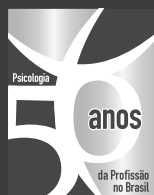




Psicologia e mobilidade: o espaço público como direito de todos

1ª edição
Brasília-DF
2010



Comissão Organizadora e Científica

Ana Paula Pereira Jardim
Andréa dos Santos Nascimento
Alexandra Ayach Anache
Cláudia Aline Soares Monteiro
Ricardo Figueiredo Moretzsohn
Renan Cunha Soares Junior

Palestrantes

Alessandra Olivato, Alexsander Barros Silveira, Amélia Luisa Damiani, Andréia de Conto Garbim, Angela Elizabeth Lapa Coêlho, Cláudia Aline Monteiro, Cynthia Rejanne Correa Araújo Ciarallo, Fabiano Contarato, Gislene Maia de Macedo, Hartmut Günther, Letícia Marín-León, Luís Antônio Baptista, Marco Antônio Martins Ribeiro de Campos, Marcos Pimentel Bicalho, Odair Furtado, Pitágoras José Bindé, Ricardo Figueiredo Moretzsohn, Roberto Víctor Pavarino Filho, Rogéria Motta de Sant'Anna, Rogério de Oliveira da Silva, Salete Valesan Camba.

Psicologia e mobilidade: o espaço público como direito de todos

1ª edição



Brasília-DF
2010

É permitida a reprodução desta publicação, desde que sem alterações e citada a fonte. Disponível também em: www.pol.org.br

1ª edição 2010

Projeto Gráfico: Luana Melo/ Liberdade de Expressão

Diagramação: Ana Helena Melo/ Liberdade de Expressão

Revisão: Joira Coelho, Cecília Fujota e Suely Touguinha/ Liberdade de Expressão

Copidesque: Patrícia Cunegundes

Liberdade de Expressão – Agência e Assessoria de Comunicação

atendimento@liberdadeexpressao.inf.br

Coordenação Geral/CFP

Yvone Duarte

Edição

Priscila D. Carvalho – Ascom/CFP

Produção

Gustavo Gonçalves – Ascom/CFP

Verônica Araújo – Ascom/CFP

Direitos para esta edição: Conselho Federal de Psicologia
SAF/SUL Quadra 2, Bloco B, Edifício Via Office, térreo, sala 104

70070-600 Brasília-DF

(61) 2109-0107

E-mail: ascom@pol.org.br

www.pol.org.br

Impresso no Brasil – setembro de 2010

Catálogo na publicação

Biblioteca Dante Moreira Leite

Instituto de Psicologia da Universidade de São Paulo

Conselho Federal de Psicologia

Psicologia e mobilidade: o espaço público como direito de todos /
Conselho Federal de Psicologia. – Brasília: CFP, 2010.

220 p.

ISBN: 978 85 89208 27 7

1. Mobilidade social 2. Processos sociais 3. Urbanização 4.
Ambientes urbanos 5. Saúde pública I. Título.

RA425

Conselho Federal de Psicologia
XIV Plenário
Gestão 2008-2010

Plenária eleita
Diretoria

Humberto Verona – Presidente
Ana Maria Pereira Lopes – Vice-Presidente
Clara Goldman Ribemboim – Secretária
André Isnard Leonardi – Tesoureiro

Conselheiros efetivos

Elisa Zaneratto Rosa – Secretária Região Sudeste
Maria Christina Barbosa Veras – Secretária Região Nordeste
Deise Maria do Nascimento – Secretária Região Sul
Iolete Ribeiro da Silva – Secretária Região Norte
Alexandra Ayach Anache – Secretária Região Centro-Oeste

Conselheiros suplentes

Acácia Aparecida Angeli dos Santos
Andréa dos Santos Nascimento
Anice Holanda Nunes Maia
Aparecida Rosângela Silveira
Cynthia R. Corrêa Araújo Ciarallo
Henrique José Leal Ferreira Rodrigues
Jureuda Duarte Guerra
Marcos Ratinecas
Maria da Graça Marchina Gonçalves

Psicólogos convidados

Aluizio Lopes de Brito
Roseli Goffman
Maria Luiza Moura Oliveira

Apresentação

Este documento apresenta o conteúdo das palestras abordadas no *Seminário Nacional Psicologia e Mobilidade: espaço público como direito de todos*. Registramos que os princípios dessas contribuições estão na agenda da gestão do XIV Plenário do Conselho Federal de Psicologia, o qual não tem poupado esforços para promover ações que garantam que os direitos humanos sejam preservados.

Ao discutir mobilidade para tratar de trânsito e transporte, procuramos trazer à tona um modo de organização capitalista que privilegia o automóvel particular em detrimento do meio ambiente, da saúde e dos seres humanos. Contraditoriamente, esse se viabiliza em decorrência da ação dos grandes monopólios e da concentração de rendas, os quais são comandados por seres humanos, portanto, há modos diferentes de subjetivações e consequentemente, formas de enfrentamento das desigualdades sociais.

O desafio para a Psicologia e para os psicólogos é de romper com a visão naturalizante dos problemas que decorrem da organização de espaços comprometidos em manter o *status quo* de determinados grupos que detêm os benefícios dos lucros do capital. O aprofundamento da não equidade na forma de distribuição dos bens e serviços avassala o cotidiano da população brasileira que vive em condições de barbárie.

Reafirmamos o compromisso social da Psicologia na construção de práticas profissionais em diversos espaços e cenários que avancem para que o espaço público seja de fato de todos os brasileiros.

Humberto Cota Verona – Presidente do CFP

Introdução

Como uma das expressões do compromisso social da Psicologia, registramos neste documento as apresentações realizadas no *Seminário nacional psicologia e mobilidade: o espaço público como direito de todos*, ocorrido nos dias 23, 24 e 25 de outubro de 2009 na cidade de São Paulo, evento que contou com o apoio do Conselho Regional de Psicologia 6ª região, São Paulo.

O direito de ir e vir é, para nós, inalienável a qualquer cidadão que vive em um Estado Democrático de Direito, desse modo, na lógica dos direitos humanos, abrimos o seminário discutindo o tema *Liberdades individuais e espaço público*, problematizando os limites e as possibilidades que vivenciamos e a liberdade de transitar nos espaços públicos.

Para iniciar o assunto, o psicólogo Odair Furtado mostrou o quanto o conceito de mobilidade é amplo, envolvendo desde a locomoção de pessoas com deficiências e idosas até aquelas que não apresentem nenhum tipo de necessidade especial para transitar em vias públicas. Suas reflexões foram no sentido de indagar sobre as condições de acesso a todas as pessoas indistintamente, ou seja, projetar espaços na sociedade que tornem possível o trânsito de todos os cidadãos, sem privilegiar uns em detrimentos de outros.

Nesse sentido, a Psicologia tem muito a contribuir no processo de transformação da consciência da população, por meio de ações diretas e indiretas, participando do planejamento urbano, de discussões em diferentes fóruns e conselhos das cidades sobre distribuição equitativa de bens e serviços, da ocupação consciente de espaços públicos, da humanização desses espaços, sejam eles urbanos ou rurais. Furtado enfatiza a necessidade de o psicólogo construir referências para atuar nas políticas de gestão para mobilidade e trânsito, bem como construir estratégias que melhorem as práticas tradicionais, como a avaliação psicológica para condução de veículos automotores e a educação cidadã. Há uma chamada para uma educação social, que extrapola os bancos escolares e, nesse sentido, todo espaço público pode ser educativo.

De modo incisivo, a cientista social Alessandra Olivato nos provoca a refletir indagando: "Então como é que nós podemos caracterizar culturalmente nosso comportamento no espaço público como pessoas que se locomovem?" Para responder a essa questão, ela discutiu a relação entre o público e o privado e demonstrou que o espaço público não é entendido como um bem comum. Nesse sentido, o trânsito é emblemático, visto que expressa a maneira que cada um vive e resolve seus conflitos. A autora citou exemplos de situações inusitadas que vivemos no cotidiano das cidades brasileiras, quando precisamos usar qualquer meio de transporte. Ressalta o não compromisso dos cidadãos com o bem público, sendo esse utilizado como bem privado.

A psicóloga Cynthia Ciarallo ressaltou os limites da Psicologia aplicada, comprometida mais com a adaptação do que com a transformação. Chamou a atenção para a responsabilidade social dos profissionais na construção de saberes sobre o tema em referência sem as amarras das especialidades, assumindo com isso o desafio de estabelecer interlocuções com as diversas áreas do conhecimento e dos profissionais.

A seguir, debates sobre as *Políticas públicas para mobilidade: desafios da Psicologia* evidenciaram a necessidade de valorizar a dimensão da subjetividade implicada na construção de políticas públicas que afetam os diferentes tipos de mobilidade humana.

A psicóloga Rogéria Motta de Sant'Anna abordou a evolução das políticas públicas para mobilidade a partir do planejamento de transporte e do espaço público e da inserção da Psicologia neste contexto, problematizando o processo tradicional de planejamento de transportes e suas quatro etapas: geração de viagens, distribuição de viagens, repartição modal e alocação do tráfego na rede. A palestrante chama a atenção para as dificuldades desse modelo, que parte do princípio de que os recursos e a expansão da malha viária são infinitos. Ela retomou de modo contundente a concepção de que:

o espaço público que é, *a priori*, um espaço de convivência, gera inúmeras representações nas pessoas que nele transitam, seja de convívio harmonioso, seja de conflito no uso desse espaço. Determinados

grupos mais vulneráveis no trânsito, como os pedestres, os ciclistas, as crianças, os jovens, os idosos, as pessoas com mobilidade reduzida, podem ter sua mobilidade consideravelmente afetada por essas representações, pois o nível de segurança e acessibilidade influenciará a percepção da ocupação espacial, do convívio social e, consequentemente, da qualidade de vida.

O psicólogo Ricardo Moretzsohn discutiu a mobilidade humana no seu aspecto social e de implicações subjetivas. Como expressão delas, observamos diferentes arquiteturas e traçados das cidades que foram planejadas de acordo com determinados contextos, nem sempre construídos coletivamente. Então, o grande desafio da Psicologia seria investir na construção de política pública de mobilidade humana inclusiva. Nas palavras do palestrante: "a Psicologia deve intervir para mapear a cidade, não por seu traçado arquitetônico, mas pelos traços desenhados pelos processos de subjetivação na contemporaneidade", e ainda completa: "estabelecer pontes e rotas que ativem o projeto de vida de cada um, introduzir a tranquilidade e a ternura na convivência com o outro".

Nessa perspectiva, o psicólogo Rogério de Oliveira da Silva contribuiu afirmando que há necessidade de promoção de diálogos da Psicologia com as diferentes áreas para construção de estratégias de humanização das cidades, portanto, é preciso assumir posições que garantam a qualidade de vida dos seres humanos, e não para a manutenção do sistema individualista e mecanicista, tal qual ele tem se apresentado.

O tema *Relações sociais no contexto urbano: o que a educação tem a ver com isso?* foi proposto pela comissão organizadora com o objetivo de reafirmar a necessidade de investimentos em um projeto de sociedade que vise ao bem comum e no qual os direitos humanos sejam preservados. Nesse sentido, o advogado e delegado de polícia Fabiano Contarato defendeu a educação como o meio pelo qual os indivíduos se humanizam e a escola como espaço de socialização do saber, que precisa incluir em seu projeto educacional o trânsito e a cidadania, assim como está previsto o art. 76 do Código de Trânsito Brasileiro. Contarato afirma que as normatizações do Conselho Nacional de Trânsito (Contran) não

têm garantido a inclusão desse assunto nos conteúdos das escolas, confirmando a tese de que é necessário investir em mudanças de atitudes. A educadora Salete Valesan Camba complementa que não basta investir na educação formal, mas isso é um compromisso de todos os cidadãos que compartilham um mesmo espaço.

Já a psicóloga Cláudia Aline Monteiro argumentou que para garantir o desenvolvimento sustentável é importante combater as crenças de que os problemas de trânsito sejam resolvidos por ações pontuais ou paliativas. A transformação exige mudanças comportamentais, incluindo os profissionais que atuam na área.

Adotar uma perspectiva preventiva foi o eixo dos palestrantes que abordaram as *Políticas de emergências e desastres para o trânsito*. As contribuições da psicóloga Ângela Elizabeth Lapa Coelho alertaram para a construção de ações direcionadas à coletividade, na área do trânsito e das emergências e desastres na perspectiva da prevenção. Para ela, existem diversos locais, entre eles escolas, universidades, hospitais, locais de trabalho, que podem ser apropriados para desenvolver atitudes vigilantes, pois os desastres se constituem a "ponta do iceberg", vez que na sua gênese estão os flagelos das desigualdades sociais.

Diante disso, a Psicologia precisa considerar a promoção de saúde atuando na construção de políticas públicas que avancem na prevenção, como também aos cuidados paliativos. Isso requer investimentos em novas metodologias, articuladas com as instituições de ensino, comunidade e serviços diversos.

O psicólogo Pitágoras José Bindé reafirmou a importância do trabalho interdisciplinar/multidisciplinar e, nesse sentido, a Psicologia pode ser agente de interlocução entre as diversas áreas, entre elas Engenharia, Arquitetura, Administração, visando com isso a chamar a atenção para as dimensões subjetivas implicadas no desenvolvimento de qualquer obra pública, por exemplo. Esse direcionamento requer o aprimoramento das nossas formas de comunicação. O autor apresentou vários exemplos que envolvem situações de caos urbano que poderiam ser evitadas se houvesse uma articulação em rede de diversos serviços e setores da sociedade para a construção de um planejamento urbano que visasse ao bem-estar da coletividade.

Esse assunto foi abordado e aprofundado nas apresentações da sessão que examinaram as *Questões socioambientais, urbanas e qualidade de vida: refazendo as geografias das cidades*.

O engenheiro civil Alexsander Barros Silveira trouxe para reflexão um estudo de caso sobre a cidade de Vitória (ES), focando o tema da poluição atmosférica, a qual é entendida como

o lançamento na atmosfera de matéria ou energia que possa tornar o ar impróprio, nocivo ou ofensivo à saúde, a principal questão quando se pretende controlar a poluição atmosférica: exatamente salvaguardar a saúde humana.

Em sua exposição, o autor alertou para os perigos dos diversos resíduos tóxicos que são lançados diariamente na nas cidades, com consequências nefastas para a saúde da população.

Endossando as ideias anteriores, o arquiteto urbanista Marcos Pimentel Bicalho demonstrou que o modelo de urbanização adotado na maioria das cidades brasileiras, ao longo do século precedente, já está esgotado, exigindo dos gestores e da população ações coletivas que visem a mudanças estruturais para a organização das cidades.

O autor observou que a movimentação de pessoas e de coisas é necessária, no entanto, essa mobilidade tem impacto ambiental, visto que se consomem recursos naturais que são ou não renováveis e também a população enfrenta os diversos tipos poluição e de acidentes. Sobre isso, também explana o psicólogo Hartmut Günther ao apresentar as contribuições da Psicologia Ambiental para a compreensão dos processos psicológicos básicos e ambientais para mudanças de comportamento a favor da sustentabilidade. Um dos exemplos escolhidos para ilustrar essa afirmação é o uso de transporte público ao invés de individual. Para ele, essa mudança, além de exigir que esse transporte seja de qualidade, impõe ao cidadão o compartilhamento do seu espaço pessoal, e consequentemente indo contra a construção de uma suposta ideia de a que "natureza humana" tende ao individualismo. Por fim, sobre o tema *Trânsito versus mobilidade: antagonismo ou complementaridade? A visão*

da Saúde Pública, o sociólogo Roberto Victor Pavarino Filho afirma que condutores e pedestres não devem ser penalizados por seus erros com a pena de morte, vez que o desenho do sistema de trânsito é vulnerável e responsabiliza apenas o indivíduo pela mobilidade pela cidade. Nesse sentido, o autor chama a atenção para que os traumas de trânsito sejam enfrentados pelo princípio da equidade.

Vale ressaltar que a psicóloga e epidemiologista Edinilsa Ramos de Souza mostrou que os números de vítimas são alarmantes, tornando esse fato um fenômeno de saúde pública. Assim, do lugar de pesquisadora, disse que os agravos dos acidentes expõem os problemas decorrentes da desigualdade social, visto que classes econômicas menos favorecidas são as mais prejudicadas, tanto no acesso ao tipo de mobilidade para se deslocar de um lugar ao outro como nos tratamentos de bens e serviços que melhorem a qualidade de suas vidas.

Nessa perspectiva, a médica Leticia Marín-León salientou a necessidade de diminuição do número de mortes e de vítimas incapacitadas em decorrência de acidentes de trânsito. Ao analisar os fatores políticos e sociais dos altos índices de desastres, afirmou a importância de investimentos em políticas públicas que almejem à mudança de comportamento. Há necessidade de ampliar as fiscalizações para além das rodovias e ruas, incluindo o combate à corrupção por parte de alguns funcionários dos serviços públicos brasileiros.

A médica sugere que, na esfera do Judiciário, os autores de atos infracionais passem por sessões educativas e reavaliação de comportamento no trânsito, visto que acordos e prestação de serviços à comunidade não têm sido suficientes para diminuir os problemas decorrentes de infrações no trânsito. Acrescenta que os centros de formação de condutores também devem ser fiscalizados pelo Estado, para que cumpram a sua função educativa na sociedade, com observância da prática de direção defensiva. Ainda na direção de controle social, "o governo deveria disponibilizar um canal direto de comunicação da sociedade com as autoridades municipais, estaduais e federais para que os cidadãos pudessem informar sobre pessoas com comportamentos infratores das normas do trânsito em sua comunidade".

As contribuições dos palestrantes foram no sentido de fortalecer o papel do Estado no controle e na fiscalização dos diversos setores envolvidos com o planejamento das cidades, com ênfase na mobilidade e no trânsito, sem que isso isente a responsabilidade da sociedade civil de participação no controle dessas ações.

A geógrafa Amélia Luisa Damiani salientou que precisamos adotar uma visão crítica do modelo de mobilidade em diversos campos, entre eles o trabalho, o habitat, de modo a garantir que sustentabilidade seja um princípio a ser almejado. Para isso, há que superar-se paulatinamente as cristalizações de concepções de exploração privativas do espaço público presente no cotidiano da população brasileira. Portanto, a questão da mobilidade humana não pode ser naturalizada, ela deve ser compreendida como uma construção social que serve a um determinado modelo de sociedade. Na superação da visão capitalista – marca o desenho dos diferentes espaços, seja rural seja urbano, há que considerar a constituição de subjetividades humanas, vez que no trânsito, por exemplo, um dos lugares em que se pode visualizar as expressões dos valores culturais vigentes.

