninguém lhes cobra responsabilidade. É desse modo que as condições precárias de segurança no trânsito da cidade para o pedestre se perpetuam.

É praticamente impossível reverter esse quadro sem um trabalho consistente de conscientização da população sobre o comportamento do pedestre. Ao mesmo tempo, o município teria que desenvolver um projeto de estruturação e sinalização no trânsito voltado ao pedestre, de modo a proporcionar condições para que de fato ele cumpra as regras de obtenção de maior segurança. Vejamos o que Secretário dos Transportes de Campinas da gestão anterior tem a dizer a respeito:

“No caso de Campinas, se nós pegássemos dentro da “rótula” (o trânsito que circunda todo o centro da cidade), e colocássemos faixas avisando: daqui a 120 dias, dentro dessa região, o pedestre vai ser multado caso desobedeça. Aí a gente faria toda uma sinalização de

pedestre e gradis nas avenidas para o que pedestre não atravessasse fora da faixa. Depois de 90 dias, podia começar a entrega de folhetos para os transgressores dizendo: “você acabou de descumprir uma obrigação, você atravessou fora da faixa. Daqui a trinta dias isso significará uma multa de R\$ 25,00”. Isso seria suficiente para dar um susto e um pouco de vergonha também, tem gente que fica acanhada de ser parada por um guarda para ser advertida. São essas coisas que vão mudando o comportamento. Isso não quer dizer que, depois dos 120 dias de preparação, tudo iria funcionar às mil maravilhas. A gente sabe dos problemas, porque o pedestre pode sair correndo, ele não tem placa de identificação, você pode emitir a multa e ele pode nunca pagar, mas a coisa vai evoluindo. Depois de um certo tempo, é possível pressionar ainda mais, com as multas não pagas indo para o Serviço de Proteção ao Crédito. Uma coisa eu garanto, os que mais obedecem, os que mais são responsáveis são os de baixa renda. É assim que uma campanha para educar o pedestre no trânsito poderia começar.”

Para o Secretário dos Transportes da gestão atual, a questão do comportamento do pedestre no trânsito é complexa e o novo código do trânsito, quando se dirige à essa questão, é completamente utópico. Para ele, multar o pedestre é algo totalmente impossível de ser realizado e, por isso, a questão deve ser enfrentada a partir da construção de obstáculos físicos que impeçam o pedestre de atravessar onde não deve. Vejamos trecho de sua entrevista:

“Quando fui secretário em 1977 morria muita gente atravessando a Avenida Aquidaban, então, eu mandei construir um alambrado e aquilo foi falado na empresa como um campo de concentração. Só depois de um tempo é que a população reconheceu que o seu efeito era positivo. Hoje, o pedestre morre menos na cidade porque a velocidade é menor. Então eu acho que a gente tem que atacar as causas maiores do problema, que é a velocidade e a travessia do

pedestre, porque não há outro jeito. Querer multar o pedestre como propõe no Novo Código de Trânsito é um completo absurdo. Além de ser impossível de ser realizado.”

Apesar da redução significativa nos índices de óbitos no trânsito de Campinas, conforme demonstramos no capítulo, o município vem apresentando um fenômeno muito sério, qual seja, o fato de que nos últimos 2 anos triplicou o número de acidentes fatais com condutores de moto. Atualmente, mais de 90% das mortes no trânsito no município são de motoqueiros, embora eles representem menos de 10% do número total de veículos que circulam no município. Segundo o Secretário dos Transportes da gestão anterior, não é possível enfrentar esse problema de forma isolada, sendo necessário uma parceria entre as empresas que recrutam “moto-boys” e a Prefeitura. Campanhas constantes deveriam reforçar o uso do capacete como um equipamento de segurança eficaz, assim como enfatizar medidas mais incisivas que possam modificar o comportamento inadequado dos motoqueiros no trânsito. O Secretário reconhece que muito mais do que está sendo feito deveria ser realizado para controlar esse fenômeno, inclusive um estudo que envolvesse a psicologia do adolescente no trânsito, além de medidas de intervenção propriamente ditas. Vejamos a entrevista:

“Criou-se a categoria de “moto-boy”, rapazes que são recrutados nas camadas menos cultas da sociedade com a finalidade de fazer entrega de mercadoria ou de documentos. Além de viver sob pressão constante das empresas, esse pessoal exagera um pouco. Se você vai à Vila Costa e Silva nos fins de semana, você vai presenciar os “rachas” que eles promovem. Os dados da Secretaria mostram que houve 12 mortes de motoqueiros em 95; 14 em 96; 34 em 97; 31 em 98 e uma estimativa de 28 em 99. Isso é um completo absurdo, quando houve 100 mortes no trânsito em geral em 95; 85 em 96; 56 em 97; 43 em 98 e uma estimativa de 30 em 99. Isso significa que mais de 90% das mortes de trânsito no município são de motoqueiros, uma cifra impressionante e nada tranquilizadora diante do fato de que o número de motocicletas não chega a 10% do total de veículos

circulando no município. Eu acho que, hoje, esse é o problema mais sério que nós temos e a gente ainda não conseguiu ter resposta para isso. Nós estamos fazendo campanha para o uso do capacete e para guiar e andar com prudência, mas eu reconheço que essa questão mereceria um estudo mais aprofundado. Eu acho que esse é um problema que tem que ser melhor trabalhado.”

Uma das propostas lançadas pelo secretário da gestão anterior para enfrentar esse problema é o projeto de pilotagem defensiva e o curso de segurança que será oferecido pela EMDEC a todos as pessoas que dirigem moto, com previsão de funcionamento a partir do final de 2001. O projeto, desenvolvido juntamente com a equipe do projeto PETE tem por objetivo trabalhar com o piloto de motocicleta as questões de segurança, uma vez que a maioria dos acidentes que acontecem com essa categoria não são causados por alta velocidade mas ou pela falta do uso de equipamento de segurança (sendo o capacete o principal item) ou por situações associadas ao uso de álcool e comportamentos indevidos ao trânsito.