O aprofundamento do tema subjetividade foi abordado na mesa sobre os *Impactos da (i)mobilidade na produção da subjetividade*. De forma criativa, a psicóloga Gislene Maia de Macedo trouxe aos participantes reflexões sobre as histórias das "Helenas" que vivem no sertão nordestino em condições inusitadas de mobilidade, que se constituem em situações nas quais a questão de sobrevivência termina por ser o projeto de vida daquelas pessoas. Contraditoriamente, esse cenário permite-lhes produzir diversos sentidos sobre as experiências de movimento. A autora elegeu algumas imagens de movimento humano para que o público pudesse compartilhar das experiências registradas e assim também construir sentidos sobre as diversas cenas de "Helenas"...

Por fim, o psicólogo Luís Antônio Baptista desafia o público presente a romper com a dicotomia subjetividade-cidade, mobilidade-sujeito. Ele enfatizou que na organização das cidades há expressões de subjetividades, como também modos de subjetivação. Assim, qualquer projeto de planejamento urbano possui dimensão subjetiva, portanto, a Psicologia precisa apropriar-se dessa compreensão, pois as diferentes formas de mobilidade

declaram o modo como o ser humano age e dá sentido à sua vida em sociedade. Nessa linha de pensamento, o autor convida seus interlocutores a refletir sobre o que desejamos quando defendemos o direito de ter um espaço público, ou seja "o que desejamos com este direito? O que apostamos com esta possível ocupação da cidade? Qual cidade?"

A mobilidade humana por diversos meios, expressa a relação que os seres humanos estabelecem com seu ambiente. As relações humanas cada vez mais deterioradas pelo sistema econômico e social que se instalou no Brasil têm contribuído para que a violência e o caos se instalem em diversos setores. Certamente a "rua", como espaço público, tem sido palco de permanente confronto, conflito histórico de lutas de classes proveniente do modelo de exploração capitalista.

Para pautar a discussão sobre o assunto em referência, temos de avançar na construção de políticas públicas que garantam segurança e o direito do cidadão de ir e vir. Para isso, precisamos enfrentar algumas discussões, entre elas o direito à locomoção de forma a não agredir o meio ambiente, ou seja, a mobilidade sustentável; a construção/produção de sujeitos de direitos, crianças que estarão aptas a, no futuro, construir/fiscalizar políticas públicas que priorizem o transporte coletivo, ao invés de defender uma falsa geração de emprego e renda, justificativa dada pelos governos para que se eleve ano a ano a venda de automóveis, e para que se diminuam os espaços coletivos; o descaso na formação de condutores e também de pedestres cidadãos; as campanhas educativas pontuais que mantêm a hegemonia dos automóveis nos modos de circulação; o planejamento urbano voltado para a promoção de qualidade de vida e acessibilidade de todos. O princípio dessas questões é a transformação dos seres humanos e seu processo de socialização e civilidade, portanto é imperioso que o psicólogo seja um dos profissionais – agente de promoção de ações dessa natureza nos diferentes espaços de sua atuação, seja na esfera pública seja na esfera privada.

Esperamos que esta publicação promova não somente reflexões abstratas, mas iniciativas diversas para que mudanças comportamentais significativas ocorram na forma de funcionamento das cidades e do espaço público pelo viés da mobilidade, seja ela urbana, humana ou sustentável.

Sumário

Apresentação.....	9
Introdução.....	11
1. Abertura.....	21
1.1 Humberto Cota Verona.....	21
1.2 Andréia de Conto Garbim.....	23
1.3 Marco Antônio Martins Ribeiro de Campos.....	25
2. Conferência – Espaço público: direito de todos.....	27
2.1 Odair Furtado.....	27
3. Mesa – Liberdades individuais e espaço público.....	41
3.1 Alessandra Olivato.....	41
3.2 Cynthia Rejanne Correa Araújo Ciarallo.....	49
4. Mesa – Políticas públicas para mobilidade: desafios da Psicologia.....	57
4.1 Rogéria Motta de Sant'Anna.....	57
4.2 Ricardo Figueiredo Moretzsohn.....	65
4.3 Rogério de Oliveira Silva.....	73
5. Mesa – Relações sociais no contexto urbano: o que a Educação tem a ver com isso?.....	81
5.1 Fabiano Contarato.....	81
5.2 Salete Valesan Camba.....	95
5.3 Cláudia Aline Monteiro.....	101
6. Mesa – Políticas de emergências e desastres para o trânsito.....	109
6.1 Angela Elizabeth Lapa Coêlho.....	109
6.2 Pitágoras José Bindé.....	119

7. Mesa – Questões socioambientais, urbanas e qualidade de vida: refazendo as geografias das cidade.....	127
7.1 Alexsander Barros Silveira.....	127
7.2 Marcos Pimentel Bicalho.....	137
7.3 Hartmut Günther.....	151
8. Mesa – Trânsito <i>versus</i> Mobilidade: antagonismo ou complementaridade? A visão da Saúde Pública.....	161
8.1 Roberto Victor Pavarino Filho.....	161
8.2 Edinilsa Ramos de Souza.....	173
8.3 Leticia Marín-León.....	181
8.4 Amélia Luisa Damiani.....	193
9. Mesa – Impactos da (i)mobilidade na produção da subjetividade.....	203
9.1 Gislene Maia de Macedo.....	203
9.2 Luís Antônio Baptista.....	213

Abertura

Humberto Cota Verona¹

O tema da mobilidade, se formos pensar a importância da discussão do verbo transitar, para nós, psicólogos, vem agregado a uma série de reflexões que estão no entorno da mobilidade, do trânsito e do transitar na nossa sociedade humana. Este trânsito não se dá desconectado de uma série de outros fatores que interferem em nossa vida, os fatores sociais, a organização da sociedade, os fatores culturais e os fatores individuais e subjetivos. Todos esses fatores serão objeto de debate e discussão nesse seminário. Sabemos que, ao falar de mobilidade e de trânsito na região dos Jardins de São Paulo e ao falarmos de mobilidade e de trânsito na periferia da cidade, estamos falando de olhares diferentes, de lugares diferentes, de subjetividades que se constroem cotidianamente nessa relação entre o deslocamento para as diversas atividades que compõem nossa vida.

É com este olhar, com esta crítica, abarcando essa possibilidade de a Psicologia contribuir nessa discussão que o Seminário Nacional nos desafia. Como podemos pensar a circulação das pessoas com a legislação que organiza essa circulação? Como as políticas públicas interferem nessa circulação? Esses são temas sobre os quais precisamos pensar. Pensar como a Psicologia pode contribuir com o seu conhecimento para o debate social desse tema. O Conselho Federal e todos os Conselhos Regionais que participaram da idealização desse momento se sentem honrados de poder propiciar mais um espaço de contribuição para um debate tão importante para a sociedade brasileira.

1 Psicólogo, presidente do Conselho Federal da Psicologia.

Andréia de Conto Garbim²

O Conselho Regional de São Paulo (CRP 06) teve participação ativa na organização do seminário, junto com o Conselho Federal, e isso nos possibilitou um contato com essa temática que até então não tínhamos. Esperamos que com esta atividade frutifiquem ações e discussões em torno Psicologia e da mobilidade e que isso possa ser discutido pelo Sistemas Conselhos de Psicologia. Estamos todos sendo convidados para debater com o intuito de propor teses, discussões que mobilizem a todos os psicólogos para a participação no Congresso Nacional de Psicologia.

Nós todos do Sistema Conselhos estamos envolvidos nessa temática da promoção dos direitos. É um compromisso que nos colocamos e nesse ano também no dia do psicólogo reafirmamos esse compromisso para a sociedade. Procuramos dialogar com a sociedade de diversas formas dizendo o que queremos debater, que queremos participar da construção de políticas públicas e comprometidas com um fazer voltado para o social, para a coletividade. Nós entendemos esse espaço e esse momento como potentes para a criação, para a inovação da Psicologia. Nós temos aqui um momento privilegiado de discussão com a participação de psicólogos e essa discussão interdisciplinar certamente sistematizará reflexão importante para nós, para a nossa contribuição nos debates, na sociedade e no nosso fazer enquanto psicólogos. Que nos coloquemos com o desafio de enfrentar essa discussão e que disso resultem bons encaminhamentos, boas diretrizes para a nossa atuação e nossa contribuição na sociedade.

2 Psicóloga, presidente do Conselho Regional de Psicologia da 6ª Região – São Paulo

Marco Antônio Martins Ribeiro de Campos³

Estou aqui representando o nosso secretário da Segurança Pública, que infelizmente não pôde comparecer, mas me pediu que trouxesse a seguinte mensagem: "Senhor presidente, doutor Humberto Verona, psicólogas, profissionais de outras áreas eventualmente aqui presentes, gostaria imensamente de participar deste seminário, que terá por tema principal o espaço público como direito de todos. Entretanto, infelizmente, compromissos institucionais inadiáveis do governo impediram-me de comparecer para prestigiar esse interessante e memorável evento. O assunto em foco, sobremodo oportuno, traz a lume subtemas de muita importância no contexto social. Eis que tange direitos e deveres básicos individuais e coletivos dos cidadãos brasileiros, especialmente o direito à liberdade de locomoção, consagrado pela Constituição da República Federativa do Brasil no capítulo dos direitos e garantias fundamentais. O espaço público, como é do conhecimento de todos, deve ser entendido como de uso comum ou posse coletiva dentro do território urbano ou não, onde o direito de ir e vir deve ser obrigatoriamente respeitado por todos, indistintamente. Incluem-se nele as ruas, as avenidas, estradas, praças, jardins, locais de lazer e preservação, como os grandes parques, reservas ecológicas e de contemplação como os jardins públicos. Existem, como é obvio, normas de procedimento que impõem limites a determinadas condutas, como instrumentos de prevenção e repressão contra eventuais danos causados à sociedade, porém, elas, não raras vezes, são absolutamente ineficazes. Quero crer que o melhor caminho para o alcance de resultados mais satisfatórios seria a realização de estudos em conjunto, multidisciplinares e permanentes do comportamento humano e suas relações sociais, com a participação imprescindível da Psicologia em busca de mobilização menos tensa e perigosa de pedestres e motoristas nos espaços públicos, opinando-se ao final pela implantação de campanhas

3 Secretaria de Segurança Pública de São Paulo

sistemáticas, socioeducativas, com vistas à conscientização da comunidade acerca dos malefícios das condutas irregulares, suas causas e efeitos. Só então, acredito, poderemos contar efetivamente com a melhor qualidade de vida para o povo de nosso país”.

Conferência - Espaço público: direito de todos

Odair Furtado⁴

Minha função aqui é de certa maneira ir para além das questões que são as questões mais específicas relativas a este tema. O tema, por si, já é amplo. É um momento de reflexão, em que podemos tensionar o suficiente para abrir o tema e vocês terão responsabilidades depois de ir amarrando isso até chegar a conclusões que irão dirigir essa discussão no campo da Psicologia. Portanto, vocês terão uma tarefa importante aqui. Quando estamos falando em mobilidade, não estamos falando exclusivamente sobre os problemas do trânsito. Eles estão incluídos, claro, e são problemas importantes, mas são muitos os problemas relativos à mobilidade. Eu diria que vão para além do que está incluído na definição do representante do secretário de Segurança de São Paulo.

O que quero dizer é que está incluído o ir e vir e está incluída nesta discussão a mobilidade humana do ponto de vista das migrações populacionais. Está presente em uma discussão como esta o di-

4 Doutorado em Psicologia (Psicologia Social) pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo (1998). Atualmente é professor associado da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, trabalhando no Programa de Estudos. Pós-Graduado em Psicologia Social (PSO) na Faculdade de Psicologia da PUC-SP. É filiado ao Departamento de Psicologia Social desde 1983. Coordena o Núcleo de Estudos e Pesquisa em Trabalho e Ação Social (NUTAS) do PSO. Tem experiência na área de Psicologia Social (Psicologia Sócio-Histórica), com ênfase em Processos Grupais; Compromisso Social; Universo Simbólico, Produção de Sentido e Análise do Discurso, atuando principalmente nos seguintes temas: Relações de Trabalho e subjetividade, emprego/desemprego, formação/qualificação.

reito que nós temos de circular pelo planeta. Hoje, está garantido plenamente o direito de a mercadoria circular. A pauta de importação e exportação é importante em qualquer país deste planeta, inclusive no nosso, mas a pauta da circulação de pessoas pelo planeta parece não ser uma pauta importante. Pelo contrário, é o avesso disso que é discutido e um exemplo disso é o muro da vergonha, que separa os Estados Unidos do México, às margens do Rio Grande.

Assim, este é um dos pontos que interessa quando falamos de mobilidade humana: a situação em que vivem imigrantes na França, na Espanha, na Alemanha, na Europa de uma maneira geral.

Vejam só que curioso. Por um bom tempo, esses países europeus colonizaram a América, a América do Sul, a América Central e a África, particularmente a África. A invasão colonial perdurou na África até muito recentemente. Portugal saiu de Moçambique e Angola na época da Revolução dos Cravos, que ocorreu em 24 de abril de 1974. Então, o fim da política colonial é muito recente e mesmo assim temos efeito residual dessa política no mundo com várias regiões mantidas sob controle de países centrais, como é o caso das ilhas Malvinas, que ficam na costa argentina e são dominadas pelo Reino Unido.

Essa questão da colonização da forma como era exercida na África: esses países africanos colonizados tiveram de abandonar a sua língua, a língua de suas etnias, para falar francês, para falar português, para falar inglês, para falar espanhol. Isso, evidentemente, produz laços forçados de identidade com o colonizador. Nós conhecemos muito bem isso, devido a nossos fortes laços com Portugal. Nós, brasileiros, temos fortes laços de identidade por conta da língua, a despeito de que nossa língua deveria ser o Tupi, temos esses laços fortes por conta da língua e, evidentemente, recebemos bem os portugueses que chegam ao Brasil e esperamos ser bem recebidos quando vamos a Portugal. Encontramos de certa maneira, por conta da colonização, raízes nesse país, assim acontece com os africanos colonizados pelos franceses, colonizados pelos ingleses, pelos espanhóis, pelos italianos, pelos portugueses. Neste momento em que o cidadão deste país africano busca melhor condição de vida em um país euro-

peu, acontece o que nós presenciamos na forma de discriminação, na forma de estigma, na forma como são recebidos, como trabalhadores de quinta categoria. Fenômeno que é bastante conhecido e que podemos chamar de situações de exclusão.

Cidadãos brasileiros que viajaram recentemente, passando pela Espanha, viveram situações de constrangimento – e não importa se essas pessoas estavam lá passeando ou indo para um congresso, como aconteceu com uma pesquisadora brasileira, ou se estavam indo lá para morar. Não importa. Essa circunstância e o vexame passado por essas pessoas são insuportáveis. É o que nos leva à condição de humilhação – e isso ocorre porque somos brasileiros. Com essa condição, a imigração espanhola estava considerando que muitos brasileiros estavam migrando para a Europa, não necessariamente para ficar na Espanha, mas usando a Espanha como porta de entrada para migrar para a Europa. Eventualmente, nossos irmãos mexicanos exercem em nome dos Estados Unidos esse mesmo papel e nos colocam também nessa situação de humilhação. Eu falo dos mexicanos porque eles passam diariamente por essa circunstância, quando tentam atravessar o Rio Grande.

O fato evidente é que não há livre circulação humana em nosso planeta. Neste momento está sendo discutida no âmbito do Mercosul uma proposta que pretende garantir a livre circulação nos seus países-membros. Mais ou menos como há na comunidade europeia hoje. Entretanto, pelas leis brasileiras, o argentino que venha para o Brasil e pretenda trabalhar aqui enfrentará dificuldades como enfrenta um albanês, como enfrenta qualquer pessoa que migre para o país. Eu estou citando a Argentina, mas poderia falar do Chile, que é esse país em que nós entramos com a carteira de identidade. Há um acordo que facilita a circulação, mas mesmo assim ela não é livre.

Quando estamos falando de mobilidade, estamos falando desde a circunstância do cadeirante atravessando a rua, a condição de mobilidade que o deficiente físico encontra no seu cotidiano, até a discussão sobre cidadania. Estamos falando das condições adequadas para um cadeirante se locomover, na cidade de

São Paulo ou em qualquer cidade brasileira, e estamos falando também da mobilidade de pessoas pelo planeta.

Tudo isso nos interessa, desde o singular, desde a questão específica até a questão mais geral e a importância dessa discussão é estratégica para o Conselho Federal de Psicologia, para o Sistema Conselhos, porque ela é importante para os psicólogos. Nós temos condições de pesquisar, de compreender, de dizer como a Psicologia pode trabalhar do mais geral ao mais específico e isto abre campo de trabalho para o psicólogo.

Essa é a função do Centro de Referência Técnica em Psicologia e Políticas Públicas (Crepop). Quando estuda ações possíveis do psicólogo e busca base teórica, produção de conhecimento em torno disso, o Crepop abre um campo de atuação do psicólogo de duas formas: é algo que compete ao psicólogo. Uma segunda coisa: quando o Crepop diz *gestor público*, o psicólogo entende desse assunto. Então, a discussão sobre mobilidade inclui esta questão, ou seja, nós, psicólogos, vamos nos dispor a entender de espaço urbano, de planejamento urbano, de circunstância, de todas as circunstâncias em que seres humanos ocupam o espaço, seja ele urbano ou rural.

Esse é um primeiro alerta. Outra questão são as condições para fazer isso, do ponto de vista da produção de conhecimento, do ponto de vista técnico, do ponto de vista do fazer psicológico. Do ponto de vista das circunstâncias que cercam esse fazer, das circunstâncias do nosso trabalho e das condições da realidade brasileira.

O Conselho Regional de Santa Catarina me convidou recentemente para discutir o assunto e o conteúdo virou uma entrevista para o jornal da entidade que pode ser acessada pelo site. O ponto que eu mencionava na entrevista era sobre o incômodo que eu tenho ao discutir as questões de mobilidade, porque essas questões que estou mencionando e, particularmente, aquelas que falam da nossa circulação na cidade são marcadas por contingências que vão para além do entendimento estrito desta circunstância, ou seja, nós somos regidos por um cenário mais amplo do que aquele que é o nosso campo técnico.

Eu vou utilizar um exemplo e usar a análise desse exemplo, que é a crise mundial que nós estamos passando neste período. As notícias dão conta de que o Brasil é um dos primeiros países a se recuperar da crise. Alguns indicadores: a Bolsa voltou ao patamar anterior à crise; o emprego está crescendo, e não só recuperando o que perdeu, como ultrapassando consideravelmente o índice anterior; o crescimento do Brasil neste momento aponta para índices chineses. Aqueles que estão acompanhando esse assunto sabem que no planeta isso ainda não é uma realidade. A situação de Grécia, Espanha, Portugal e Itália é grave. A mesma situação americana, onde a crise foi gestada, continua uma situação preocupante. Os países ricos, de uma maneira geral, estão enfrentando dificuldades. Isso tudo pode, inclusive, com a queda do PIB, colocar o Brasil em uma posição mais confortável do que aquela que ele ocupava até então. Alguns analistas falam que o Brasil pode chegar a quinto país mais rico do planeta no próximo período. A China e a Índia também estão numa situação semelhante. Desses países que se convencionou chamar de Bric (Brasil, Rússia, Índia e China), somente a Rússia, por seu relacionamento com o capital europeu e americano não está vivendo essa circunstância.

Essa circunstância vivida pelo Brasil não aconteceu espontaneamente. Ela é fruto de ações. Entre essas ações, vejam só, houve uma ação do governo brasileiro, uma ação cirúrgica e bastante eficiente, que foi a redução do IPI para a produção de automóveis. Por que ela foi eficiente e o que eu estou chamando de cirúrgico? O governo brasileiro pegou um setor que é um setor central na economia brasileira, justamente porque a cadeia produtiva das montadoras é uma cadeia produtiva extensa. Ela vai desde a produção do automóvel nas montadoras, Volkswagen, GM, Fiat, etc. até a produção de carvão. Portanto, garantir a venda dos veículos produzidos garantia emprego, e garantir emprego garantia consumo da produção nacional. Garantia mercado interno. Foi essa a estratégia e funcionou. Ela funciona até hoje. Comerciais que estão sendo veiculados na TV neste momento utilizam como recurso de apelo à venda, recurso de disputa com a sua concorrência, o argumento de que a isenção do IPI acabou, mas não para aquela determinada

marca. É uma estratégia de mercado, evidentemente, estratégia que busca continuar vendendo o seu produto.

Muito bem, por que eu estou interessado nesta análise? Porque se trata de vender veículo de transporte individual. Estou dizendo para vocês que a discussão sobre este assunto passa por uma questão que, neste momento, neste país, no México, na África do Sul, na Alemanha, nos Estados Unidos, no Japão, é estratégica. Vejam só onde nós estamos mexendo. Discutir mobilidade implica tocar um ponto fulcral para o capitalismo e para sua recuperação, uma de suas principais estratégias no período atual, que é a produção do veículo de transporte individual ou familiar.

Discutir o caráter humano dessa mobilidade, discutir a circunstância do cadeirante implica discutir melhores condições e melhor qualidade de vida para os seres humanos e, portanto, implica discutir a condição que nós vivemos hoje.

Vou apresentar outro cenário. O governo do estado, de forma perspicaz dentro de sua visão política, resolveu enfrentar um problema grave na cidade de São Paulo, o problema do trânsito. Esse problema é conhecido, e é conhecido de forma generalizada. Não precisa ser psicólogo, especialista, para conhecer isso. Qualquer criança sabe desse problema, qualquer locutor dos noticiários que nós ouvimos às tardes ou em nossas manhãs falando do trânsito na cidade argumenta que a cidade vai parar. E ela vai parar. O Ricardo Moretzshon, que já foi representante do CFP no Contran, me dizia há pouco sobre a taxa de automóveis no país: está em torno de 1,7 pessoa por automóvel. A taxa *per capita* de automóveis no país é de 1,7. Em São Paulo, ela está chegando a um e vai passar esse número. Claro que a distribuição desses automóveis não é uma distribuição equitativa e todos sabemos disso.

Aqui próximo da sede do CRPSP está localizado um dos bairros mais ricos da cidade, o Pacaembu, e algumas das casas desse bairro têm 10 automóveis ou mais em suas garagens. Tem o automóvel para fazer a compra de supermercado, que não é usado pelo dono. Então, nessa distribuição *per capita* tem gente que não tem ne-

nhum. Mas é conhecido também o sistema da distribuição desses carros e o que se faz com o carro usado desses dez carros dessa casa do Pacaembu. Eles vão sendo repassados e o carro de luxo usado vai parar na mão de uma família de classe média, que repassa o seu carro de porte médio para alguém de classe média baixa. No final, o Fusquinha velho vai parar lá na favela de Paraisópolis. Então, de certa maneira, com o passar do tempo, vai havendo essa distribuição equitativa. É verdade que essas condições que eu estou mencionando mantêm fortemente os privilégios dos mais ricos.

Então, é verdade, a cidade vai parar e é preciso uma solução para isso. O governo do estado pensou em uma solução: está abrindo a terceira pista na marginal do Tietê. Havia uma solução anterior, o Rodoanel Mário Covas, e não podemos dizer que não se busca solução nesse sentido. O rodoanel é de fato uma solução. Ele vai tirar os caminhões da marginal e vai liberar a marginal para o transporte individual. Vai melhorar o trânsito.

Ocorre que podemos fazer uma conta, que é a conta ativada pelo cenário anterior, ou seja, para o capitalismo brasileiro funcionar, precisa vender automóvel. Ele não vai abrir mão disso. Ele não tem como abrir mão disso. Curiosamente, o presidente da República foi metalúrgico e os metalúrgicos trabalham prioritariamente nessa cadeia produtiva e querem garantir emprego. Portanto, eles estarão na luta para a manutenção desse sistema. Não é simples! Se eu falasse como o educador vienense Ivan Illich – que defendia a extinção desse transporte e garantia que sem ele o mundo ficaria melhor –, eu teria de enfrentar a dos trabalhadores aos investidores da indústria automobilística e também aqueles que usam o transporte individual. Então, não é uma discussão fácil.

Portanto, a saída dada pela construção do rodoanel e da ampliação da marginal acaba tendo um caráter popular. Agora, vamos estabelecer a relação entre as duas coisas. A maior produção de automóveis que representa o crescimento desse segmento e a ampliação da marginal nos leva a fazer uma equação não muito difícil. Qual o momento em que essas vias públicas vão esgotar sua

capacidade de vazão. Demora quanto tempo? É possível fazer essa conta. Dois anos, dois e meio, três? Dez anos certamente não serão. No ritmo do crescimento, alguns estão dizendo que a marginal no mês seguinte estará novamente congestionada, mas, completado o rodoanel, saindo o caminhão, certamente teremos um refresco, vai dar para escapar um pouco do congestionamento.

Quem não é da cidade não imagina o que é o congestionamento de quilômetros e quilômetros. Quem trabalha em um ponto da cidade e tem de atravessar para o outro ponto sabe o inferno que é andar a passo de tartaruga nessa circunstância. Curiosamente, essa ação, que é de política pública, um pensamento de política pública e ao mesmo tempo um pensamento político em um sentido mais estreito, porque o governador deste estado é um candidato a presidente da República e, evidentemente, suas grandes obras buscam também benefício para seu projeto político. Faz parte da regra do jogo. Ocorre que, neste caso, o tiro parece sair pela culatra, porque os formadores de opinião, esses locutores das emissoras que nós escutamos no congestionamento, os jornalistas, pessoas que conversam com o público, não estão aceitando completamente essa política.

Vejam o caso de uma emissora como a rádio *Dourado*, pertencente ao grupo do jornal *O Estado de São Paulo*, que é comprometido com a política de crescimento do Brasil, ou seja, eles apoiam e querem manter este modo de produção. Entretanto, apesar disso têm os seus receios. A rádio *Dourado* faz uma campanha cotidiana e incentiva outras formas de transportes. Tem um repórter que faz a reportagem de bicicleta e fica andando pela cidade, é o bike repórter. Em geral, o ciclista contratado é alguém que gosta do assunto, porque tem de rodar muito e entender de ciclismo e ele sempre fala da dificuldade que é andar de bicicleta nesta cidade, é impossível, a cidade é impossível para o ciclista.

O Código de Trânsito Brasileiro diz que nós devemos guardar a distância de 1,5m do ciclista. Acho que só na cidade de Joinville isso parece que acontece. Aqui, sem chance, todas as faixas estão ocupadas. E uma forma que a cidade encontrou para caber mais

automóveis nas ruas foi estreitar as faixas. Então, o que cabe entre um automóvel e outro, entre o ônibus e o automóvel? Mal cabe a moto daquele motoqueiro maluco, daquelas centenas que morrem por conta disso. O maior índice de mortes no trânsito é dos nossos meninos, que fazem isso para ganhar a vida. São os motoboys. O ciclista não tem chance, porque ele não pode fazer o que faz o menino com a sua moto, que é motorizada e tem potência e não há chance de alguém passar a um metro e meio dele. E, como a sinalização é mais precária, os acidentes com a bicicleta são acidentes frequentes e isso desestimula esse tipo de transporte.

Os ciclistas reivindicam, reclamam, se manifestam. Aqueles que moram em São Paulo já viram algumas faixas de trânsito nas grandes avenidas, da direita, sendo pichadas com uma bicicletazinha, que é um sinal de que aquilo é uma ciclovia. Quem não é da cidade, cuidado. Aquilo não é ciclovia. Aquilo é um protesto. Por quê? Porque não há ciclovia. Fizeram uma ciclovia na zona leste. Talvez seja uma das raras ciclovias na cidade, e não é suficiente para atender à demanda, apesar de representar algum progresso. Antes dela não havia nenhuma!

Esses formadores de opinião, dessas emissoras de rádio, estão perguntando por que não há ciclovia na marginal. A marginal Pinheiros, com a marginal Tietê, cruza a cidade inteira e é plana, portanto, seria ideal para alguém cruzar a cidade. Neste momento há a construção de uma terceira faixa e não se pensou, em momento algum, em privilegiar um transporte não poluente, um transporte que contribui para a saúde e que é o transporte dos trabalhadores, alguns, no extremo sul da cidade, que andam duas horas para chegar ao ponto de ônibus. Portanto, saem às quatro horas da manhã de sua casa para conseguir pegar o ônibus a tempo de enfrentar todo o trânsito e chegar a seu local de trabalho. Não se prioriza uma condição necessária para esses trabalhadores. Não somente para aqueles que usam esse veículo como lazer, mas também para nossos trabalhadores.

Então, pensar uma condição mais razoável, mais humana, passa por essa condição imposta por algo que é mais forte do que somente

a pressão que nós poderíamos fazer a um gestor municipal ou a um gestor estadual. Do ponto de vista de usuários desse sistema, podemos reclamar. Podemos apontar os problemas como técnicos que conhecem esse sistema e podemos orientar. Mas tanto uma coisa como outra seria difícil, porque não dependem desse gestor, não dependem do gestor estadual, não dependem do gestor federal. Isso está em um circuito, um circuito mundial do capitalismo, aquele que globalizou a economia e que funciona de outra maneira. Independe das condições, que são essas condições da gestão pública.

Então, discutir mobilidade hoje é discutir uma saída para este planeta. É muito mais do que discutir uma solução imediata para nossa circulação na cidade de São Paulo, ou em Curitiba, ou em Brasília, ou em Belém do Pará. É importante fazer uma crítica, e uma crítica de cunho amplo, mas eu havia já anunciado no início que o objetivo deste seminário é encontrar saídas, encontrar alternativas para o trabalho do psicólogo e alternativas para o gestor público. Portanto, se formos esperar a superação do capitalismo, para encontrar saídas possíveis, vai demorar muito tempo. Nós não sabemos o fôlego desse negócio (a crise atual). Pode ser um fôlego de mais de dez anos. Foi tão forte esse negócio (a crise) que emperrou o neoliberalismo. Não emperrou a política de diminuição do estado (ponto central do neoliberalismo), mas levou todos aqueles que defendiam o neoliberalismo a repensar o que é a presença do Estado no controle da economia.

Ninguém está reclamando da injeção de dinheiro que o governo americano fez na GM, e que é dinheiro público. Então, essa condição enterrou o princípio central do neoliberalismo. Os próprios neoliberais confessaram que estavam exagerando. Por um instante, falamos: será? Será que o capitalismo chegou a seu final? Acho que vamos ter de esperar a próxima. A próxima e mais contundente virá daqui a dez anos, daqui a 50 ou daqui a 100? Portanto, não será razoável esperar sentados esse momento. Nós precisamos, portanto, de soluções que sejam soluções mais imediatas. Os cadeirantes desta cidade esperam por soluções. As pessoas que perdem suas duas

horas no trânsito, nesse trânsito da marginal, esperam por soluções. É preciso humanizar a circulação das pessoas no espaço urbano e aí nós precisamos de soluções pontuais.

Talvez a ciclovias nas marginais Pinheiros e Tietê possa ser uma solução. Uma solução que não resolve, mas atenua, o problema. A cidade de Brasília é um caso importante. Por quê? Porque ela foi uma cidade planejada. Um dos casos raros da arquitetura mundial planejada por dois ícones do planejamento urbano e da arquitetura no Brasil e um deles, particularmente, nosso querido Niemeyer, em seus 102 anos de idade, um velho combatente comunista, que era comunista quando projetou Brasília. Hoje, continua mantendo sua convicção e, portanto, ao ter a possibilidade de planejamento na mão, certamente deveria estar pensando do ponto de vista da mobilidade humana.

Nós que conhecemos Brasília sabemos da dificuldade que é circular por aquele espaço. Não tem lugar para o pedestre. Só que, na realidade, o lugar que nós queremos para o pedestre não é o lugar do pedestre. É de fato o lugar da circulação do transporte, seja ele individual ou público.

Ao planejar Brasília, ele pensou na superquadra. Ele pensou na convivência. A superquadra é planejada de tal maneira que ela teria escola, clube e local para as compras básicas – a padaria, a quitanda, a farmácia, a loja de tecidos, a loja de material de construções, enfim, aquilo que é necessário em nosso cotidiano. O que o planejador público não esperava é que quando a cidade fosse ocupada, ela seguisse a lógica das grandes cidades, que é uma lógica comercial, mercantil. Então, as quadras comerciais de Brasília se especializaram. A 111 Sul, por exemplo, é especializada em produtos elétricos. A 110, em material fotográfico. Se você quiser comprar câmera fotográfica, antigamente, comprávamos filme. Se quisesse revelar a foto desse filme que antigamente comprávamos, ou, hoje, se você quiser imprimir as fotos com um pouco mais de qualidade da sua câmera eletrônica, você vai lá na 110. Você encontra preço. Agora, isso significa o seguinte. Se você mora no Lago Sul, você vai ter de sair do Lago Sul, atravessar a ponte, entrar pelo local de trânsito

local da superquadra e chegar até esse local onde você vai comprar o material fotográfico, e se você volta para casa, e em casa descobre que deu uma pane elétrica e o eletricista pediu para você comprar produto elétrico, você vai voltar a 111 para comprar o produto elétrico. E se você quiser produto natural, você vai à 104 da Asa Norte. De tal maneira que as pessoas têm de ficar circulando o tempo todo pela cidade, no lugar que era o lugar em que elas andariam a pé e em que tudo estaria perto. E o clube não deu certo, porque as pessoas não querem frequentar aquele clube. Elas querem frequentar o clube que é o clube lá do Lago Norte, onde encontram um pessoal da corporação, por exemplo, o clube dos advogados. O Clube da Vizinhança não funcionou. E a escola? Ah, mas eu não quero colocar o meu filho no ensino público. Eu quero colocar ele no Galois, que dizem que é o mais puxado de Brasília (entenda: o ensino mais conteudista, que prepara você para fazer o "x" na prova do vestibular) e a classe média quer colocar lá, naquele lá, e aí toca a atravessar a cidade para levar os filhos para aquela escola que fica em um determinado ponto de Brasília. E tem gente cruzando a cidade o tempo todo.

Então, tem gente cruzando para ir ao colégio, tem gente cruzando para ir comprar o material elétrico. E às cinco e meia da tarde, todo mundo indo para todos os lugares, porque é o horário em que o funcionário público, a maior categoria funcional em Brasília, está saindo para ir para casa.

Hoje, em Brasília, já há congestionamento. O que faltou ao planejador. Porque não se trata de qualquer um: trata-se do melhor planejador urbano, do melhor arquiteto. Faltou, na realidade, pensar na cidade como uma cidade desorganizada. Pensar que essa condição mercantil do capitalismo, ela própria, desorganiza qualquer planejamento racional de seu funcionamento. Trabalha-se com a lógica da desorganização e não há planejador que dê conta disso.

Voltando ao caso da cidade de São Paulo: ela está fadada a parar e, depois que ela parar, vai ter de pensar em uma solução. Entretanto, nós, psicólogos, trabalhamos com gente. Nós não trabalhamos com automóveis. Nós trabalhamos com gente. O nosso problema, ou a

nossa solução... O problema existe e nós somos a solução, imaginamos. É fazer alguma coisa por essa gente, por esses trabalhadores que passam quatro horas de casa para o trabalho e do trabalho para casa. Isso é desumano. Para os trabalhadores de classe média, que gastam de hora e meia a duas horas em seus automóveis. Isso é desumano. Você imagina que teríamos evitado até mortes dos conflitos de trânsito, porque eles acontecem e, nas circunstâncias atuais, são inevitáveis. Você imagina alguém perder a vida por causa de uma briga de trânsito? É o fim da picada. Ou seja, aquele conflito não deveria existir. Eu não vou dar conta de acabar com o nervosismo das pessoas, mas eu teria condições de atenuar isso se o conflito não ocorresse. Essa é uma questão que está posta para nós. Não há avaliação psicológica capaz de resolver o problema de violência no trânsito. A questão é que não deveriam existir as condições que promovem a violência no trânsito. Não adianta culpabilizar o condutor, o problema é como o trânsito está estruturado.