O primeiro passo para implementar esse trabalho tem sido buscar uma parceria das empresas que contratam “moto-boys” para que elas possam exigir como requisito básico para a contratação desses funcionários o curso de segurança e pilotagem defensiva. Essa atitude também seria uma forma da empresa estimular os seus funcionários a refletirem sobre o seu comportamento no trânsito e, assim, adquirirem mais responsabilidade. Segundo o coordenador do projeto PETE a proposta é:

“A gente não vai ensinar às pessoas a guiarem com mais segurança, a gente pode no máximo refletir junto com a pessoa, estimular um pouco a sua consciência, tentar ir nessa linha, porque são coisas que já estão formadas nessas pessoas. Os valores são coisas que já existem, então a idéia é conversar com esse pessoal tentando fazer com que eles entendam que a gente não quer fazer nada menos do que preservar a segurança dele próprio. Quando a gente começou a fiscalizar o uso do cinto de segurança antes da obrigatoriedade da nova lei, há uns 6 anos atrás, as pessoas começaram a questionar

dizendo que a gente não tinha que fiscalizar, que aquilo era um problema individual, se o motorista sofresse um acidente e morresse isso seria um problema dele. Mas isso não é bem assim, porque na verdade quem paga a UTI desse cara é a comunidade, uma internação individual custa aproximadamente R\$2000,00 por cada dia numa UTI. Além disso, ele vai estar ocupando um espaço num leito que poderia estar sendo ocupado por um outro paciente. Não é porque é a vida dele que a gente não tem que se meter, é a vida dele, mas que interfere com a sociedade inteira. A violência no trânsito é um reflexo das condições de vida da população, da situação em geral que a gente vive.”



CONCLUSÃO

Símbolo da indústria, da tecnologia, do progresso, do conforto, da vida moderna, da velocidade, da ascensão social e da riqueza, o automóvel tornou-se também um grande problema a exigir constante atenção do poder público. Não obstante o maciço investimento de recursos na construção de avenidas, túneis e viadutos, o trânsito mostra números cada vez mais preocupantes no que diz respeito aos índices de acidentes e mortalidade, aumento de poluição atmosférica e degradação do meio urbano. Como um meio tecnológico que originalmente serviu para propiciar liberdade e economia aos indivíduos, o automóvel está configurando uma realidade em que aparece como um instrumento de opressão que significa custos financeiros e sociais cada vez maiores³.

De acordo com estudo recente do Banco Mundial, apresentado na 3^a. Conferência Anual de Transportes, Segurança de Trânsito e Saúde, promovida pela OMS em Washington, de cada 100 pessoas mortas em AT no mundo, 70 são habitantes de países subdesenvolvidos e 66 são pedestres. Entre estes últimos, cerca de um terço são crianças (Lundebye, 1997). Esse mesmo estudo aponta que, na América do Sul, os atropelamentos fatais respondem por mais da metade das mortes ocorridas no trânsito. Já nas nações ricas, a vítima mais comum em AT são os ocupantes dos carros, motorista e passageiros (cerca de 80% nos EUA, sendo 20% os ocupantes de carros). Nos países pobres e em desenvolvimento, portanto, um aumento na segurança no trânsito deve prever, além de todos os investimentos necessários na qualidade dos veículos e das vias públicas, um investimento significativo na educação da população em geral, seja ela constituída de pedestres ou de motoristas.

Um aspecto fundamental que sustenta tal processo de educação é a existência de um conjunto de leis rigorosas e a vontade política de executá-las no caso de transcrições no trânsito. A grande diferença nos níveis de AT entre países desenvolvidos ou subdesenvolvidos está estreitamente vinculada à responsabilidade do poder público em implementar políticas adequadas e fazer cumprir a lei. A Alemanha é um exemplo de país desenvolvido que considera o problema do trânsito uma questão de saúde pública. Todos os

³ Só o município de São Paulo registra, segundo o Departamento Estadual de Trânsito (Detran), 5 milhões de veículos, ou seja, o dobro do número de domicílios. Na média, portanto, para cada lar da capital há dois veículos. Ou um carro para cada 2 habitantes.

investimentos feitos nessa área priorizam a educação no trânsito como parte da formação de um cidadão. Como resultado desse trabalho, realizou em Setembro de 1998 o 37º Congresso de Psicologia de Trânsito em Braunschweig. Para Rozestraten (2000) os aspectos mais importantes que foram abordados nesse Congresso foram: o caráter interdisciplinar para enfrentar o problema do trânsito; a extensão para todas as modalidades de trânsito (segurança não só nas estradas mas também na ferrovia, hidrovia e nas aerovias); o elevado número de professores universitários apresentando trabalhos; a apresentação de um bom número de novos testes (especialmente o modelo multiteste pôr computador acoplado a simulador pelo Verkehrskuratorium de Viena); a ênfase sobre a terapia comportamental para condutores com follow-up de vários anos; a apresentação da Psicologia de Trânsito pôr internet; a insistência nos meios para conseguir uso mais intensivo do transporte coletivo bem como a educação para condutores agressivos e estressados; o excelente material didático do Centro Educacional de Trânsito da própria cidade de Braunschweig e o Novo Código de Trânsito da Alemanha desde dezembro de 1997.

Sobre esses aspectos, Rozestraten (2000) ressalta que eles podem servir como estímulo para os Congressos no Brasil ou para pesquisas, tais como: Quais exigências que os usuários de carros particulares fazem ao transporte coletivo para que mudem para esta modalidade; diferenciação na avaliação da influência de drogas e álcool no trânsito urbano; percepção de riscos de direção pôr parte de consumidores de drogas; instrumentos de diagnose numa terapia psicológica individual de trânsito; atitudes de crianças e jovens em relação ao transporte coletivo público; métodos de investigação dos resultados na promoção da segurança de trânsito; meios para aumentar a cooperação dos clientes numa conversa de avaliação psicológica; exigências de diagnóstico sob o aspecto de segurança de qualidade; aconselhamento Psicológico no Trânsito; tipos de terapia de trânsito e um programa educativo para motoristas agressivos e estressados.

O que mais chamou atenção de Rozestraten (2000) na Alemanha foi a riqueza do material didático-pedagógico de primeiro mundo, elaborado pela cidade de Braunschweig e só para ela: livros e materiais muito bem produzidos, com uma apresentação primorosa. Esse farto material na área de educação para o trânsito abrange o

Maternal, Jardim I, II, e Alfabetização, bem como um caderno colecionador com a educação para o futuro ciclista. Mas, na sua opinião infelizmente não seria muito interessante adquirir esse material, pôr vários motivos: as realidades do trânsito são um tanto diferentes; a recessão e o corte de verbas para a educação que faz parte do cotidiano; a formação dos próprios professores brasileiros é diferente e muitos deles se questionam, se a tarefa de educar para o trânsito é de responsabilidade deles, como se o trânsito não fizesse parte da formação de um cidadão.

No Brasil, os índices calamitosos de AT estão associados à falta tanto de uma legislação, como de políticas públicas adequadas, em relação a esse fenômeno. A educação para o trânsito - um aspecto fundamental dessas políticas públicas - está apenas começando a ser promovida no país, como vimos no capítulo V.

Além dos enormes custos financeiros necessários para controlar o problema do trânsito, há ainda a questão da poluição produzida pelos automóveis. De acordo com o Detran (1996), cerca de 90% dos poluentes do ar na cidade de São Paulo, por exemplo, são emitidos por veículos motorizados. O impacto da poluição na saúde tem sido amplamente estudado, principalmente entre os grupos de risco, crianças desnutridas, idosos e pessoas que já sofrem alguma enfermidade, como asma e bronquite crônica. Uma exposição prolongada por meses ou anos, mesmo a níveis relativamente baixos de poluição, pode provocar doenças das vias respiratórias em pessoas saudáveis, agravar o quadro de quem já tem problemas respiratórios e levar à morte (Böhm, 1998).

Além desses aspectos, o meio urbano, condicionado pelo uso descontrolado do automóvel, significa um custo social e cultural enorme, porque segrega e impede a integração de indivíduos. Esse aspecto é particularmente verdadeiro entre as classes sociais mais baixas, que constituem a maioria da população, como muito bem demonstrou Marques Jr (1997). Nas classes sociais mais baixas a rua tem um significado de integração social muito maior do que nas classes sociais mais altas. É na rua, na condição de pedestre, que o pobre se desloca e se socializa. Já nas classes mais altas, a rua só tem sentido porque representa o meio para as pessoas chegarem até os locais que dizem respeito ao seu convívio.

De símbolo de qualidade de vida, o automóvel começou, por tudo isso, a ser percebido como um fator, dos mais importantes, da degradação dessa mesma qualidade de vida. Essa percepção, cada vez mais consistente, o tem colocado na defensiva em relação as várias iniciativas, que têm sido realizadas no mundo inteiro, com o propósito de limitar o seu uso.

No Brasil, o problema do trânsito agrava-se por vários fatores, mas a questão da falta de educação para o trânsito, uma questão cultural portanto, pode ser considerada a principal deles. De acordo com o Programa Brasileiro de Segurança no Trânsito do Ministério dos Transportes (1998), a causa considerada a mais significativa do AT é a falta de consciência da sociedade para a convivência com um trânsito seguro e cordial, destacando-se os comportamentos de transgressão, agressividade e risco no trânsito. Entre as transgressões, o consumo de álcool foi considerado o mais freqüente e o mais grave. Esse mesmo trabalho destaca como causa mais relevante da gravidade dos AT a proteção pessoal inadequada do motociclista (falta de capacete) e a proteção pessoal insuficiente do condutor do automóvel (não uso do cinto de segurança).

A seguir, a mesma fonte arrola os seguintes aspectos que afetam negativamente a segurança do trânsito, já que prejudicam a solução das causas dos acidentes de trânsito no Brasil: fragilidades existentes na emissão de Cartas Nacionais de Habilitações e nos exames de habilitação; má formação dos condutores; deficiências institucionais; fiscalização deficiente, particularmente no controle das infrações mais perigosas; legislação de trânsito desatualizada; deficiência na coleta e no registro dos dados de acidentes de trânsito; ausência de análises sistemáticas dos dados de acidentes de trânsito; elaboração de projetos e de ações ligados à segurança de trânsito sem a devida análise dos dados de acidentes de trânsito; elaboração de projetos e de ações ligados à segurança de trânsito sem a devida consideração técnica dos requisitos de segurança; educação para o trânsito não suficientemente disseminada nas escolas; recursos humanos da área de trânsito insuficientes e tecnicamente despreparados; controle insuficiente de condutores e de veículos.

Mostramos nessa pesquisa as principais implicações trazidas pelo tráfego de veículos motorizados ao meio urbano e à qualidade de vida do indivíduo moderno. Vimos que os AT surgiram como uma “epidemia” capaz de produzir muitas mortes, ferimentos e incapacidades, gerando custos financeiros e sociais de grande monta.