Eu encerro jogando a bola para vocês. Ela vai desde a maneira como avaliamos, do ponto de vista da avaliação psicológica, o motorista. Vai da maneira como nós atuamos na educação no trânsito e da maneira como nós atuamos com o planejador, criando as condições para uma mobilidade mais humana, mais eficiente, mais adequada, como nós atuamos no sentido de garantir que o ser humano tenha garantido seu direito, que é o direito inalienável da circulação, do ir e vir, das condições de estar onde ele gostaria de estar.

O representante do secretário falou nos parques e é possível pensar em um cidadão paulistano que queira frequentar o parque do Ibirapuera, que é central, bonito e que hoje congrega boa parte dos museus paulistanos e que, inclusive, oferece atividade cultural gratuita. Portanto, a população deveria usufruir desse benefício oferecido pela cidade. Mas isso significa enfrentar, no final de semana, o tipo de transporte que ele usa de segunda a sábado. Não vale a pena o sofrimento. É isso que é preciso garantir. Garantir fluidez para que as pessoas possam usufruir da própria cidade e, evidentemente, este não é o único problema. Eu preciso garantir

que ele também frequente o parque sem ser discriminado pelos seus habituais frequentadores, que ele tenha condições de comprar o balão, o sorvete e a pipoca para seu filho. Tudo isso precisa ser garantido. Portanto, a mobilidade é uma questão entre outras. Eu tenho de ter clareza disso. A circulação humana é um problema complexo, multideterminado, e que exige macrossoluções, e nós, psicólogos, fazemos parte e precisamos nos preparar para isso. É nosso compromisso com todos aqueles que circulam pelas cidades é nosso compromisso com a questão da mobilidade humana.

Mesa – Liberdades individuais e espaço público

Alessandra Olivato⁵

A Sociologia e a Psicologia deveriam ser mais públicas. O título desta mesa-redonda, *Liberdades individuais e espaço público*, remete-nos, na verdade, a uma discussão que existe desde a Era Moderna, estamos discutindo uma coisa muito mais ampla, que é como nós conseguimos equilibrar liberdade e igualdade. Porque a liberdade remete a indivíduo, também a grupos, obviamente, a coletividades, e espaço público remete ao bem comum e à igualdade e, logo, à limitação do direito do indivíduo em prol de todos. Eu entrevistei 54 pessoas, gravei entrevistas, elas demoravam entre uma hora e meia e três horas, dependendo da disponibilidade das pessoas. Então andava pela cidade, conversando com motoristas comuns, motoristas de ônibus, motoristas lotação, motoboys, taxistas e pedestres. E fiz uma série de perguntas; obviamente, eu chegava nas pessoas abordando-as e dizendo: "Olha, eu estou fazendo uma pesquisa sobre trânsito". Isso me abria a possibilidade de elas falarem tudo o que queriam, sem saber exatamente o ponto aonde eu queria chegar. Isso é muito interessante. Muitas considerações e aberturas para conclusões. Então eu perguntava: "O que o senhor acha do trânsito ou o que a senhora acha do trânsito?", "Como

5 Socióloga e doutoranda em Sociologia pela Universidade de São Paulo. Autora da dissertação de mestrado *Percepção e avaliação da conduta de motoristas e pedestres no trânsito: um estudo sobre espaço público e civilidade na metrópole paulista*.

é seu dia a dia no trânsito em São Paulo?" e daí passava por uma bateria de perguntas, "O que o senhor acha dos motoristas? Das outras pessoas como motoristas?" Quando eu entrevistava um motorista de ônibus, perguntava: "O que o senhor acha dos taxistas como motoristas? E o que o senhor acha dos motoristas de lotação? E o que o senhor acha dos pedestres?" Sucessivamente, para cada uma das seis categorias que eu estava entrevistando, perguntei sobre os demais. Também perguntei o que achavam sobre as autoridades de trânsito, sobre as leis, e fiz uma bateria de perguntas muito interessantes. quando eu chegava neles e falava: "O senhor costuma cometer infrações ou o senhor já cometeu alguma infração? O senhor teve uma multa? O senhor poderia me explicar como é que isso aconteceu?" E a pessoa se sentia aberta para falar o que ela quisesse. O meu objetivo inicial na verdade acabou sendo bastante contemplado, que era tentar descobrir se existia uma noção de espaço público e civilidade entre os motoristas e os pedestres com que eu conversei. Além de saber também qual era a autoimagem que eles se atribuíam, e qual a imagem que eles tinham dos outros motoristas, em geral, e do trânsito de São Paulo também. E as considerações são muitas, quando falamos geralmente de espaço público, nós falamos muito de direitos. Mas todas as minhas considerações levam na verdade a pensar no dever de nós todos como cidadãos que têm deveres e não apenas direitos. Lógico que direito está embutido, também, mas todas as considerações levam principalmente à ênfase da questão do dever. Em termos sociológicos, todas as falas desses meus entrevistados me levaram principalmente a fatores de ordem cultural na explicação da conduta de motoristas e pedestres. Eu vou tentar resumir alguns deles, apenas.

Então como é que nós podemos caracterizar culturalmente o nosso comportamento no espaço público como pessoas que se locomovem? As duas principais conclusões a que eu pude chegar com a pesquisa foram sobre a sobreposição do espaço privado ou da lógica do privado sobre a noção de público, e à ausência da noção de espaço público e bem comum. Isso é uma coisa já discutida, uma

questão que nós discutimos em vários debates, sobre vários assuntos na sociedade brasileira. Talvez em todas as sociedades, mas no Brasil isso continua sendo peculiar. Outra conclusão foi, principalmente, de que o trânsito é emblemático dessa questão e reflete no imediato a nossa maneira de viver, o nosso modo de viver mais geral em sociedade. Essa hipótese já norteava os questionamentos iniciais, mas essa pesquisa de fato confirmou, pelo menos segundo a minha análise.

Quais são os fatores culturais que na verdade nós podemos identificar, talvez não apenas fazendo uso do sociológico, mas como pessoas comuns no trânsito? Primeiro: há uma valorização generalizada do motorista como fera no trânsito. Nós valorizamos, haja vista a importância que a Fórmula 1 tem entre nós e todo o entusiasmo que nós temos com relação ao assunto. Essa visão do motorista como fera no trânsito e, principalmente, a identificação do motorista que é "fera" como bom motorista, ela é generalizada. E ela se liga a outro fator – porque na verdade esses fatores culturais estão todos interligados, porque é uma questão de gênero. Ela está ligada sobretudo a uma visão e ao imaginário coletivo sobre o que é masculinidade no Brasil. E quando estou falando masculinidade – e é um reforço desse imaginário de masculinidade do motorista fera no trânsito – não estou mais falando apenas de homens, estou falando de mulheres também. Porque as mulheres dirigem de maneira cada vez mais agressiva, porque nós, de maneira geral, buscamos e mimetizamos comportamentos considerados "masculinos" em outras esferas da sociedade. Então, primeiro existe ainda uma valorização muito forte do motorista fera no trânsito – essa é a ideia ligada à ideia de masculinidade, que se reflete bastante no trânsito, no imediato daquela atitude, daquela ação, daquele comportamento – e uma identificação absolutamente equivocada de que o motorista fera no trânsito é um bom motorista. Relacionada a esse fator, temos uma questão de má formação generalizada dos motoristas, ainda, no Brasil. Ainda que tenhamos passado por uma fase de reformulação dos cursos de condutores etc. – agora tem aulinhas, uns vídeos –, a maioria dos motoristas ainda é formada de

maneira muito restrita, muito reduzida, e essa reformulação, depois do novo Código de Trânsito brasileiro, ainda não abarcou todo mundo, e ela ainda também não é impactante. Em que sentido?

Nós aprendemos a dirigir tecnicamente. Então nós vamos para a autoescola. Em primeiro lugar, o brasileiro geralmente vai para a autoescola não para aprender a dirigir, porque ele acha que ele já sabe dirigir, o adolescente já sabe dirigir, porque tem a concepção equivocada de que dirigir é entrar no carro, acelerar, saber mudar de marcha, no máximo, andar para a frente – porque a maioria não sabe nem estacionar e andar para trás nem dar seta e uma série de coisas. Tem-se uma formação ainda técnica muito restrita: a maioria dos brasileiros vai para as escolas de trânsito imaginando que já sabem dirigir e unicamente para pegar aquele certificado que lhes permitem dirigir legalmente. Ainda temos muitas falhas, porque não há, de maneira maciça e necessariamente significativa, noção de direção defensiva. A noção de direção defensiva algumas diretrizes extremamente importantes para mudar nosso comportamento como motoristas e como pedestres. Por quê? A noção de direção defensiva coloca como primeiro elemento que você deve ser um motorista capaz de adiantar ou de prever o que pode acontecer no trânsito. Ora, se você desenvolve essa noção, ela absolutamente exige que você tenha noção das outras pessoas com quem você está dividindo o espaço público. E a maioria dos motoristas não tem essa noção, porque ela está ligada ao outro fator que eu disse a vocês, o fator cultural de que o veículo é percebido como um espaço privado: você entra no seu carro, ele é um bem particular, ele é o seu limite privado, ele é o pedacinho da sua casa, porque você sai de casa com ele e vai para a rua.

Só que ele só se realiza no espaço público. Acontece que há uma sobreposição, uma importância maior dada para esse pequeno espaço que é o nosso espaço dentro do veículo, no espaço público. Dentro do veículo – não estou falando só de motoristas particulares, estou falando de motoristas de ônibus, de motoristas de lotação, de taxistas, de motoboys –, achamos que podemos fazer qualquer coisa

porque estamos dentro de nosso espaço. Como esquecemos que esse nosso espacinho privado está inserido em um espaço maior, que é público e que é de todos.

Então, a ausência de noção de direção defensiva na grande maioria dos motoristas peca, por quê? Porque a maioria dos motoristas não tem noção do outro no espaço, embora acredite que tem noção. Eu gostaria muito de levantar uma questão, que, nas falas dos entrevistados com quem eu conversei, ficou muito nítida. Vocês já devem esperar isso que eu vou falar: "Eu sou uma ótima motorista, os outros não são tanto". Existe essa concepção generalizada. Nós podemos perceber, aqueles que são ou se consideram bons motoristas – eu pelo menos, considero –, que 60% ou 70% dos motoristas hoje na rua, que saem das autoescolas, poderiam voltar para elas, homens e mulheres. Tecnicamente não são bons, tecnicamente não fazem uso dos espaços de maneira a propiciar a boa locomoção para os outros motoristas.

Além disso, existe outro fator e eles todos estão relacionados, como eu disse, na valorização do veículo individual. Se estou falando de uma cidade que eu pesquisei, que é São Paulo, estou falando do maior exemplo disso, nós temos visto políticas públicas ainda atualmente que valorizam a locomoção pelos veículos individuais, e isso continua, e isso não tem fim. A própria classe média, sobretudo, valoriza isso – até foi muito interessante o colega dizer que o trânsito começa a ser percebido como outros problemas sociais quando ele atinge a classe média. Mas mesmo assim a classe média prefere ainda pegar o pedacinho do conforto do seu espaço privado, que é o carro, como se fosse uma ramificação da sua casa e sair de automóvel pelas ruas, e nós continuamos com políticas públicas que valorizam o transporte individual.

Eu falei no começo que eu considero um texto emblemático do modo de viver do brasileiro em geral. O brasileiro, nós sabemos – nós sociólogos discutimos muito isso – tem uma noção de cidadania muito precária. Isso é tanto na questão de sermos portadores de direitos, reclamadores de direitos, como eu considero, como ci-

dadãos que devem ter deveres de cidadãos. E o brasileiro tem muita dificuldade, por questões históricas, sociológicas, culturais, de pensar horizontalmente. A noção do espaço público fica muito prejudicada nesse sentido, porque pensar em espaço público, em bem de todos em um espaço em que você tem de se locomover levando em consideração o direito das outras pessoas, é muito complicado. Isso ficou muito nítido na fala de meus entrevistados. Quando eu perguntava a eles: "O que o senhor acha dos motoristas em geral? O que o senhor acha do senhor como motorista? O que o senhor acha dos taxistas? Como é que o senhor vê os motoristas comuns?" O grande sentimento, o sentimento generalizado que se expressou, foi o de hostilidade e de sacrifício pessoal. O sentimento de sacrifício pessoal, de que eles fazem muito, de que "eu" me esforço muito, "eu" juro para você, é uma questão de família, é uma questão de educação, "eu tento dar seta, eu tento seguir as leis de trânsito, mas os outros não fazem assim". Ora isso está estritamente relacionado com aquilo que eu falei de que há uma noção equivocada de que nós somos bons motoristas e, quando você se acha equivocadamente um bom motorista, obviamente você acha que está se sacrificando e os demais não estão se sacrificando. Isso só aumenta o sentimento de hostilidade no trânsito, de agressividade. A outra questão é: nós temos dificuldade de pensar horizontalmente, e o brasileiro tem um grande embate com as leis. Quando eu perguntava para eles, para os meus entrevistados, o que eles achavam das autoridades de trânsito, era notório, "eles são muito rigorosos e elas não entendem que eu precisava passar pelo sinal vermelho porque eu estava com pressa". "Olha, eu parei em cima da faixa e veio um marronzinho e me multou, e ainda me multou porque eu estava sem cinto. Mas ele não entendeu que eu tive uma manhã difícil, que eu saí de casa, etc. e tal".

As autoridades de trânsito não compreendem o motivo pessoal. O motivo pessoal é a lógica privada que se sobrepõe à universalidade das leis, que é a lógica do público. E nós não aprendemos, desenvolvemos isso ainda de uma maneira generalizada. Na fala de

meus entrevistados, o sentimento de hostilidade expressa a ideia generalizada de que a grande maioria se considera melhor do que os demais. Os taxistas são um caso à parte, eles são os mais experientes e eles 'zombam' dos motoristas comuns, à exceção, talvez, dos motoristas de ônibus, que estão todos os dias na rua, e são os que mais disseram a mim que tinham infrações por alta velocidade, porque "eu passo a velocidade, eu tenho umas cinco, seis multas por mês, eu recorro, umas duas ou três eu ganho". Motoristas de ônibus – e isso ficou muito claro depois da fala dos motoboys – sentem-se muito protegidos pelo fato de terem carros grandes. Eles denotam outro valor, outra consideração na fala dos entrevistados– e volto a falar para vocês que isso tem relação com nosso modo de viver mais geral –, que é um sentimento de ressentimento social forte existente na sociedade brasileira.

Também a questão de classes, ainda que esse conceito seja muito complexo hoje em dia. Os motoboys, eles mesmos me disseram isso, se juntam e se consideram realmente um grupo, uma tribo, porque que eles se sentem vítimas do preconceito da sociedade em geral. Os próprios motoboys me diziam, "A gente vai fazer uma entrega no prédio, eles mandam a gente subir pelo elevador de serviço ou de uma maneira que a gente não encontre com mais ninguém, porque ninguém acredita em motoboy, todo mundo tem preconceito contra motoboy, então, quando tem alguma coisa que envolve a gente na rua, a gente realmente se une. Os motoristas de carros particulares. Principalmente os motoristas de carro importado ou de carros do ano – não respeitam a gente, porque eles estão dentro de um carro do ano ou importado e se acham melhores que nós". E assim, sucessivamente, essa percepção de que há um ressentimento social se revela e, na locomoção imediata do trânsito, transparece e ganha uma força muito intensa, porque ela pode acabar em conflitos fatais. Então, como o motorista se sente quando tem um carro pior? Ele se sente vitimado por aquele que tem um carrão e se sente no direito de passar na frente dele porque o carro dele é mais potente. Ele justamente comprou um carro mais

potente para poder andar melhor do que os demais, o motorista de ônibus se sente protegido porque tem um veículo grande, aliás foram os que mais me disseram que ultrapassavam o sinal vermelho, eu fiquei absolutamente abismada, porque até esperava que os motoristas comuns me dissessem isso, mas os motoristas de ônibus me disseram, mais do que todos, que a infração mais cometida por eles é ultrapassar o sinal vermelho. E os pedestres, de maneira geral, são as vítimas, sentem-se vítimas, tanto quanto passageiros de ônibus, com relação a outros pedestres. Os fatores culturais estão na base do nosso mau comportamento no espaço público, seja no trânsito, seja no espaço público em geral. A sociedade brasileira não sabe, ainda, em sua generalidade, pensar de maneira horizontal, pensar em termos de bem comum, ela se acha, a grande maioria, boa motorista, quando não é, porque o conceito de boa direção está equivocado e precisa ser mudado.