A análise dos dados revelou que os acidentes de trânsito estão intrinsecamente relacionados com a imprudência (não uso de equipamentos de segurança como capacete e cinto de segurança, consumo de drogas principalmente o álcool e excesso de velocidade); com o Stress e, principalmente, com a condição de juventude do sexo masculino (destaque para o grupo de condutores de motocicleta). Também foi possível verificar que, com a exceção das mortes entre condutores e ocupantes de motocicleta que triplicou nos anos de 1997 e 1998, houve, desde a municipalização do trânsito em Campinas (1992), uma queda significativa no índice total de mortes ocorridas no trânsito, queda esta atribuída a um conjunto de ações voltadas à segurança de pedestres e motoristas desenvolvida pela Secretaria dos Transportes. Dentre essas ações, destaca-se o Programa de Ensino de Trânsito nas Escolas (PETE), que faz parte do Programa de Educação e Segurança no Trânsito, cujo objetivo é promover uma mudança comportamental na população, pedestre ou motorista, conscientizando-a a adotar a segurança no trânsito como valor pessoal e prioritário.

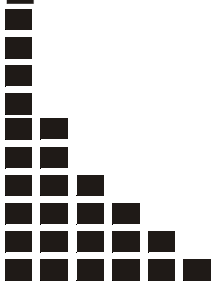
Concluimos que tanto os Acidentes de Trânsito como as representações sociais de sua ocorrência, variam significativamente conforme a idade, o sexo, o tipo de personalidade e a cultura dos indivíduos envolvidos. Sugerimos, em um nível mais abrangente, que a solução do problema de trânsito requer, sobretudo, a implementação de políticas públicas que levem em conta a dimensão cultural e enfatizem a educação para o trânsito.



SUMMARY

This research aims to focus the subjective aspects of the Traffic Accidents, through a qualitative analysis of the social representations of their victims. An interdisciplinary approach was required to reach epidemiological, social-cultural and psychological aspects of this important problem. Besides describing the social patterns of the victims, special attention was given to the physical and psychological intervenient circumstances of the accidents, as well as the consequences it has caused, both to the victims and their families. For this purpose, a semi-structured interview was applied to 20 accident victims.

The research also focused the traffic professional social representations on this issue, with the purpose of shedding some light on the obstacles related to implement an adequate public policy on this subject. Through the analysis of these representations, the research gave some insight about the process of implementation of a public policy, aiming at reducing the number of traffic accidents. For this additional purpose, a semi-structured interview was applied to 7 traffic professionals in Campinas.



***REFERÊNCIAS
BIBLIOGRÁFICAS***

- ABDETRAN.** Estatísticas de Trânsito. Ministério dos Transportes, mimeo, 1996.
- ACKOFF, R. L.** Planejamento de Pesquisa Social, Editora Herder-USP, São Paulo, 1967.
- ADORNO, R.C.F.** Educação em Saúde, Conjuntura Política e Violência no Trânsito: o caso da cidade de São Paulo. Ed. USP, São Paulo, 1989.
- ALBERY, I.P. & GUPPY, A.** The interactionist nature of drinking and driving: a structural model. *Ergonomics*, 38 (9): 1805-1818, 1995.
- ALEXANDRE, E. A; KALLAIL, K.J.; BURDSAL, J.P.; EGE, D.L.** Multifactorial causes of adolescent driver accidents: investigation of time as a major variable. *Jo. Of Adolescent Health Care*, 11(5): 413-17, 1990.
- ALFARO-ALVAREZ, C.; DÍAZ-COLLER, C.** Los accidentes de tránsito: creciente problema para la salud pública. *Bol. Of. Sanit. Panam.* 83(4): 310-318, 1977.
- ANTP (ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS).** Transporte Humano: cidades com qualidade de vida. (A . B. Pires; E. A . Vasconcellos; A . C. Silva, org.). S. Paulo: ANTP, 1997.
- ARNETT, J.J; OFFER, D.; FINE, M.** Reckless driving in adolescence: “state” and “trait” factors. *Accident Analysis & Prevention*, 29(1): 57-63, 1997.
- BANGDIWALA, S. I.; ANZOLA-PÉREZ, E.; GLIZER, M.; ROMER, C. J.; HOLDER, Y.** Método epidemiológico estruturado para planejar la prevención de los accidentes de tránsito. *Bol. Of. Sanit. Panam.* 111(2): 186-189, 1991.
- BARDIN, L.** Análise de Conteúdo. Lisboa: Edições 70, 1977.
- BAUDIER, F.; JANVRIN, M.-P.; DRESSEN, C.** Les jeunes français et leur santé. Opinions, attitudes et comportements. *Promotion & Education*, 1 (2):29 - 35, 1994.
- BERGER, P. & LUCKMANN, T.** The Social Construction of Reality. Harmondsworth, Penguin, 1979.

- BLOCKEY, P.N. & HARTLEY, L.R.** Aberrant driving behaviour: errors and violations. *Ergonomics*, 38(9): 1759 - 1771, 1995.
- BOLTANSKI, L.** Classes sociais e o Corpo. Graal, Rio de Janeiro, 1979.
- BRAGA, M. G. C. & SANTOS, N.** Educação de Trânsito: alterando as regras do jogo. *Rev. Adm. Mun., R. Janeiro*, 214(42): 81-100, 1995.
- CAMPOS DA PAZ, A.; BERALDO, P. S. S.; ALMEIDA, M. C. R. R.; NEVES, E. G. C.; ALVES, C. M. F.; KHAN, P.** Traumatic injury to the spinal cord. Prevalence in Brazilian hospitals. *Paraplegia* 30: 636-640, 1992.
- CENTERS FOR DISEASE CONTROL AND PREVENTION (CDC)** Quarterly Table Reporting Alcohol Involvement in Fatal Motor-Vehicle Crashes. *MMWR*, 42(11): 215, 1993-a.
- CENTERS FOR DISEASE CONTROL AND PREVENTION (CDC)** Deaths Resulting from Firearm and Motor-Vehicle Related Injuries - United States, 1968 - 1991, *MMWR*, 43(3): 1- 42, 1994.
- CENTERS FOR DISEASE CONTROL AND PREVENTION (CDC)** Youth Risk Behavior Surveillance - United States, 1993. *MMWR*, 44(SS-1): 1- 45, 1995.
- CENTERS FOR DISEASE CONTROL AND PREVENTION (CDC)** 1993-b Economic Impact of Motor-Vehicle Crashes – United States, 1990. *MMWR*, 42(23): 443-448.
- CLARK, C.** Avaliação de alguns parâmetros de infrações de trânsito por motoristas e policiais. Tese Doutorado, Univ. de São Paulo, 1995.
- CRM-SP (Conselho Regional de Medicina de São Paulo)** Parecer. Exame de Motorista que dirigi alcoolizado não é obrigação do médico de plantão. *Jornal do CREMESP*, Maio, 1998.
- DEJOURS, C.** A loucura do Trabalho: estudo de psicopatologia do trabalho. São Paulo: Ed. Cortez, 5ª. Ed., 1992.

- DENATRAN (Departamento Nacional de Trânsito).** Estatísticas Gerais sobre trânsito, Brasília: Denatran, 1997.
- DETRAN-SP** Estatística de trânsito. Secretaria dos Transportes do Estado de São Paulo, 1996.
- DSM-IV (Departamento de Saúde Mental)** Manual Diagnóstico e Estatístico de Transtornos Mentais. Trad. Dayse Batista. Porto Alegre: Ed. Artes Médicas, 1995.
- DONELSON, A. C.** The Alcohol-Crash Problem. In: M. D. Laurence (ed) Social Control of the Drinking Driver. Chicago: The University of Chicago Press, 1991.
- DUARTE, L. F. D.** Da vida Nervosa nas Classes Trabalhadoras Urbanas. Rio de Janeiro: Zahar, 1986.
- DURKHEIM, E. & MAUSS, M.** “Algumas formas Primitivas de Classificação. Contribuição para o Estudo das Representações Coletivas” (Trad. Maria Isaura Pereira Queiroz, mimeo, 1955) L’Anné Sociologique, 6e. Année, pp 1-72, 1901-1902. Felix Alcan Ed, Paris, 1903.
- DURKHEIM, E.** The elementary forms of the Religious Life. Allen & Uniwin, London, 1957.
- EMDEC** (Empresa Municipal de Desenvolvimento de Campinas) Transporte & Trânsito: balanço 95-96. Campinas: Prefeitura Municipal de Campinas, 1999.
- EVANS-PRITCHARD, E. E.** Witchcraft, Oracles and Magic among the Azande, Oxford: Claredon Press, 1937.
- ERICKSON, E.** Adolescência, juventude e crise. Zahar, Rio de Janeiro, 1972.
- EVANS, L & BLOOMFIELD HILLS, M.** Comment: The dominant role of the driver behavior in trafic safety. Am. Jo. of Public Health, 86(6): 784-86, 1996
- EVANS, L.; FRICK, M.C.** Car mass and fatality risk: has the relationship changed? American Journal of Public Health, 84(1): 33 - 36, 1994.

- FILGUEIRAS, J. C. & HIPPERT, M. I. S.** “A polêmica em torno do conceito de Estresse.” In: Rev. Psicologia Ciência e Profissão, 19(3): 40-51, 1999.
- FOSTER G. M. & ANDERSON, B. G.** Medical Anthropology. New York: John Wiley & Sons, 1978.
- FRENCH, D. J.; WEST, R. J.; ELANDER, J.; WILDING, J. M.** Decision-making style, driving style, and self-reported involvement in road traffic accidents. Ergonomics, 36 (6): 627-644, 1993.
- GIDDENS, A.** As Consequências da Modernidade. São Paulo: Ed. Unesp, 1991.
- GIDDENS, A.** A Vida em uma Sociedade Pós-Tradiciona. In: Giddens, A.; Beck, U.; Lash, S. Modernização Reflexiva. São Paulo: Ed. Unesp, 1995.
- GLUCKMAN, M.** Politics, Law and Ritual in Tribal Society, Basil Blackwell, Oxford, 1967.
- GOFFMAN, E.** Manicômios, Prisões e Conventos. São Paulo: Perspectiva, 1974.
- GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO.** Prevenção de Deficiências: Segurança no Trânsito. Programa Estadual de atenção à pessoa portadora de deficiência. São Paulo, abril, 1993.
- HABERMAS, J.** The Theory of Communicative Action. Boston: Beacon Press, 1984.
- HAKKINEN, S.** In Kaiser, G. Delincuencia de Tráfico y Prevención General. investigaciones sobre la criminologia y el Derecho Penal del Tráfico. Espasa-Calpe, AS, Madrid, 1993.
- HERZLICH, C.** Health and Illness – a social psychological analysis. Academic Press, London, 1973.
- HILGERS, M.** Automobile or the Self in Traffic. The Psychoanalysis of Car Abuse. Universitas, 1:53-67, 1993.