Cynthia Rejanne Correa Araújo Ciarallo⁶

EU E O OUTRO. Ao ouvir as falas desta mesa, percebo quão perto estou desse lugar da infração, que tanto atribuo ao outro. Travestidos de autoridade que dizem saber sobre o outro, infelizmente, falar do outro é falar do outro mesmo, como se esse outro não trouxesse em nós nenhum tipo de impacto ou de identificação. Como se ele anunciasse a mim mesma. Aquela pessoa que está no trânsito hoje, eu, você, nós que estamos transitando, nossas relações são atravessadas pela forma como nós fazemos sociedade, por óbvio. Ouvimos na pesquisa apresentada muitos relatos, é a fala do taxista, do motorista de ônibus... Interessante, mas ao mesmo tempo, essas categorias que classificam esse "outro" no trânsito tiram parte de nossa responsabilidade por nos colocar em outro lugar, o lugar do civilizado urbano. É o outro, não sou eu. Como se eu também não estivesse nesses tantos outros lugares. **CIÊNCIA E POLÍTICA.** Ao ouvir essa pesquisa, a contribuição da Sociologia, penso na Psicologia e no seu projeto político como ciência – porque sabemos que ciência e política são espaços que caminham juntos, unidos. Não estudamos coisas que estão deslocadas ou desvinculadas de um contexto de interesse, que mobiliza. Se estamos hoje discutindo essas coisas, é porque começam a ter visibilidade, começam a incomodar, não porque elas nunca existiram. Qual é minha implicação como psicóloga nesse processo? Como dizia Paulo Freire, alfabetizar-se é ler o mundo e escrever a própria história. Assim, somos cada vez mais desafiados a produzir conhecimentos que partam de um projeto ético-político que tenha compromisso e responsabilidade social. Por isso estamos aqui, discutindo o lugar

6 Conselheira do Conselho Federal de Psicologia, é doutoranda em Psicologia na Universidade de Brasília. Socioeconomista, serventúria do Poder Judiciário. Professora e supervisora de estágio do curso de Psicologia do Centro de Ensino Universitário de Brasília (UnICEUB), nas áreas de Psicologia Social e Jurídica; e do curso de pós-graduação lato sensu Direito Material e Processual Penal e Segurança Pública da mesma instituição.

político que conhecimentos e práticas têm ocupado na discussão da mobilidade. **INDIVÍDUO E SOCIEDADE.** Lembro-me de que, por ocasião da graduação – e isso remonta há alguns anos, é verdade – estudar Psicologia do Trânsito era, basicamente, localizar no indivíduo as características e as potencialidades que levariam esse sujeito a uma transgressão. Obviamente que hoje nós vamos ouvir que tal olhar é ultrapassado, que ninguém mais trata o assunto dessa maneira tão limitada. Será? Será que nós de fato estamos querendo extrapolar esse lugar que vê a liberdade apenas como uma questão individual e o espaço público apenas como um *lócus* de ação desse indivíduo, sem levar em conta a dialética que constitui relações? Nesse sentido, a primeira provocação que quero fazer é: qual a visão de indivíduo e de sociedade que a Psicologia tem sustentado? Por que nós temos dicotomizando essas duas esferas, em especial – considerando o tema em debate – quando falamos na Psicologia do Trânsito? Precisamos dialogar com Vygotsky para melhor compreender como nos fazemos sujeitos em sociedade, a partir de pertencimentos culturais, econômicos, etc. Temos mormente lidado com estudos da mobilidade e, por consequência, do trânsito, sob uma perspectiva predominantemente, quando não estritamente, cognitivista, como se o simples conhecimento da lei e da norma garantisse, com maior eficiência, a obediência a ela. Por vezes, opta-se por uma linha mais comportamental, no seu sentido mais conservador, tradicional e ortodoxo que intenta estabelecer uma série de controles externos a esse indivíduo, num simplismo punitivo que sustenta o engodo do controle absoluto: a ideia de que ausência de infração advém exclusivamente do receio de ser punido, por exemplo. Como se nossa vida cotidiana fosse normatizada simplesmente pelas leis positivadas nos códigos formais e pelo temor das consequências resultantes de desobediências, o que reforça ainda mais a ideia de que há um mundo interno e um mundo externo que possuem leis próprias e que a ciência há de dominar. Como é que, como psicólogos, podemos nos inserir nesse tema? Será que é passando normas, explicando procedimentos, que nós vamos de fato conse-

guir transformação social? Como a discussão da mobilidade, do trânsito, tem chegado às pessoas? **INFRAÇÃO E NORMALIDADE.** Falar de normalidade é tratar de classificação. A tipificação pode ser construída a partir de distintos critérios, por vezes atribuídos a práticas sociais convencionadas. A discussão do exame criminológico ampara-se na suposta descoberta de traços da personalidade indicadores de tendências para cometimento de infrações. Examinemos a seguinte situação, então. Quando você está numa pista e vê aquela plaquinha de 80 km – mesmo que por acaso esteja a 80 km – você busca reduzir naquele momento que passa pelo pardal, às vezes chegando a 60 km!! Então, à medida que se afasta do pardal, retoma a velocidade até que surja um novo pardal para fazê-lo reduzir. Vocês não acham que a prática reiterada desse ato pode estar sinalizando uma tendência delituosa? É uma programação para o delito! Nesse caso, você está criando estratégias para burlar a lei, para impedir que descubram sua infração. Pensando pela ótica que orienta a avaliação do exame criminológico, nesse caso, por tender a certas práticas desviantes, você, no volante, representaria um perigo concreto para a sociedade: não deixem que tenha habilitação! Sim, pode ser uma situação caricata, exagerada, todavia, ela é real, afinal, você realmente se organiza para não ser flagrado cometendo o delito, no caso, dirigir acima da velocidade permitida na via! Que critérios são usados para apontar o perigo? A frequência, a gravidade do delito, a intenção, o estresse? A prática da Psicologia por vezes se submete a identificar a capacidade de o sujeito obedecer à norma sem questionar as próprias normas e as condições que favorecem seu próprio cumprimento. Simplesmente naturalizamos a obediência. Anormal é não obedecer, não respeitar a autoridade. Assim, temos transformado a ordem em sinônimo de saúde. Então, precisamos pensar nas bandeiras que hasteamos, se não por zelo ético com o outro, por zelo consigo mesmo, considerando que também estaremos vulneráveis aos próprios modelos teóricos que usamos para enquadrar o chamado comportamento normal. Produzimos conhecimentos que pautam práticas classificatórias, ideológi-

cas. Como disse, armadilhas que poderão encarcerar a nós mesmos, inclusive. **INDIVIDUALIZAÇÃO DE PRÁTICAS COLETIVAS.** Retomando a pesquisa apresentada pela socióloga aqui presente, chamou-me a atenção a ideia de que um carro expressa para o condutor o seu mundo, seu espaço privado. E a Psicologia também tem atuado nos estudos sobre condução no trânsito reforçando essa experiência de ocupação do espaço público – que é uma prática coletiva – como uma questão de natureza privada. Cada condutor é um condutor, logo, cada caso, é um caso. A Psicologia está lá, muitas vezes dizendo: "Traz ele aqui que eu vou fazer uma avaliação para identificar elementos que explicam tamanha agressividade nesse indivíduo". E agressividade passa a ser uma categoria estrita do indivíduo e não uma expressão dialética de uma forma de sociabilidade e de convívio. A prática que se ampara em uma cosmovisão neoliberal parte do pressuposto de que as explicações para a ação humana estão no próprio indivíduo. Retomo, então: o que nós temos chamado de indivíduo na Psicologia? Como é que queremos nos inserir no debate? Com quais outros conhecimentos temos dialogado? **IDENTIDADE COM AS CIÊNCIAS HUMANAS.** Eu estava na sala de aula outro dia e estava perguntando para os alunos: "Quando vocês estudaram *Introdução à Antropologia*, que é logo no início do curso, acho que muitos pensavam algo assim, infelizmente: "Deixa passar logo isso, assim, aquela coisa, é um *conhecimentinho* na Psicologia, não é, vamos logo". Uma pena. Eu costumo dizer que o aluno de Psicologia só se sente psicólogo quando ele estuda Psicopatologia. "Vocês já imaginaram o curso de Psicologia sem Psicopatologia?" "Não, não dá para imaginar... Mas sem Psicologia Social, tudo bem.", costumo brincar. O que é que dá identidade para o psicólogo no seu fazer, na sua profissão, o que de fato tem dado identidade para esse psicólogo? É uma pergunta para se fazer todos os dias. Quando vocês estudam *Introdução à Antropologia*, à *Sociologia* e tal, vocês estão se sentindo estudando Psicologia? Mais ou menos, não é? Por que será que estudar Sociologia, Antropologia, História, parece não coadunar com o campo da Psicologia? Porque

parece que esses elementos não pertencem ao nosso objeto de estudo, ao nosso objeto de trabalho, que é o psiquismo humano, porque definimos os conhecimentos afetos ao psiquismo e excluimos outros. **LIBERDADE SOB DETERMINADAS CONDIÇÕES.** Como disse, há um predomínio da ideia de que se a pessoa tem informação, ela agirá adequadamente, aliada também à ideia de um sujeito que é portador de livre arbítrio, que tem a escolha de não fazer. Em síntese: saber é ter condições para decidir se vai fazer ou não, o que nos aproxima da mesma lógica do Direito para o julgamento da imputabilidade penal. Saliento que a ideia de um indivíduo livre, que basta ter informação para agir, na minha avaliação, é uma falácia. Liberdade é uma palavra perigosa. Eu pensei em uma metáfora ao que chamamos de liberdade, dia desses, enquanto assistia à televisão. O controle remoto de uma TV paga que tem uns 100 canais, por exemplo, possibilita muitas escolhas. Dá-nos a impressão de que estamos escolhendo o que queremos assistir. Não tem essa sensação? É só sensação, porque nós não assistimos exatamente ao que queremos em sua exuberância. Na verdade, assistimos ao que queremos dentro das possibilidades que nos são oferecidas para escolher. Liberdade na oportunidade. Porém, a televisão nos dá a sensação de que tudo a que assistimos é resultado, na verdade, de uma livre escolha. O engodo de que há uma liberdade plena estabelecida, como se não houvesse nenhum *a priori*. Então, que possibilidades nós, psicólogos, temos oferecido como educadores para o trânsito? Nosso foco é apenas o sujeito que conduz um veículo que se movimenta no espaço urbano? Temos também pautado nossas ações em elementos não tão visíveis, mas que se encontram nas entrelinhas, tais como o mercado automotivo, de multas e de segurança pública monitorada? Livres para agir a partir de que oportunidades? Além disso, quais são as possibilidades teóricas com as quais temos nos apresentado ao gestor público – que efetivamente é aquele que implementa aquilo que nós estamos discutindo? Quais são as possibilidades que ele tem hoje para discutir e levar para a ação tudo isso de que nós estamos falando aqui? **PSICOLOGIA APLICADA –**

DILEMAS E DESAFIOS. Há dois anos, quando eu tive contato com as discussões da mobilidade, do trânsito, da ocupação do espaço e suas relações na produção de subjetividades, apercebi-me de quão pequeno era meu olhar para realidade tão complexa. Há pessoas que não comparecem a eventos relacionados a este tema porque entendem que é algo muito distante de sua prática profissional. Esse é o risco da Psicologia quando ela se faz aplicada. Esse negócio de Psicologia aplicada é um perigo, porque perdemos nosso objeto. Começamos a criar teorias e práticas sobre um objeto a partir da lente e das demandas de um conhecimento que nos é alheio. E no trânsito? Para que o trânsito tem chamado a gente para discutir, para pensar? Sobre o que temos depositado nosso olhar para construir conhecimentos sobre o trânsito a partir dos referenciais teóricos da Psicologia? Há possibilidade de produzirmos um tipo de conhecimento na Psicologia que não seja tão rendido, que consiga avançar e não adequar, que consiga extrapolar até o próprio lugar que nos é cobrado para ocupar? Eu fico muito inquieta com esse lugar. Eu amo muito a Psicologia, que, como todo saber, está em movimento. Todavia, amar um objeto incerto, inconcluso, não é fácil. Como você consegue se apegar a alguma coisa que está constantemente se transformando? Esse é o desafio. Por isso estamos aqui hoje. Por exemplo, nosso lugar de saber especializado nos leva a discutir esse assunto aqui, em um seminário. Estamos discutindo esse assunto também na rua? Quem temos chamado para discutir esse assunto? Por que nós não estamos em uma praça pública? Para mobilizar em uma praça pública é luta, porque nos parece que o conhecimento ali advindo é menor. Todavia, é ali que encontramos os saberes da vida cotidiana acontecendo, sua práxis. Temos de pensar que lugar é esse que queremos ocupar. Se queremos apenas ser mais um conhecimento pragmático a ser aplicado, sem autonomia, sem um projeto ético-político próprio. É o meu desafio todo dia: olho para o que temos construído e fico às vezes ainda envergonhada, é verdade, mas também fico envaidecida, esperançosa, pois é possível ver mudanças qualitativas, alternativas germinando. Apro-

veitando o tema mobilidade, reitero, onde, com quem e onde queremos e podemos transitar? Que objetivos temos ao discutir Psicologia do Trânsito, mobilidade, acessibilidade? O que queremos com esse lugar aqui? Essa é a provocação: para vocês, para mim.

Mesa – Políticas públicas para mobilidade: desafios da Psicologia

Rogéria Motta de Sant'Anna⁷

Meu objetivo é abordar a evolução das políticas públicas para mobilidade a partir do planejamento de transporte e do espaço público e da inserção da Psicologia neste contexto.

Vou começar pelo tema mobilidade. De tempos em tempos, alguns termos transcendem seu significado, revestindo-se de um dinamismo que antes não haviam alcançado. Acho que a mobilidade é um bom exemplo. Atualmente, mobilidade ganhou um novo status, virou uma palavra da moda e entrou na agenda das discussões políticas e sociais. Até bem pouco tempo mobilidade era quase um sinônimo de acessibilidade.

Na análise tradicional de transporte, a mobilidade está associada a comportamento de viagem (viajar para acessar pessoas e lugares) expresso na relação entre oferta e demanda. É a análise econômica do transporte (demanda derivada) com ênfase no caráter quantitativo. Neste contexto, o conceito de mobilidade e suas implicações é considerado restrito, ao envolver apenas a análise com relação a número de viagens, não abordando outros aspectos qualitativos fundamentais que enfatizam a necessidade de compreender o conceito de mobilidade associado às demandas da população. Nessa abordagem, o potencial de mobilidade assume um relevante papel na qualidade de vida das pessoas.

7 Psicóloga, doutora em Segurança no Trânsito pela Coppe/UFRJ, consultora do Institute for Transportation and Development Policy (ITDP) e pesquisadora nas áreas de planejamento e gestão de trânsito/transportes.

A mobilidade está diretamente ligada ao processo tradicional de planejamento de transportes e suas quatro etapas: geração de viagens, distribuição de viagens, repartição modal e alocação do tráfego na rede. No entanto não se pode mais planejar com base na existência infinita de recursos e áreas para expansão da malha viária.

Na questão do planejamento de transportes, ao longo dos anos, o que observamos é que o transporte foi se apropriando do espaço público, desenvolvendo uma infraestrutura voltada para o carro. Criou-se um círculo vicioso marcado por essa oferta de infraestrutura, que rapidamente é apropriada por um número crescente de veículos, que demanda mais apropriação do espaço público para gerar mais infraestrutura. Essa lógica criou uma distorção no planejamento de transporte e na utilização do espaço público, ou seja, prioridade para os carros, em detrimento do transporte público e transporte não motorizado: pedestres e ciclistas.

A prática desse tipo de políticas públicas fortaleceu esse modelo que gera congestionamentos, inúmeros impactos ambientais que afetam a saúde pública, além dos alarmantes índices de mortalidade e incapacidade decorrentes de acidentes no trânsito. Hoje temos plena consciência de que a questão não é tirar os carros da rua e sim tornar seu uso mais racional. Sabemos que o carro é o fetiche da sociedade de consumo. Na famosa Route 66, na cidade de Amarillo, no Texas, existe uma obra de arte constituída por dez Cadillacs enterrados no deserto. É uma obra emblemática, que enfatiza o carro como o grande ícone desta sociedade, o que lhe dá um lugar privilegiado nesse espaço público. Seja por questões ambientais, seja por mudanças climáticas, por colapso e caos que paralisam as cidades, uma nova lógica está se estabelecendo. A cidade volta a ser pensada como a pólis da Grécia antiga.

Nas áreas de planejamento de transporte e urbanismo, três novos conceitos estão sendo utilizados para planejar o espaço público. O primeiro é o desenvolvimento orientado pelo transporte. A rede de transporte público é considerada um vetor fundamental de crescimento urbano e das diversas formas de uso do solo. O se-

gundo é o desenvolvimento orientado para a mobilidade, cujo foco está em gerenciar essa mobilidade e não em gerenciar apenas a infraestrutura, os fluxos dos carros, os congestionamentos. O terceiro conceito baseado no desenvolvimento orientado pelas pessoas surge como uma tendência. Esse é um conceito revolucionário, que parte da percepção de como as pessoas se apropriam do espaço público, qual o desejo delas ao se apropriar desse espaço. Depois vem a questão de como projetar esse espaço. A China está começando a implementar essas ações em algumas cidades, com resultados bastante interessantes. Claro que em cidades já construídas e densamente ocupadas é muito difícil a aplicação desse conceito, mas podemos aprender lições importantes que podem ser usadas em menor escala. Esses três conceitos convergem para a visão de uma cidade viva, orgânica e inclusiva, ambientalmente sustentável, onde o espaço público é o lugar do encontro.

Nesse cenário, as ações do poder público são fundamentais, porque envolvem recursos públicos, que nos países em desenvolvimento são escassos. A construção de sistemas que operam sobre trilhos, em especial o metrô podem atender a elevadas demandas por transporte, quando essas existem. É necessário, no entanto, ter em conta que o tempo de implantação desses sistemas, os custos envolvidos em sua manutenção, uma vez implantados, e, sobretudo, seu custo de implantação – em torno de U\$150 milhões por quilômetro construído – precisam ser cuidadosamente avaliados, sob pena de desperdício ou uso inadequado desses escassos recursos públicos.

Com relação ao espaço público, historicamente, herdamos um mito, algo extremamente arraigado em todos nós que é pensar que as ruas são para os carros. Na verdade, todos nós, em algum momento da vida, pensamos isso: as ruas são feitas para os carros. Se uma pessoa foi atropelada porque atravessou fora da faixa, ela é a culpada, porque invadiu o espaço do carro. Mas nem sempre foi assim.

Precisamos mudar nossa visão de espaço público. Existe uma tendência de pensar que qualquer mudança que traga resultados significativos no sistema trânsito-transporte, são obras faraônicas, como

construção de anel viário, ponte, viaduto, duplicação de pistas. Na verdade, existem várias estratégias pontuais (desde que articuladas com uma visão estrutural) que envolvem baixo custo e nos ajudam a perceber o espaço público de forma diferente. Vou dar um exemplo.

Podemos observar como o espaço utilizado para o estacionamento de um carro pode propiciar uma mudança nessa perspectiva, nessa lógica do uso do espaço público. Nos últimos anos, a cidade de Nova Iorque ganhou vários prêmios trabalhando no sentido de mudar o espaço público, transformando-o em um ambiente de convivência, destruindo aquele mito de que as ruas são para os carros.

Na Broadway, o espaço viário, antes destinado exclusivamente ao transporte motorizado, foi reduzido para duas faixas, com a implementação de uma ciclovia. As outras duas faixas foram transformadas em um espaço de convivência que permite que as pessoas sentem, tomem seu café, leiam seu livro, conversem. É importante ressaltar como eles utilizaram de forma racional o recurso público. A mudança na pavimentação é simples, usando, basicamente, cor, as jardineiras são de plástico e a atenção dada aos aspectos relativos à segurança foi privilegiada. Estamos falando de Nova Iorque, não estamos falando de cidades em países em desenvolvimento, que com políticas públicas ousadas transformaram com baixo custo esse bem precioso e raro que é o espaço público em um ambiente realmente de todos.