- JOVCHELOVITCH, S. & GUARESCHI, P. (org.)** Textos em Representações Sociais. Vozes, Petropolis, 1994.
- IML-SP (Instituto Médico Legal, São Paulo)** Estatísticas sobre Mortalidade. São Paulo; IML-SP, 1996.
- JUNG, C. G.** Foreword. In *The I Ghing*. Princeton: Princeton University Press, 7^a. Ed., 1971.
- KAISER, G.** Delincuencia de Tráfico y Prevención General. Investigaciones sobre la criminologia y el Derecho Penal del Tráfico. Madrid: Espasa-Calpe, AS, 1993.
- KLEIN, C. G.** Mortes no Trânsito do Rio de Janeiro, Brasil. *Cad. Saúde Pública*, Rio de Janeiro, 10(supl.1): 168 - 176, 1994.
- KNOBEL, M.** Síndrome de Adolescência Normal. In: Aberastury, A. e Knobel, M. *Adolescência Normal*. Artes Médicas, Porto Alegre, 1980.
- LEGER, D.** The cost of sleep-related accidents: a report for the National Commission on sleep Disorders Research. *Sleep*, 17(1): 84 - 93, 1994.
- LIMA, M. L. C. & XIMENES, R.** 1998 Violência e Morte: diferenciais de mortalidade por causas externas no espaço urbano de Recife, 1991. *Cad. Saúde Públ.*, Rio de Janeiro, 14(4): 829 - 840.
- LUNDEBYE, S.** Car Accidents and Mortality in Developing Countries. In: 3^a. Conf. Anual de Transportes, Segurança de Trânsito e Saúde, promovida pela OMS e Instituto Karo Linska, Toronto, 1997.
- MALINOWSKI, B.** Argonautas do Pacífico Ocidental: Um relato do empreendimento e da aventura dos nativos nos arquipélagos da Nova Guiné Melanesia. Abril: São Paulo, 1984.
- MANTOVANI, M.; BACCARIN, V.; RASKIN, E.; ZAMBRONE, F; MELLO, S.; FERNANDES, M.** "Etanolemia no traumatizado". In *Medical Master: Anais de Atualização Médica* I(4): 203-206, 1995.
- MARX, N.B.** Abordagem de Aspectos Psicológicos como uma das Causas de Acidentes de Trânsito. *Anais do XIX CONPAT*. Fundacentro, São Paulo, 1981.

- MELLO JORGE, M.H.P. & LATORRE, M.R.D.O.** Acidentes de Trânsito no Brasil: dados e tendências. Cad. Saúde Públ., Rio de Janeiro, 10(1): 19 - 44, 1994.
- MELLO JORGE, M.H.P.; GAWRYSZEWSKI, V.P. & LATORRE, M.R.D.O.** “Análise dos Dados de Mortalidade”. In:Revista de Saúde Pública 31 (Supl.),1997.
- MINDENDORFF, W.** Estudios sobre la delincuencia en el tráfico. Madrid: Espasa-Calpe, AS, 1976.
- MINAYO, M. C. S.** O Desafio do conhecimento. Hucitec/Abrasco, São Paulo, 1992.
- MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES** Estatísticas de Trânsito. Relatório Anual. Brasília, mimeo, 1997.
- MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES** Estatísticas de Trânsito. Relatório Anual. Brasília, mimeo, 1998.
- MOSCOVICI, S.** La Psychanalyse, son image et son publique. Presses Universitaires de France, Paris, 1976.
- MURRAY C.J.L. & LOPEZ, A.D.** The Global Burden of disease in 1990: final results and their sensitivity to alternative epidemiological perspectives, discount rates, age weights and disability weights. In: The Global Burden of Disease: a comprehensive assessment of mortality and diseases, injuries, and risk factors in 1990 and projected to 2020. (C.J.L. Murray & A.D. Lopez, orgs.) Cambridge: Harvard University Press. WHO/World Bank: 247 – 294, 1996.
- OLIVEIRA, M. A. V.** Administrando o Stress com técnicas de programação neurolinguística. Gente, São Paulo,1996.
- ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DE SAÚDE - OMS** The Epidemiology of Road Traffic Accidents. Who Regional Publications European Series n. 02, Copenhagen, 1976.
- ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DE SAÚDE - OMS** Accidentes del Tráfico en los países en desarrollo. Série de informes técnicos 703. OMS, Genebra, 1984.

- O'NEILL, P.** Health Crisis 2000. William Heinemann, London, 1983.
- OPAS (Organização Panamericana de Saúde)** 1994. Las Condiciones de Salud em las Américas: edición de 1994. Washington, DC.
- PARKER, D.; REASON, J. T.; MANSTEAD, A. S. R.; STRADLING, S.G.** Driving errors, driving violations and accident involvement. *Ergonomics*, 38(5):1036-1048, 1995.
- PARSONS, T.** The Social System, New York: Free Press, 1951.
- PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO PAULO** Programa de aprimoramento das informações de mortalidade no município de São Paulo, 1992.
- PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINAS - SETRANSP** - Relatório de Trânsito, 1993.
- PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINAS - SECRETARIA MUNICIPAL DE SAÚDE.** Mortalidade em Campinas. “Causas Externas” Boletim N14, 1995.
- PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINAS – SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES – EMDEC.** Transportes e Trânsito, Campinas, 1996.
- PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINAS - SECRETARIA DE COOPERAÇÃO INTERNACIONAL** Informações sócio-econômicas sobre o município de Campinas. Mimeo, 1996.
- PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINAS – DIDEPLAN,** 1996.
- PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINAS – DIDEPLAN,** 1995.
- QUEIROZ, M. S.** Representações sobre Saúde e Doença – agentes de cura e pacientes no contexto do SUS. Ed. Unicamp, Campinas, 1991.
- QUEIROZ, M. S.** “O Desenvolvimento da Municipalização dos Serviços de Saúde em Campinas.” In: *Revista Adm. Pública*. 28(4): 27-37, Rio de Janeiro, 1994b.

- RAIX, A; PENNEAU, D.; PROTEAU, J.** Pathologie et contraintes dans la conduite de véhicules. La Revue du Praticien, 32(17): 1191-1197, 1982.
- REEDER, A. I.; CHALMERS, D. J.; LANGLEY, J. D.** The risky and protective motorcycling opinions and behaviours of young on-road motorcycles in New Zealand. Soc. Sci. Med., 42(9): 1297- 1311, 1996.
- ROBERTS, I.** What does a decline in child pedestrian injury mean? American Journal of Public Health, 85(2): 268,1995.
- ROZESTRATEN, R. J. A.** “Novos Caminhos para a Psicologia do Trânsito.” In: Rev. Psicologia Ciência e Profissão, 20(4): 80-85, 2000.
- SÁ, C. P.** “Representações Sociais: o conceito o estado atual da teoria”. In: Spink, M. J. (Ed.) O conhecimento no Cotidiano. Brasiliense, São Paulo, 1993.
- SEADE, Anuário Estatístico do Estado de São Paulo** – 1994, São Paulo, 1995.
- SEADE, Anuário Estatístico do Estado de São Paulo** – 1992, São Paulo, 1993.
- SEADE, Anuário Estatístico do Estado de São Paulo** – 1989, São Paulo, 1990.
- SECRETARIA MUNICIPAL DE SAÚDE/ PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE CAMPINAS** - Laboratório de Aplicação em Epidemiologia/ DMPS/FCM/UNICAMP. Mortalidade em Campinas. Boletim N^o. 14 “Causas Externas”, Julho 1995.
- SELYE, H.** Stress, a tensão da vida. São Paulo, Ibrasa – Instituição Brasileira de Difusão Cultural, 1959.
- SCHUTZ, A.** Collected Papers I. The problem of Social Reality. The Hague, Martinus Nijhoff,1973.
- SKEGG, D.C.; RICHARDS, S.M.; DOLL, R.** Minor tranquilizers and road accidents. British Medical J., 1(6168): 917-919, 1979.

- SLEMER, O.A.** Os prazeres da cerveja. Makron Books, São Paulo, 1995.
- SODERLUND, N. & ZWI, A.B.** Mortalidad por accidentes de tránsito en países industrializados y en desarrollo. Bol. Oficina Sanit. Panam., 119 (6):471 -480, 1995.
- SOSSAI, J.A. & Tomaz, C.A.B.** “Abordagem de Aspectos Psicológicos como uma das Causas de Acidentes de Trânsito”. In Anais do XIX CONPAT. Fundacentro, São, 1981.
- SPINK, M. J.** “O estudo Empírico das Representações Sociais.” In: Spink, M.J. (Ed.) O Conhecimento no Cotidiano. Brasiliense, São Paulo, 1993.
- SPINK, M. J.** “Desvendando as Teorias Implícitas: Uma Metodologia de Análise das Representações Sociais.” In: Jovchelovich, S. & Guareschi, P. (Orgs) Textos em representações Sociais, Vozes, Petrópolis, 1994.
- STEVENSON, D.K.** Vida e instituições americanas. Klett, Stuttgart, 1989.
- STODUTO, G. & ADLAF, E.** Drinking and driving among Ontario high school students, 1977 - 1995. Canadian Journal of Public Health, 87 (3): 187-188, 1996.
- TAPIA GRANADOS, J. A .** La reducción del tráfico de automóviles: Una política urgente de promoción de la salud. Revista Panam Salud Publica, 3(3): 137-151, 1998.
- TURATO, E. R.** “Introdução à Metodologia da Pesquisa Clínico-qualitativa: Definição e Principais Características.” In: Revista Portuguesa de Psicossomática, vol 2, nº1, Jan/Jun 2000.
- TURNER, V.W.** Schism and Continuity in an African Society: a study of Ndembu village life. Manchester University Press, Manchester, 1959.
- WARDLE, J. & STEPTOE, A.** The European Health and Behaviour Survey: rationale, methods and initial results from the United Kingdom. Soc. Sci. Med., 33(8): 925 - 936, 1991.
- WEBER, M.** Ensaios de Sociologia. Zahar, Rio de Janeiro, 1971.

- WEST, R.; ELANDER, J.; FRENCH, D.** Mild social deviance, Type-A behaviour pattern and decision-making style as predictors of self-reported driving style and traffic accident risk. *British Journal of Psychology*, 84: 207-219, 1993-b.
- WEST, R.; FRENCH, D.; KEMP, R.; ELANDER, J.** Direct observation of driving, self reports of driver behaviour, and accident involvement. *Ergonomics*, 36 (5): 557-567, 1993-a.
- WINSTON, F.K.; SCHWARZ, D.F.; BAKER, S.P.** Biomechanical Epidemiology: a new approach to injury control research. *The Journal of Trauma: Injury, Infection and Critical Care*, 40 (5): 820 -824, 1996.
- WORLD HEALTH ORGANIZATION-WHO**, Regional Office for Europe, *The Epidemiology of Traffic Accidents*, Copenhagen, 1996.
- WORLD HEALTH ORGANIZATION- WHO**, The Epidemiology of Road Traffic Accidents, Regional Office for Europe, Copenhagen, 1976
- WORLD HEALTH ORGANIZATION - WHO** The Epidemiology of Road Traffic Accidents. WHO Regional Publications European Series N^o 2, WHO Regional Office for Europe, Copenhagen, 1976.



ANEXOS

ROTEIRO DE ENTREVISTA I

Dados Pessoais

Idade: _____

Sexo: _____

Escolaridade: _____

Residência: _____

Há quanto tempo mora em Campinas: _____

Naturalidade: _____

Profissão: _____

Estado Civil: _____

Quantos filhos tem: _____

Renda individual e familiar: _____

Dados Situacionais

2.1- Situação no emprego:

1-) Você está satisfeito com o seu trabalho?

2-) Você vai ser promovido?

3-) O que você acha do seu salário?

2.2- Situação familiar:

1-) Como está o seu relacionamento com a sua esposa(o) e com os seus filhos? Você está passando por alguma crise?

2-) E com os demais familiares, como está o seu relacionamento?

3-) Como está a saúde de sua família?

2.3- Situação financeira: (dívidas, empréstimos, etc).

1-) Você tem dívidas financeiras com alguém?

2-) Você fez algum empréstimo?

2.4- Situação de saúde:

1-) Como estava a sua saúde antes do acidente?

2-) E como estava a sua saúde no momento do acidente?(Stress, agressividade, nervosismo, insônia, perda de emprego, de renda, perda afetiva, ingestão de medicamentos ou drogas, etc.).

2.5- Lazer:

1-) O que você faz nos finais de semana, nas suas folgas?

2-) E nas suas férias, o que você costuma fazer?

3-) Você frequenta algum clube?