Em Bogotá foi construído o Porvenir Promenade. São 18 km de via para o transporte não motorizado que liga as áreas periféricas, onde vivem as pessoas de baixa renda, à área central da cidade. Trata-se de um projeto para pessoas, não é um projeto para veículos. O investimento na infraestrutura para os carros foi preterido em favor da criação de áreas urbanas que garantem a mobilidade de todos de forma equitativa. É um espaço público de qualidade, seja na pavimentação, seja na sinalização, que está ligada à questão da segurança, seja na iluminação, seja no paisagismo. Em uma cidade de um país em desenvolvimento, as políticas públicas investiram os escassos recursos financeiros para promover um espaço urbano, que é um espaço que promove qualidade de vida.

No Brasil, algumas ações nesse sentido começam a ganhar espaço no planejamento das cidades. O Ministério das Cidades lançou o Plano de Mobilidade Urbana, ferramenta importante que visa a auxiliar as cidades na aquisição de conhecimentos para a gestão da mobilidade. Nós temos exemplos de cidades brasileiras, a começar por Curitiba, que foi pioneira na integração do planejamento urbano e no planejamento de transportes. Atualmente essa experiência engloba uma sigla, BRT – *Bus Rapid Transit*, que se baseou nessa experiência e está sendo utilizada no mundo inteiro. Belo Horizonte está concluindo o Plano de Mobilidade, que inclui 350 km de ciclovias, quatro corredores de BRTs, com integração física e tarifária, além da revitalização urbana da área central da cidade.

Universidades como UFRJ, USP, UnB, só para citar algumas, tem desempenhado papel importante no desenvolvimento de pesquisas e disseminação de conhecimentos. As organizações não governamentais, como o Transporte Ativo, a Rua Viva, a Rodas da Paz, entre outras, têm tido papel fundamental de representar a sociedade ao inserir na agenda política e social essa nova visão de cidade. A organização em que trabalho, o – *Institute for Transportation and Development Policy* (ITDP), fundada em 1985, atua em países em desenvolvimento trabalhando em parceria com o poder público e organizações não governamentais na promoção de políticas que possibilitem um transporte sustentável e equitativo nas cidades

A própria sociedade civil tem se mobilizado. Neste ano, pela primeira vez, o Rio de Janeiro participou da campanha mundial do Dia sem Carro. A participação superou as expectativas, pois houve adesão bastante significativa. As empresas privadas também estão participando desse movimento de conscientização. O Banco do Brasil, por exemplo, instituiu o programa Pé no Pedal, Pé no Futuro, em que serão sorteadas quatro mil bicicletas, incentivando as pessoas a usar o ciclismo como forma de lazer que alia o cuidado com a saúde e a preservação do planeta. Existe uma crescente conscientização da sociedade para viabilizar cidades cada vez mais democráticas, onde seus habitantes possam usufruir de um ambiente socialmente e ecologicamente equilibrado.

Finalizo minha participação abordando a inserção da Psicologia neste tema. Nossa atuação começou com um foco muito específico, centralizado na emissão da Carteira Nacional de Habilitação. Evoluímos quando incorporamos ao nosso campo de conhecimentos a questão da segurança no trânsito, e hoje estamos aqui falando de mobilidade e espaço público. Um espaço público que deve ser visto também como um fenômeno social. Ele envolve uma rede complexa de interações, baseado em um universo repleto de significados, motivações, aspirações, crenças, valores e atitudes, que possui representações individuais e sociais que vão ter impacto importante na segurança do trânsito, na mobilidade e na inclusão social.

Para a OMS⁸, existe uma prática comum nos países em desenvolvimento, de considerar acidentes no trânsito como um problema basicamente do setor de transportes, o que dificulta a implantação de ações integradas na resolução de um problema tão complexo, como é o caso da segurança no trânsito. Torna-se necessário, portanto, ampliar o enfoque interdisciplinar na compreensão dos acidentes de trânsito, para que estes possam ser avaliados a partir de uma complexa interação de fenômenos sociológicos, psicológicos, físicos e técnicos que compõem o sistema de transportes. Minha tese foi sobre mobilidade e segurança no trânsito da população idosa. Trata-se de um estudo descritivo cujo objetivo foi compreender qual a representação social que o idoso tem de sua mobilidade e de sua segurança no trânsito e a relação com o comportamento preventivo ou de risco. Essa tese está disponível no site do Programa de Engenharia de Transportes da Coppe/UFRJ.

O espaço público que é, *a priori*, um espaço de convivência, gera inúmeras representações nas pessoas que nele transitam, seja de convívio harmonioso, seja de conflito no uso desse espaço. Determinados grupos mais vulneráveis no trânsito, como os pedestres, os ciclistas, as crianças, os jovens, os idosos, as pessoas com mobilidade reduzida, podem ter sua mobilidade consideravelmente afetada

8 WHO. Estrategia quinquenal de la OMS para la prevención de Lesiones por Accidentes de Tráfico. Department of Health Promotion, Ginebra, 2002.

por essas representações, pois o nível de segurança e acessibilidade influenciará a percepção do uso desse espaço, do convívio social e, consequentemente, da qualidade de vida.

Existe um vasto e rico campo de pesquisas onde nós psicólogos podemos contribuir para que o espaço público seja de fato um direito de todos. Esse é o nosso desafio.

Ricardo Figueiredo Moretzsohn⁹

Hoje, não pretendo discutir Psicologia de Trânsito, pois esse evento é sobre a mobilidade, a despeito de que, evidentemente, as questões do trânsito são atravessadas pelas questões da mobilidade e vice-versa. Não se consegue discutir a mobilidade sem discutir trânsito. Quero aqui discutir a mobilidade humana no seu aspecto social e implicações subjetivas.

Faço parte de uma ONG, o Instituto Rua Viva, sediado em Belo Horizonte, comemorando dez anos agora. É uma ONG que trabalha com mobilidade sustentável, representante no Brasil da Jornada Internacional "Na Cidade Sem Carro", que é comemorada a cada 22 de setembro em diversos países. O objetivo da jornada é fazer uma reflexão mundial sobre o uso abusivo dos automóveis nos grandes centros, em detrimento de outras formas de locomoção – principalmente as coletivas – o que tem gerado um verdadeiro caos na vida das pessoas. Para tanto, o Instituto faz parcerias com ministérios do governo federal e diversas prefeituras municipais, que, no dia 22, promovem ações de restrição ao uso dos automóveis em determinados locais urbanos, incentivando o uso desses pontos pela população local como espaços de lazer.

O automóvel é parte do cotidiano das questões da mobilidade, estando nas páginas dos jornais, nos noticiários de televisão e rádios, nas propagandas, nas conversas de bar, nos filmes e novelas, nos acordos para a construção de estradas e de obras viárias e na corrupção que pode daí advir; está presente na disputa pelo dinheiro público para a instalação de montadoras, nas corridas e nos heróis do automobilismo, nos acordos trabalhistas das empresas de transporte, nos prazeres da velocidade, no status e no progresso social de se possuir o

9 Psicólogo: membro do Instituto da Mobilidade Sustentável Rua Viva; ex-presidente do Conselho Federal de Psicologia; presidente do VI Congresso Brasileiro de Psicologia do Trânsito; membro titular de três gestões consecutivas das Câmara Temática de Saúde e Meio Ambiente do Contran (2001/2007). Representante do Movimento Nacional pela Democratização do Trânsito (MNDT).

modelo do ano, nas propagandas com crianças já empurrando seus carrinhos ("Desde pequeno você já sonhava", diz a propaganda de uma marca famosa) ou naqueles comerciais que incentivam a deixar o transporte público ("Se você estivesse aqui, já tinha chegado lá", diz outra campanha de veículo conhecido). Nessas e em tantas outras expressões está presente a eficácia da cultura do automóvel no modo de vida do brasileiro.

Uma das bem-sucedidas práticas dessa cultura é dividir a mobilidade em vários pedaços, como se fosse possível ter uma via totalmente dividida em pedaços para cada modo de deslocamento (um pedaço para o carro; outro pedaço para o ônibus; outro, para o pedestre; outro, para a bicicleta) ou mesmo com se fosse possível à gestão do trânsito ser dividida. Nessa absurda concepção existe o pressuposto básico de que a função do poder público é garantir o deslocamento fluido dos veículos, e não das pessoas. Essa fluidez, que é marca registrada desta cultura, tem como base o fato de o ser humano ter de, necessariamente, adaptar-se às necessidades do automóvel.

Estou aqui representando também o Movimento Nacional pela Democratização do Trânsito (MNDT), que conta com a participação do Conselho Federal de Psicologia e de outras entidades e é uma ação coletiva que pretende problematizar e denunciar a ausência da sociedade civil na participação e na formulação das políticas públicas de trânsito e mobilidade, assim como exigir transparência nos recursos financeiros dessas gestões. Como uma política pública que ensaja um conjunto de normas e regras para a população pode ser eficaz se a sociedade civil (ou vários segmentos dela) não dispõe de mecanismos institucionais e/ou políticos que promovam sua inclusão na discussão e deliberação de tais mecanismos? Por que só os "técnicos" parecem possuir esse saber sobre as nossas vidas cotidianas e nos transformam em objetos a ser "orientados" sobre como proceder em relação a nossa mobilidade? Por que aceitar a norma quando ela vem de cima para baixo como se as questões do espaço público não dissessem respeito a todos nós e, principalmente, à cidadania e a uma ordem social justa? Mais à frente discutirei melhor essa questão.

A mobilidade humana nos atrai como expressão das inúmeras respostas dadas pelos sujeitos em relação a suas necessidades de deslocamento e acessibilidade. A mobilidade humana também nos remete ao traçado das subjetividades das cidades, são traçados que obedecem a lógicas diversas, singulares, marcadas por um contexto socio-histórico. O grande desafio é poder conjugar essas diversas lógicas no espaço da ordem pública e social. Sabemos que estamos todos submetidos a uma ordem social, no entanto essa ordem estampa em sua face a desordem, dificultando sobremaneira o excesso da maioria aos bens e serviços, ao trabalho, a saúde, a educação, a tecnologia, ao lazer e a cultura. Ela se traduz na falta de uma política pública da mobilidade que propicia a acessibilidade de todos aos direitos já garantidos, ou seja, direitos civis, direitos sociais e direitos políticos.

Não lembro mais de quem é essa definição, mas podemos entender políticas públicas como um conjunto de diretrizes e referências éticas, políticas e legais, adotadas pelo Estado para responder às demandas sociais que podem ser mais ou menos explícitas, de acordo com os interesses que as move, ou fomenta. Esse processo pressupõe permanente e necessário o questionamento entre Estado e a sociedade civil, já que propostas e ações governamentais nem sempre encontram pontos coincidentes com as demandas sociais. É a partir do embate entre esses poderes distintos e quase sempre assimétricos que uma sociedade democrática constrói seu espaço de interlocução e elaboração de saídas legítimas para os mais diversos impasses colocados cotidianamente pela vida dita civilizada.

Por razões diversas as pessoas não conseguem se mover para ter acesso aos seus direitos e às políticas públicas, isso tem a ver com a estratificação social decorrente da ordem instituída, a ordem pressupõe estratos, ou seja, lugares diversos, instituídos, que são ocupados pelos cidadãos. Uma ordem é boa se não houver diferenças que demarquem desigualdades de oportunidades e acessibilidade na circulação por esses vários estratos ou lugares. Por outro lado, ela é desigual quando estabelece valores diferenciados para os diversos lugares, então, que ordem social é essa que não permite o acesso às políticas públicas?

É a ordem perversa dos privilégios que reflete a história estabelecida pela estratificação social, gerando silenciosos processos de segregação múltipla. É a ordem que proporciona uma pequena parcela da população, a maior parte do consumo e a ocupação do espaço público em detrimento da grande maioria.

Ao contrário, uma ordem social democrática e plural com qualidade de vida para todos, é aquela que possibilita acesso aos bens e serviços, independente dos lugares ou extratos sociais que possibilita mobilidade, pelos diversos lugares instituídos, que consideram todos os lugares valorizados e com conexões entre eles. Isso significa pensar, podemos pensar essa estratificação social como uma rede em que não há um centro. Existem múltiplas conexões sem pontos altos e pontos baixos, com direito de circular livremente, não há um ponto mais importante, todos os pontos são importantes e têm valor. A ordem social pode ser pensada, sim, uma grande rede, sem centro, em que a política pública da mobilidade seja fazer que todos possam circular com ela sem que haja pontos desconectados ou privilegiados com acesso muito protegido, dificultado ou selecionado.

Penso que a nossa luta, a luta da Psicologia, seja denunciar a falta de uma política pública da mobilidade humana formulada democraticamente, inclusiva, e que possibilite uma circulação tanto de cima para baixo quanto de baixo para cima, da direita para a esquerda, da esquerda para a direita, em todos os movimentos possíveis, de acordo com o investimento de cada um.

No entanto, sabemos que as pontes de acesso nessa rede estão interrompidas, estão obstruídas, as condições de passagem para um estrato social diferente inexistem, principalmente para aqueles que estão obrigados a se situar na margem da civilização. Se tomarmos os segmentos sociais, ou as populações que se desenvolvem à margem das nossas cidades, constataremos que se trata de uma massa que historicamente tem sustentado o poder das elites, desde a época da escravidão. Nunca foram favorecidos pela relação capital x trabalho, são pessoas que têm de dobrar o horário de trabalho, sair pela manhã, só podem voltar à noite. Isso quando podem, pois há

vários morando na rua porque não conseguem voltar para casa, não conseguem se alimentar satisfatoriamente, não conseguem cuidar dos seus filhos, não conseguem habitar em locais com condições mínimas de infraestrutura e assistência, não há lugar para a convivência, para a família, há uma alienação cotidiana. A diferença em relação ao tempo da escravidão é que agora seu feitor atende pelo nome de ordem social, e a massa à margem continua seu trajeto, silenciada, pois o tempo que lhe foi concedido por essa política é o tempo de trabalhar. Desloca-se demoradamente do ponto onde pode morar para onde deverá trabalhar, trabalha, trabalha, trabalha. E depois retorna para o lugar em que mora, onde, no pouco tempo que lhe resta, encosta o corpo, dorme, pois ainda com o dia escuro deverá voltar àquele lugar que chama de trabalho. Não tem tempo para participar, para questionar o sistema, produzir alternativas, não tem tempo político para quem gasta todo o tempo trabalhando para receber um salário que pouco pode sustentar seus sonhos.

A esses seres parece não haver alternativa a não ser o empacotamento social ao qual a sua subjetividade tem que ser moldada, há um determinismo histórico que os impede de anunciar o seu projeto de vida para além das suas questões psíquicas, não cabe no espaço na mobilidade, a rede não lhes é franqueada.

É aí que se abre um lugar para a Psicologia como invenção e como intervenção na construção de políticas públicas para mobilidade humana. Ao considerar que o campo da mobilidade contém os efeitos das relações sociais e que essas são construídas e atravessadas pelos modos de subjetivação em suas expressões singulares, a Psicologia pode tecer sua intervenção operando como mediadora dos processos de cidadania e desvelando o véu encobridor das falácias técnicas que não consideram subjetividades na construção das políticas públicas e denunciando toda e qualquer forma de segregação social. E como podemos realizar isso? Fazendo falar no plano coletivo aquilo que escutamos em nossos trabalhos, em nossos consultórios, em nossos fazeres, e que ultrapassa as questões psíquicas, no caso a caso, e não se encontra com elementos nas políticas públicas para

sua inscrição no mundo da vida. Nós psicólogos devemos ser atores nessa cena, também anunciando o saber que nos vem sobre esse sofrimento, essa humilhação social, sobre as dificuldades e as impossibilidades da mobilidade humana. Os nossos casos a casos formam um caldo de saber e temos de fazer esse caldo gerar política, temos de fazer falar o espaço público, ser voz, ser mediação, ser ponte, porque essas pessoas não têm acesso, não têm como dizer, nós temos.

Temos de trabalhar para que a política seja feita com a participação desses sujeitos, temos de convidá-los a falar. Esse modo atual impede a assunção do sujeito, violentando a subjetividade, e essa violência acaba retornando sobre a própria civilização. Não é por acaso que os cientistas sociais localizam na margem da assistência social – na ausência de recursos e de políticas públicas que garantam essa civilidade e, todos os direitos instituídos – a fonte de violência urbana. Acessibilidade à cidadania é condição *sine qua non* para que a mobilidade humana reflita a expressão da subjetividade de forma civilizada.

Na mobilidade humana é que as diferenças se encontram, tangenciando caminhos que têm origem e destinos diversos. É preciso suportar o encontro com os produtos da civilização, desde pessoas que têm toda a acessibilidade facilitada até pessoas que não têm nenhum acesso e ainda necessitam fazer desse espaço sua moradia, tais como as crianças em situação de risco social, os andarilhos, as famílias deserdadas, ou seja, a população em situação de rua.

Então, a Psicologia deve intervir para mapear a cidade, não por seu traçado arquitetônico, mas pelos traços desenhados pelos processos de subjetivação na contemporaneidade. Ela deve questionar a iniquidade do traçado arquitetônico na distribuição dos benefícios e tentar compreender os processos de subjetivação que compõem esse caleidoscópio da mobilidade humana. O seu compromisso é participar da construção de uma rede social em que caibam diversas formas de subjetivação, produzidas com processos históricos que promovem, silenciosamente e violentamente, o massacre da singularidade em favor de interesses dominantes, engessando as diversas possibilidades de expressão, de traçados subjetivos no espaço público, impedindo a

mobilidade dos sujeitos, negando a complexidade da circulação humana. A Psicologia também é responsável por essa história e temos de pretender produzir meios que articulem políticas públicas voltadas para a mobilidade humana que possam reconstruir a cidade, refazer o pacto social, instituir novos valores, produzir uma arquitetura em que o ponto de maior valor seja o ser humano. Estabelecer pontes e rotas que ativem o projeto de vida de cada um, introduzir a tranquilidade e a ternura na convivência com o outro.

Como recriar a confiança, a segurança, o tempo de descansar, de discutir política, de namorar nas praças, ruas e vilas? Por meio de um projeto de vida civilizador, no qual o espaço público não mais promova a imobilidade, a violência e seja o campo das trocas simbólicas, da invenção e da arte de permitir a cada dia a experiência da liberdade. Para tanto é preciso escutar o sujeito, suas necessidades, sonhos e traçados pela cidade. É preciso ter acesso. Para tanto será preciso mobilizar, fazer circular em todos os cantos, que é preciso que todos tenham acesso ao exercício da cidadania.