2.6- Inserção social:

1-) Você tem amigos? O que vocês costumam fazer?

2-) Você faz parte de algum sindicato, de alguma associação?

3-) Rede social: Além de você mais alguém da sua família mora aqui em Campinas? Quem são eles?

Situação do acidente

- 1-) Você já sofreu outros acidentes além desses? Gostaria que você me descrevesse como foi.
- 2-) Quais eram as condições do seu automóvel? Ele estava licenciado? Estava em condições de uso?
- 3-) Sua carteira de motorista estava em ordem?
- 4-) Gostaria que você me contasse como foi que aconteceu esse último acidente.
- 5-) Para onde você estava indo na hora em que aconteceu o acidente?
- 6-) Em que lugar e a que horas aconteceu o acidente?
- 7-) Você tem seguro?
- 8-) De quem foi a culpa? A sua história bate com o boletim de ocorrência?
- 9-) Quem assumiu os custos do prejuízo?

Consequências psicológicas

- 1-) Você pretende continuar a dirigir?
- 2-) Agora, você vai dirigir de modo diferente?
- 3-) Quais são os seus medos, as suas dificuldades?
- 4-) O que mudou na sua vida depois do acidente?
- 5-) Você acha que a inveja ou o mau-olhado de alguém em relação a você poderia ter provocado esse acidente, ou foi apenas falta de sorte?

Situação política ideológica

- 1-) Qual é a sua opinião sobre as novas leis de trânsito?
- 2-) Você já fez algum curso de educação no trânsito? Você acha que funciona?
- 3-) Qual é a sua opinião sobre a possibilidade de haver curso de educação para o trânsito?
- 4-) Você usa transporte coletivo? Em que situações?
- 5-) O que você pensa sobre o transporte coletivo?
- 6-) Em que situações no dia-a-dia você usa o seu veículo?
- 7-) Na sua opinião, o que poderia ser feito na sua cidade para diminuir os acidentes e melhorar o trânsito? E quem deveria se responsabilizar por isso?

ROTEIRO DE ENTREVISTA II

- 1-) Qual é o projeto do Prefeito para o trânsito de Campinas?

- 2-) Qual é o poder de interferência que os Secretários possuem para disputar projetos relacionados ao trânsito?

- 3-) Existe algum projeto coletivo que envolva as Secretarias da Saúde, da Educação, do Meio Ambiente, do Transporte com o objetivo de desenvolver um trabalho de prevenção no trânsito? Como se dá esse relacionamento?

- 4-) Quais são as dificuldades que vocês encontram para implementar um projeto de prevenção no trânsito?

- 5-) Com relação ao trânsito, quais os projetos que a SAR vem desenvolvendo com as outras secretarias?

- 6-) Quais foram as principais mudanças que ocorreram nas leis de trânsito com o Novo Código Nacional de Trânsito?

7-) Quais são os impasses encontrados para a aplicar as novas leis?

8-) A fiscalização será efetiva para todas as infrações ou haverá tolerância para algumas?

9-) O que tem sido feito para mudar a cultura da prevalência do carro sobre o pedestre? Como a nova lei pode garantir de fato ao pedestre segurança ao atravessar uma rua, uma avenida, na faixa branca sem ser atropelado?

10-) Como vocês definem o comportamento do pedestre em Campinas?

11-) Por que não aplica-se multas em pedestre quando este comete alguma infração? Quais são as dificuldades?

12-) O que precisa ser feito para que os cidadãos tenham mais consciência dos seus deveres e direitos no trânsito?

13-) Quais são as medidas que estão sendo tomadas para que a população seja informada sobre quais comportamentos no trânsito são considerados infrações tanto no papel de condutor de veículo quanto de pedestre?

14-) Qual é a sua opinião sobre o direito do cidadão de se recusar a fazer o exame de bafômetro, sendo que as estatísticas mostram que o álcool é um dos fatores principais causadores de acidentes de trânsito?

15-) Qual é a sua opinião sobre as mudanças que estão sendo exigidas no programa do curso oferecido pelas auto-escolas para habilitar as pessoas à dirigir?

16-) Qual é a sua opinião sobre a autorização de adolescentes com mais de 14 anos dirigirem legalmente bicicletas motorizadas que andam até 50 Km/h?

17-) Como são feitos os BO? As pessoas que fazem o BO recebem algum tipo de treinamento?

18-) Como funciona o serviço de resgate?

19-) Como funciona o curso para infratores de trânsito?

20-) Qual é a função dos agentes municipais de trânsito (os amarelinhos)?

21-) Qual é o papel da Engenharia de tráfego?

22-) Quais as fontes de financiamento da política de trânsito?

23-) A secretaria está satisfeita com o procedimento de BO e do TO? Qual é a diferença entre um e outro?

24-) O que você pensa sobre a extinção dos testes psicológicos como um instrumento de avaliação no exame de habilitação?

25-) Quais são as metas principais da secretaria de trânsito. Existe um estudo rigoroso sobre isso? E essa meta, é possível de ser alcançada?

26-) Como é estruturada a secretaria de transporte do Município? Como ela funciona?

27-) Quanto a secretaria recebe de orçamento? Existem recursos externos de arrecadação?

28 -) A partir de quando a Prefeitura começou a priorizar o trânsito como saúde pública?

29-) Existe apoio das esferas Federais e Estaduais para a implementação do Novo Código Nacional de Trânsito?

30-) O que está sendo feito em termos de Educação no trânsito?

31-) Em termos de dotação orçamentária, quanto se investe em trânsito?

32-) Como é a situação do trânsito em outros municípios?

33-) Existem outros municípios que em relação ao trânsito se encontram na mesma situação que Campinas?

34-) Como é a situação do trânsito em outros estados?

35-) Qual é a sua opinião sobre as empresas privadas especializadas em recorrer na justiça com pedido de anulação de multas para seus clientes? Isso tem acontecido muito em Campinas?