Conquistar a credibilidade e a respeitabilidade social nesse campo da mobilidade deverá ser consequência de uma intervenção pautada em lastros éticos de uma Psicologia comprometida social e politicamente, com respeito absoluto aos direitos humanos.

Em primeiro lugar, sempre as pessoas, a vida humana, devemos sempre buscar a vida na sua plenitude, para que ela possa transbordar pelos poros das vias, das calçadas, das praças, proporcionando-nos alegria, convívio e onde nunca mais possa se dizer dos Pedros pedreiros "agonizou no meio do passeio público, morreu na contramão-trapalhando o tráfego". E se, por fim, para isso buscarmos estímulos, pensemos nessas "rotas alteradas, nas vidas ceifadas, nas crianças mudas telepáticas, nas meninas cegas inexatas".

E, parafraseando o poeta, se me é permitido fazer, "nessas feridas como rosas cálidas..."

Rogério de Oliveira Silva¹⁰

Gostaria de buscar junto a vocês, neste momento, uma reflexão sobre onde essa história se localiza. Ora, nós temos como ponto de partida algumas mudanças que são históricas: a transformação dessa sociedade e a colocação dela a serviço da construção de um determinado modelo. Desse modo, quando falamos de algo anterior à modernidade, estamos apontando a pré-modernidade, uma sociedade que estava voltada para um determinado objetivo, uma determinada finalidade, e, nesse sentido, o conjunto da sociedade se colocava a serviço de um determinado objetivo, que era a salvação.

A partir da modernidade, esse conjunto da sociedade vai se transformar e vai estabelecer outro objetivo, é quando entra em cena outra busca, uma busca diferenciada da busca da salvação, de uma realização "pós-morte". Nós passamos, como sociedade, a buscar uma realização em vida e, para conseguir alcançar essa realização em vida, buscaremos alcançar qualidade de vida. Daí nascem termos típicos de nosso tempo, como, por exemplo, o IDH (o Índice de Desenvolvimento Humano). Para nós, é importante isso, porque, justamente nesse momento de transformação de toda uma cultura, de toda uma sociedade, entra em cena um novo modelo de mobilidade, um modelo que, com seus elementos, vai influenciar muito, atingindo nosso próprio pensamento do que vem a ser essa mobilidade. Considero fundamental distinguir essa mobilidade anterior (presente na pré-modernidade) da mobilidade que é trazida a partir da modernidade.

¹⁰ Presidente do CRP-MG; coordenador da Comissão Intersectorial de Controle e Prevenção de Acidentes de Trânsito da Cidade de Belo Horizonte. Representante do Movimento Nacional pela Democratização do Trânsito; Coordenador da Circular – Núcleo de Referência para o Desenvolvimento Social e Humano; coordenador do Curso de Capacitação de Profissionais para Atuar com a Mobilidade Humana, visando à inclusão das pessoas com deficiências e com restrição de mobilidade; consultor do Instituto Brasileiro de Cooperação para a Promoção do Meio Ambiente e Publicidade dos Educadores de Trânsito e Transporte (Ibett). Consultor do Centro de Ensino Técnico Integrado para Formação de Educadores para o Trânsito (Centec).

Existe um salto que é dado, em relação a determinadas variáveis. Esse salto ocorre, como nos diz o Milton Santos, a partir do conceito de aceleração contemporânea, a partir de um lugar, de um distanciamento do sujeito das intervenções, que ele faz em seu meio, em seu entorno. Esse distanciamento traz para ele uma dificuldade de compreender os efeitos dessa intervenção em seu meio e em seu entorno. Diferentemente das fases de desenvolvimento da sociedade humana, que vão até a pré-modernidade, em que o homem tinha com seu meio ou com seu entorno uma relação de amizade e de hostilidade, em que ele reconhecia imediatamente em seu entorno o que ele lhe trazia de bom, mas também de ruim. Ou seja, o homem anterior à modernidade vivia com seu entorno uma relação de maior compreensão imediata de fenômenos e dos impactos desses em sua vida – tanto na sobrevivência quanto nas ameaças.

Essa modernidade trouxe também um sonho de liberdade, assim como a expectativa de autonomia. É ela que introduz na sociedade todo o modelo de transformação a partir de objetos, a partir da supremacia da técnica em relação ao tempo e ao espaço. E o objeto que mais encarna essa transformação, logicamente, é o objeto automóvel. O automóvel passa a ser então o objeto de desejo, passa a ser objeto de referência para todo o planejamento urbano, para todas as intervenções na vida humana, como disse o Ricardo, e não somente na questão física, mas também na social, na econômica e em tudo o que nós vivemos. Eu quero localizar com vocês esse salto, esse momento, para que nós possamos, então, em decorrência do tempo que nós temos, dar um salto de mais ou menos uns noventa anos, pois não vai dar tempo de falar da evolução histórica como um todo, no máximo poderemos pontuar algumas questões que nos remetem ao título da mesa, *Políticas públicas para a mobilidade: desafios da Psicologia*.

Nesse sentido, também julgo importante localizar de que política pública estamos falando. A política de que eu estou falando, e de uma maneira simplória e reducionista, é a busca da resolução pacífica de conflitos. E por ele ser um conceito demasiadamente amplo, restringe pouco. Todavia, é possível delimitar um pouco mais, por exemplo es-

tabelecer que a política consiste em um conjunto de procedimentos formais e informais que expressam relações de poder e que se destinam à resolução pacífica dos conflitos quanto aos bens públicos.

Essa atividade política, com as suas devidas saídas, geram toda uma história que compreende o conjunto das decisões e ações relativas à alocação imperativa de valores. Vou repetir, compreendem o conjunto das decisões e ações relativa à alocação imperativa de valores. Uma política pública, então, tem um caráter estatal, sim, ainda que sua execução possa envolver outros agentes sociais, a sociedade civil e até agentes na iniciativa privada, como é o caso da comissão intersetorial de controle e prevenção de acidente de trânsito da cidade de Belo Horizonte (MG), onde as discussões – o que pensamos e apresentamos de proposta – não ficam restritas ao funcionário público, ao sujeito que está no estatal. As propostas são discutidas com diversos atores de diversos segmentos da nossa sociedade, bem como de diversos setores. Entretanto, a execução da política, sim, tem um caráter estatal. Ninguém intervém em uma cidade, como é o nosso caso em Belo Horizonte, produzindo transformações que não sejam por essa via – a via das políticas estatais.

Por outro lado, as políticas públicas compreendem um conjunto de decisões e ações relativas à alocação imperativa de recursos, que são materiais, técnicos, financeiros, logísticos, e uma política pública geralmente envolve mais do que uma decisão e a obtenção de resultados requer diversas ações estrategicamente selecionadas para implementar as decisões tomadas.

Já uma decisão política corresponde a uma escolha dentre um leque de alternativas, conforme a hierarquia das preferências dos atores envolvidos, expressando em maior ou menor grau certa adequação entre os fins pretendidos e os meios disponíveis.

Ora, a partir de uma distinção entre política pública e decisão pública, podemos pensar a serviço de quem essa política pública está ou pretende estar. No contexto de nossa discussão, se formos falar de uma participação cidadã, da garantia de direitos, dos direitos de todos, dos direitos difusos, do enfrentamento às violações e litigação

da exclusão social – como trouxe o Ricardo –, essa política pública é chamada a se colocar à disposição de populações ordenadas, promovendo a inclusão e a construção do empoderamento e da emancipação dos cidadãos. Não estaremos falando de uma cidadania tutelada, muito menos de uma cidadania assistida, o foco quando trabalhamos com essas políticas públicas, é na emancipação do cidadão e, para essa emancipação ocorrer, é fundamental que o cidadão seja empoderado. Nesse sentido, quando falamos de empoderamento, nós da área técnica, psicólogos, sociólogos, engenheiros, advogados, médicos, terapeutas ocupacionais, todas as profissões envolvidas com essa temática, devemos saber que o nosso papel é limitado no que diz respeito aos efeitos que nós buscamos. O que nós fazemos nessa área, independentemente da profissão, não é capaz de produzir resultado sozinho, apenas com um único olhar. E de modo algum esses resultados serão alcançados sem o empoderamento dos cidadãos, dê-se o nome que se quiser dar, no que diz respeito a esse empoderamento, mas quando eu trouxe para este debate o conceito, estou preocupado em dizer que ele é o processo pelo qual indivíduos, comunidades, organizações obtêm controle sobre as decisões e as ações relacionadas às políticas públicas por meio da mobilização e da expressão de suas necessidades, portanto, espaço para expressão de interesses e visões diferentes de negociações e construção de consensos, assim como o fortalecimento do protagonismo dos setores excluídos.

Esse empoderamento a partir de uma provocação não pode ser visto como deitar em frente a um trator, pura e simplesmente, ou fazer barricadas para interromper uma via. É necessário, importante e imprescindível que se construa um empoderamento destas comunidades, desses sujeitos, dessa população. Nesse sentido, os resultados de uma política pública voltada para a construção de uma mobilidade sustentável podem vir a ser alcançados. Para entender o foco de nossa profissão, assim como o de todas as outras profissões, precisamos saber qual o posicionamento que a ciência terá em relação a isso, porque, quando eu falo, falo do lugar da ciência e da profissão, não de um lugar de, pura e simplesmente, uma militância.

Estamos aqui no seminário discutindo a Psicologia em relação à mobilidade, ao espaço público, como direito de todos. Até a década de 80, tínhamos um posicionamento da ciência, aceito, que era o posicionamento da integração social, em que existia um modelo de ordem padrão, em que o modelo médico era um modelo colocado como imperativo, e um sujeito, para vir pertencer à sociedade, deveria se esforçar pessoalmente e unilateralmente, deveria ter uma adaptação pontual, a sociedade era vista como imutável e a inserção dessas pessoas, parcial e condicionada.

A partir da década de 80, é oficial, tanto nas cartas da ONU como a partir da carta de Ottawa, assim como em outros tantos documentos: o foco deve ser o que está inclusive no código de ética dos psicólogos neste país, que é o foco da inclusão social. Essa ciência está a serviço de um modelo de sociedade, de uma sociedade inclusiva que é, acima de tudo, voltada para a diversidade humana. O modelo não é um mais um modelo médico, não é um modelo padrão, é um modelo social que atende a essa diversidade. E o esforço para garantir essa sociedade inclusiva não é de um sujeito, isoladamente, mas é um esforço coletivo, em que todos nós devemos nos esforçar para adequar e produzir resultados correlacionados a uma inserção total e incondicional das pessoas à mesma sociedade, na garantia de seus direitos. Não existem – e não podemos admitir – condicionantes para vir a pertencer a uma sociedade quando trabalhamos com a sociedade inclusiva. Nós temos desafios a ser superados, desse modelo, desses diversos modais de deslocamento e das transformações do espaço urbano. E as políticas públicas devem considerar alguns fatores quando estão a serviço desse modelo. As relações sociais de produção são fatores que ela tem de considerar, os novos contratos que se veem nessa história toda, os usuários, como se dá a utilização dos serviços, os usuários desses deslocamentos, os diversos modos de utilização.

O território e as intervenções no espaço público – como foi colocado aqui pela colega –, bem como a legislação, são fundamentais para que possamos construir políticas públicas. Sem legislação, não temos a garantia do empoderamento do cidadão. Não caiam nessa

história de que deitar em frente a trator funciona. Funciona, sim, para garantir a mobilização social. Mas nós devemos transformar essa história toda em uma política realmente pública. E uma política passa a ser pública de fato quando ela é totalmente absorvida pelo Estado, pela sociedade onde ela está inserida e, nesse sentido, a legislação é fundamental, porque é assim que o mundo se organiza.

A mídia também é fundamental para promover uma política pública, para que evitemos a simplificação, essa publicidade enganosa e coisas do tipo. O processo de educação, a obtenção de consciência e desse nome que quisermos dar, é fundamental no processo de educação. A inovação tecnológica também. Entender essas inovações tecnológicas passa a ser imprescindível para a promoção das políticas públicas, ou seja, não podemos descartar as inovações tecnológicas, mas colocá-las a serviço do objetivo que temos, de desenvolver uma sociedade realmente em que os sujeitos, as pessoas, estejam acima na hierarquia de valores, e não subordinado e subalternizado em relação ao modelo econômico ou a um objeto, como é o caso do objeto automóvel.

Temos diversos temas em que podemos nos inserir, como psicólogos. E isso é válido especialmente para aqueles que, de certo modo, pretendem atuar nessa nova forma de construção da humanidade. Assim, podemos, como outras tantas profissões, trabalhar com a questão do ambiente, temos desafios com relação a entender esse roubo do tempo, como disse o Ricardo, para ter mais tempo para descansar, namorar, estudar, produzir, pensar. Temos os diversos modos que estão transformando nossa vida nesse estresse terrível e, por isso, precisamos garantir essa discussão e essa inserção. Essa reflexão que eu trouxe para vocês é porque considero fundamental nosso papel. Por exemplo, na minha trajetória profissional, em que trabalho com essas questões, atuando com organizações, com o poder público, buscando construir políticas e buscando, também, junto com outras organizações, tais como as grandes empresas, uma forma de fazer que eles se interessem por esse tema, para que eles também percebam que nós devemos pensar em uma sociedade para daqui a 50, 100 anos, e não no imediatismo que é colocado no dia a dia, procurando-se o tempo todo um resultado imediato.

Essa coisa toda que a sociedade vive, e que de certa forma dá munição para que nossos representantes políticos façam uma escolha política no sentido contrário até mesmo do seu próprio discurso, é o nosso grande desafio. Minha percepção como psicólogo acerca desse tema é a de que quando falarmos da nossa profissão e da nossa possibilidade de atuação com relação a esse tema, é bom que lembremos o seguinte: na interlocução com outras profissões – interlocução essa que se faz necessária e que é imprescindível –, existe uma mobilidade que caminha na horizontalidade, muitas vezes vista apenas pela questão física acerca do território. Todavia, existe outra mobilidade que produz seus efeitos em uma certa verticalidade, que envolve, inclusive, o que tem impacto direto na produção das desigualdades. É como se nós tivéssemos uma sanfona em um sentido e outra em outro sentido. Nós – e eu, como profissional, compreendo assim – devemos dialogar com outras profissões e construir uma percepção dessa mobilidade, que se faz necessária para o deslocamento, nessa questão horizontal em que se discute a questão do meio físico. Mas minha contribuição maior é trazê-los também para compreender os efeitos que isso tem nessa história da verticalidade, nessa produção das desigualdades ou na superação dessas desigualdades que se fazem tão necessárias. Vou trazer um exemplo para vocês.

Lá em Belo Horizonte temos vários bairros na zona sul e os bairros mais distantes, periféricos. E temos um corredor de transporte que abastece os bairros da zona sul. Se vocês se sentarem na praça Afonso Arinos entre as 6 e as 8 horas, verão ônibus passando lotados, subindo para os bairros da zona sul. Ônibus lotados de mulheres. Essas mulheres vão trabalhar nas casas, nos apartamentos das pessoas, como cozinheiras, faxineiras, babás, arrumadeiras e essas coisas todas. Nesse mesmo fluxo, tenho um contrafluxo, de um monte de veículos que descem com uma pessoa só, vazios, e os ônibus também, no seu retorno, descem vazios. E se você entrar nesse transporte público, que, em Belo Horizonte, não tem falha de qualidade, é um transporte que até tem uma qualidade razoável, encontrarão lá dentro as pessoas em uma situação de falta de conforto, que não tem como ter, pois os co-

letivos estão lotados. Boa parte da ausência de mais conforto e qualidade no transporte decorre não dessas pessoas que estão lotando esses ônibus, não dessas mulheres nem dos empresários que querem oferecer esse transporte. O que ocorre é que, justamente, para que esses outros usuários que descem com seus carros vazios possam usar as vias públicas, é necessário que essas pessoas que vão cuidar das suas casas venham ter as condições inadequadas nesse transporte e que, conseqüentemente, tragam-lhes situações ruins de impacto em sua subjetividade. Ou seja, para que uma quantidade de pessoas com maior poder econômico tenha mais conforto, é necessários que outro conjunto de pessoas sofra. E isso nós não podemos admitir. Este é um exemplo de nosso papel e de nosso desafio. Obrigado.

Mesa – Relações sociais no contexto urbano: o que a educação tem a ver com isso?

Fabiano Contarato¹¹

Deixo claro a todos que não quero que vocês me olhem como operador do Direito tradicionalista ou positivista, napoleônico, convicto, extremado. Muito pelo contrário, o que pretendo é contribuir para um aspecto mais crítico do que ocasiona esse processo legislativo nas relações sociais como um todo, que vem ocasionar acidentes de trânsito com mais de 50 mil mortes por ano no Brasil.

Note-se que é comum ouvirmos dizer que vivemos em um Estado Democrático de Direito, expressão inserida no artigo 1º da Constituição Federal, confirmada no artigo 5º, que diz: "Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza...". Porém, essa é uma grande falácia, uma hipocrisia da idade moderna. Que igualdade é essa estabelecida pela Constituição, se nós vivenciamos uma não oportunidade ao direito de saúde, que é consagrado como um direito social, como um direito individual e coletivo do povo brasileiro. Nós vivenciamos os médicos se posicionarem na função de semideuses, escolhendo quem sobrevive e quem morre no sistema público de saúde.

A Carta Magna, ainda, consagra a todos o direito à educação, no entanto, nós vivenciamos os pais pernoitando noite adentro para

11 Delegado de Polícia titular da Delegacia de Delitos de Trânsito do Estado do Espírito Santo; professor de Direito Penal do curso de graduação em Direito da Univix e da Fabavi e da pós-graduação em Segurança Pública da Universidade Federal do Espírito Santo (Ufes).

conseguir uma vaga para o filho na escola pública. Ainda, assegura o salário mínimo digno capaz de suprir as necessidades básicas da família, com saúde, educação, habitação, lazer, vestuário. Contudo, é notório que, apesar dos anseios revolucionários propostos no texto constitucional, a situação do cidadão no seu dia a dia pouco se alterou com o surgimento do Estado de Direito. Já dizia Nietzsche

“É bom dizer logo duas vezes a mesma coisa, dando-lhe um pé direito e um pé esquerdo, pois que com uma perna só a verdade fica de pé, mas com duas ela poderá andar e correr por aí”.

Acredito que é preciso provocar a queda de máscara das instituições que compõem o Estado, já que são os representantes dos poderes atuantes na sociedade. Entre elas, me perdoem: do Poder Judiciário, do Ministério Público, da Ordem dos Advogados do Brasil, das polícias como um todo, do Legislativo, que são os corresponsáveis pela efetivação dos direitos dos cidadãos, isto é, a aplicação do que foi proposto no diploma constitucional, pois não basta, apenas que o preceito conste expressamente, porque isso, por si só, não assegura sua real eficácia, sua efetiva inserção no meio social como norma cogente e produtora de efeitos sobre os cidadãos.

Pois bem, o cidadão tem parte de sua liberdade restringida pelo Estado, que assim o faz em troca de um convívio social pacífico em grupo. Já dizia Cesare Beccaria: “A lei é a força colocada a serviço da sociedade para o benefício de todos”. Nesse contexto, ao analisar o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), visualizamos a omissão por parte do Estado e ainda a intenção de beneficiar parcela ou classe social. Porém, essa omissão é mascarada, pois existe uma imposição de regras de condutas, de convivência em grupo, mas na verdade o que não existe são punições eficazes para os infratores. Em outros termos, o Estado beneficia aquele que infringe as regras de trânsito, o que resulta nessa catástrofe que vem hodiernamente ceifando as vidas de mais de 50 mil pessoas por ano e causando mutilação de mais de 400 mil.

Então, nos questionamos, o CTB é fruto de que representatividade

política? Quando se fala que os políticos nos representam, comete-se um grande equívoco, porque o que se observa é que estes são efetivamente representantes de determinadas camadas sociais. Com isso, podemos seguramente afirmar que os delegados elegem um delegado como deputado federal, que irá lutar pelo interesse daquela categoria. Os médicos elegem um dos seus, como senador, para representá-los, e assim sucessivamente. Agora, a grande massa do povo brasileiro de desvalido, de desdentado, sem voz, sem vez, sem teto, sem oportunidade de emprego, essa não tem representatividade nenhuma. Essa camada da população recebe o reflexo das nossas leis. Entre elas, o que culmina com essa tragédia no trânsito, que as estatísticas apontam como cada vez mais crescente o número de vítimas.

Quando Carl Benz, em 1886, inventou o veículo, talvez ele não tivesse noção do problema que seria ocasionado na sociedade. Atualmente o homem trava uma batalha por espaço, os automóveis e os pedestres estão diariamente em conflito, sendo o automóvel o vencedor dessa batalha. O carro vem conquistando cada vez mais espaço e o pedestre vem sofrendo um perigo cada vez mais acentuado em sua integridade física, na sua saúde, mesmo diante da determinação do Artigo 144 da Carta Magna: "A segurança pública é dever do Estado, direito e responsabilidade de todos, é exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do patrimônio".

Emerge da concepção do Estado de Direito que os maiores bens jurídicos a ser tutelados pela Lei são a vida, a saúde, a integridade física. Fato notório de constatar ao analisarmos o código Penal, que primeiramente protegeu o direito à vida, como afirma no Artigo 121. Porém, o crime que tem a maior celeridade penal não é o homicídio, mesmo sendo ele doloso, e sim os crimes contra o patrimônio. Comprovando mais uma vez que o legislador enaltece o patrimônio em relação à vida humana, contrariamente ao que promulgou a Carta Magna.

É inconcebível falar que temos um Código de Trânsito que prevê 11 crimes, sendo o crime de maior gravidade o homicídio, previsto no Artigo 302: "praticar homicídio culposo na direção de veículo automotor", que determina uma pena que vai de dois a quatro anos e

que pode chegar a seis anos de detenção. Mas, ao interpretar a lei, as pessoas se assustam ao saber que temos uma lei que, diante de um acidente que cause a morte de uma ou várias pessoas no trânsito, o condutor poderá ser condenado a até seis anos, mas não ficará nem um dia preso, uma vez que a Lei nº 9.503/97 garante liberdade a todos os brasileiros que cometerem crime no trânsito, isto é, ninguém no país é preso por crime de trânsito, o que gera a sensação de impunidade. Na verdade, não é nem sensação, é uma certeza da impunidade. Só quem tem em casa um filho tetraplégico sabe o que é isso. A necessidade de cuidados vinte quatro horas para estimular a urina, as fezes, para virar, para não formar escaras, um sofrimento diário.

No Espírito Santo, como responsável na liberação de corpos das vítimas de acidentes de trânsito, na Grande Vitória, vivencio diariamente o sofrimento das famílias e posso dizer que é dolorido liberar o corpo de um filho para sua mãe. Foge à lei natural, uma mãe sepultar o filho. E sempre me deparo com seus questionamentos, que eu não posso responder, que quem deveria responder seria a bancada federal de representação, que se diz do povo brasileiro, porque elas questionam: o motorista estava bêbado? O motorista não prestou socorro? Por que ele não vai ficar preso? E gera essa certeza, a da impunidade. Mas por que nossa lei é assim? Não tenho dúvida em afirmar que o nosso Código de Trânsito contribuiu para esse caos, isso é pacífico.

Nessa linha de raciocínio, podemos concluir que a lei foi elaborada dessa forma para proteger a classe média alta. Com base no perfil socioeconômico entre o motorista e a pessoa vitimada no trânsito, fica evidente essa reflexão. É flagrante a desigualdade do poder socioeconômico existente. Não querem ver os filhos da classe média alta atrás das grades. Por isso que nós vivemos em um país em que, em matéria de trânsito, se faz de conta.

Revoltante é presenciar um condutor visivelmente bêbado dizendo: "Eu não vou fazer o bafômetro". E você tem a certeza de que ele está alcoolizado e que aquele fato vai gerar uma impunidade e que mais vidas são eliminadas e que mais pessoas estão sendo seqüeladas, e nós brincamos de fazer de conta, pois essa é a realidade.

Na Alemanha, é obrigatória, inclusive, a cessão do sangue. Aqui, nós vivemos uma falsa verdade. Pois ouvimos o jargão popular "Ninguém é obrigado a produzir prova contra si próprio". Então, vejam bem, o Código de Trânsito é protecionista, porque foi feito para proteger a classe média alta, assim como outras leis. Se verificarmos a população carcerária existente no país, veremos que a grande massa é de pobres, negros e semianalfabetos. Quando os crimes que mais causam prejuízo à nação são os crimes de colarinho branco, são os crimes de sonegação fiscal, são os crimes contra a ordem tributária, são os crimes de corrupção ativa, corrupção passiva, concussão, que chegam à pena de 12 anos de reclusão e ninguém no sistema prisional está preso, em termos percentualmente falando, de 0% a 100% preso.

Decorre daí que o rigor da lei é aplicado a ladrões ou a autores de furto, de roubo, quando se ofende uma vítima determinada. Agora, quando se desvia uma verba da educação, em que uma universalidade de pessoas é privada do acesso a este direito consagrado, aqui a lei não pune com o rigor que deveria. Quando se desvia uma verba da saúde, não está se ofendendo uma vítima, é uma universalidade de pessoas que não terá acesso à saúde.

O Código Penal, no Artigo 13 diz: "A omissão é penalmente relevante quando temos por lei obrigação de proteção, vigilância e cuidado". Mas e nós? O que nós estamos fazendo efetivamente como agentes de transformação, para problematizar e buscar uma solução no intuito de alterar essa realidade? O que nós efetivamente temos a contribuir?

Afinal, cabe a cada um de nós contribuir na alteração da lei, pois não é concebível compactuar com a realidade "ninguém no Brasil está preso por crime de trânsito", sendo o único condenado nos crimes de trânsito a família da vítima, que tem desmanteladas suas relações afetivas, pois a tragédia afeta diretamente a estrutura familiar. Casais que se separam discutindo de quem foi a culpa pela morte do filho, e os outros filhos acabam sendo abandonados pelos pais, pois estes só pensam naquele que não está mais presente.

Eu atendo um pai e uma mãe que liberam o corpo hoje. Daqui a três meses ela volta, eu pergunto: "Cadê seu marido?" Ela chora. Por

que ela chora? Porque o Estado é burocrata. O Estado se preocupa mais com a arrecadação fiscal, com o fortalecimento da indústria de multa, do que efetivamente com o ser humano. O Estado tem de passar por um processo de humanização e socialização no atendimento às pessoas envolvidas em acidentes de trânsito.

Infere-se, portanto, que o Estado se omite, primeiramente quanto à estrutura do sistema jurídico aplicado no caso de acidentes de trânsito que geram vítimas. Segundo, que diante da situação fatídica do acidente, não há por parte do Estado apoio aos familiares das vítimas, nem psicológico nem social. Não há profissionais qualificados para realizar um acolhimento, não há assistentes sociais nem psicólogos. Não existe uma assistência judiciária plausível, gratuita e aquela família que está dilacerada pela perda do ente querido é desmantelada.

Então, devido às inúmeras vítimas e diante do clamor público, o legislador promulgou outra lei, que foi intitulada de "Lei Seca". Mais uma vez, estamos diante de uma falácia. Isso porque o legislador proclamou uma tolerância zero na responsabilidade administrativa. Se analisarmos a Lei Seca, veremos que de seca ela não tem nada, está é desidratada, sem força, sem eficiência.

Segundo a Lei Seca, o motorista que dirigir veículo automotor em via pública com qualquer concentração de álcool ou substância de efeito psicoativo, será penalizado com uma multa administrativa de quase mil reais e a suspensão da CNH por um ano.

Note-se que a penalidade é aplicada em nível administrativo, pois, no aspecto criminal, o senso de responsabilidade é rompido, porque a aplicação é diversa. Ao determinar um critério objetivo, a quantidade, o legislador criou um critério para beneficiar alguns, os mais esclarecidos. Assim, os menos instruídos, isto é, o pobre, ao ser abordado pela fiscalização policial será impelido a soprar o bafômetro, pois caso contrário será punido por desobedecer o artigo 277 do CTB. O jurisdicionado, acatando a ordem e confirmando-se a concentração superior ao limite estabelecido, sofrerá os rigores da lei no aspecto administrativo e criminal. O afortunado diz que não é obrigado a produzir prova contra si mesmo. Isso gera a certeza da impunidade. Tal situação é uma falsa verdade.

Pode-se, portanto, concluir que o condutor, ao dirigir veículo sob efeito de álcool, ocasionando acidente de trânsito e sendo comprovada a embriaguez, terá essa conduta repercussão em várias esferas. A responsabilidade civil, pois terá de reparar o prejuízo daquele veículo, a responsabilidade administrativa, pois violou uma norma ao dirigir alcoolizado, consequentemente será aplicada multa de mil reais, suspensão da CNH e a retenção do veículo. E, ainda, a responsabilidade criminal, pois, ao infringir a lei, será autuado em flagrante por dirigir veículo estando com a concentração de álcool superior ao limite permitido por lei, logo, seis meses a três anos de detenção. Em síntese, um fato que gera três consequências de responsabilidades. Porém, quanto à responsabilidade criminal, esta exige um critério objetivo que será tratado a seguir.

Observamos que o legislador afirma que a infração administrativa ao Artigo 165 do CTB poderá ser caracterizada pelo agente de trânsito mediante obtenção de outras provas em Direito admitidas. O que vem a ser isso? Bom, diz que se não for possível fazer o bafômetro ou o exame etílico e toxicológico, o agente de trânsito tem um poder de fazer, por meio de um questionário, com quesitos. Vale mencionar, não é ao bel prazer do agente. Este deverá fundamentar, obedecendo critérios já pre-estabelecidos. Cabe ao agente verificar os olhos, a conjuntiva, hálito etílico, andar cambaleante, a voz pastosa, o sistema de coordenação. Uma "análise" testemunhal, visível, que foge ao teste na própria técnica.

Concluimos que neste ponto o legislador foi brilhante. Enfim, quanto ao critério da responsabilidade administrativa, cercou-se de meios para garantir a aplicação da norma, afinal trata-se de arrecadação para o Estado. O jurisdicionado não poderá se esquivar do cumprimento da lei, assim, deverá pagar a multa que lhe for imposta. Por quê? Porque o Código determina: serão aplicadas essas penalidades administrativas... Por que não determinou a aplicação de penalidade administrativa e criminal? Não! Portanto, a interpretação que se obtém do texto é que o legislador quis beneficiar alguns.

Então, quanto à responsabilidade administrativa, que gera arrecadação, que é a carga tributária por meio das multas, o legislador não permitiu brechas, foi eficiente. Mesmo o condutor negando-se

a fazer o teste, o Estado autorizou lavrar o auto de infração. Em outros termos, é o que está escrito: "Serão aplicadas as penalidades e as medidas administrativas ao condutor que se recusar a submeter qualquer dos testes". Diante da infração aplica-se a sanção, multa.

Melhor seria se o legislador tivesse também aplicado esse raciocínio no caso da responsabilidade criminal. Aqui verificamos que o legislador se furtou, permitindo que houvesse brechas para que a sanção não fosse devidamente aplicada, ou seja, dois pesos e duas medidas. Diante da omissão do legislador, resta aos aplicadores do Direito posicionar-se e agir no intuito de coibir tais absurdos. Todos os estudos comprovam que o condutor que dirige sob o efeito de álcool ou substâncias psicoativas tem seus reflexos reduzidos, mesmo estando sob efeito de pequenas quantidades.

Entendam que, no aspecto criminal, a conduta do ser humano no trânsito terá como consequência a tipificação se esse infringir um dos onze dispositivos que tratam dos crimes no Código. Desses onze, apenas dois são a título de culpa: artigos 302 e 303, respectivamente o homicídio e a lesão, o restante caracteriza-se por meio do dolo.

Cabe analisar aqui essa diferença de conduta, uma vez que é primordial para a conclusão a que chegaremos adiante. Assim, iniciaremos com a culpa. Nessa conduta, o agente não desejava o resultado previsível, o agente deu causa ao resultado por imprudência ou negligência, imperícia. Já a conduta dolosa requer um pouco mais de detalhamento e para tanto abordaremos as duas teorias adotadas pelo Código Penal.

Primeiramente, devemos analisar o artigo 18, I:

I – doloso, quando o agente quis o resultado ou assumiu o risco de produzi-lo.

Com base nessa premissa, observe que o legislador colocou uma conjunção alternativa "ou". Portanto, mencionou na primeira parte o dolo direto "doloso, quando o agente quis o resultado" – presente aqui a teoria da vontade. Logo, o agente quis o resultado. Já na segunda parte do inciso, incluiu o dolo indireto ou eventual "ou assumiu o risco

de produzi-lo" – teoria do assentimento. Esse ponto é primordial para a discussão, pois, estando cientes dessa concepção, entenderemos o que o brilhante mestre Nelson Hungria desejava ao citar a fórmula de Frank: "Seja como for, dê no que der, em qualquer caso não deixo de agir".

A caracterização do dolo eventual obedece a alguns critérios que serão exemplificados em virtude da direção perigosa. Os artigos 306, 308, 309 e 311 do CTB (Lei nº 9.503, de 23/9/1997) criaram modalidades de crimes que, antes de sua vigência, enquadravam-se na contravenção de direção perigosa de veículo na via pública (art. 34 da Lei de Contravenções Penais). Agora o excesso de velocidade configura crime previsto no Artigo 311 do CTB, a embriaguez é prevista no artigo 306 do CTB, e caracterizam crimes pelo perigo de dano. Como exemplo disso, podemos citar o motorista bêbado em excesso de velocidade que atropela e mata. Vejamos, o condutor não quis o resultado, mas com seu comportamento assumiu o risco de produzi-lo. Logo a interpretação a ser aplicada é de crime de homicídio doloso.

Conforme ensinamentos de Damásio E. de Jesus, no dolo eventual "o agente não busca o resultado, pois se assim fosse haveria dolo direto. Antevê o resultado e age. A vontade não se dirige diretamente ao fim (o agente não quer o evento), mas sim à conduta, prevendo que esta pode produzir aquele (vontade relacionada indiretamente ao evento). Percebe que é possível causar o resultado e, não obstante, realiza o comportamento. Entre desistir da conduta e causar o resultado, este se mostra indiferente".

Partindo dessa premissa, não é viável aplicar o artigo 302 do CTB, cuja sanção não inibe a ação dos infratores, sendo a pena de dois a quatro anos de detenção, isto é, sem privação de liberdade, sendo mais comum a aplicação, por parte do Judiciário, a multa, ou seja, o pagamento de cestas básicas. Outro fato que deve ser revisto, pois essa pena não atinge os objetivos de preservar os interesses da vítima reduzir a reincidência, favorecer a ressocialização do infrator, atendendo ao previsto no artigo 5º, XLVI, d.

Melhor seria aplicar o artigo 121 do CPB, pois, diante de condutas amplamente reprováveis e que atentam contra a ordem, pois

o condutor tem plena previsibilidade de que sua conduta perigosa poderia gerar graves danos à coletividade, entre eles a morte ou a lesão de outros usuários da via. Assim, sendo a conduta do agente irresponsável, deverá ter punição mais severa, que é assegurada no artigo 121, ocorrendo, assim, a privação de liberdade, cuja pena é "reclusão de seis a 20 anos" e, ainda, sendo julgado pelo tribunal popular do júri, podendo pegar, inclusive, de 12 a 30 anos.

O mesmo entendimento deve ser aplicado quanto ao "racha" ou "pega". Se o condutor realiza essa conduta, "racha", que é disputa não autorizada por espírito de emulação. Evidente é que os participantes não desejam matar ninguém, porque seria um dolo direto, porém durante a realização da conduta ocorre um atropelamento, também é evidente que os participantes assumiram o risco do resultado danoso. Mais uma vez, diz-se o crime doloso quando o agente quis o resultado ou assumiu o risco de produzi-lo.

Com a lei seca o legislador dificultou a comprovação da embriaguez, pois anteriormente não havia nenhum quesito objetivo como há hoje, exigia-se apenas estar o condutor sob influência de álcool. O quanto não era relevante, porém, ao exigir prova técnica de quanto está sob efeito de álcool, criou-se uma barreira na aplicação da lei. Conduzir veículo automotor sob influência caracterizava crime, previsto no 306 do CTB. Então, sob influência não tinha quantidade, configurava-se crime e podia-se utilizar a prova testemunhal.

Atualmente, de acordo com a lei seca, "Conduzir veículo automotor estando com concentração igual ou superior a seis decigramas". Diante da recusa do motorista a submeter-se ao teste etílico, como pode a prova testemunhal afirmar que ele está com sete decigramas, oito decigramas, cinco decigramas. Então, não cabe a prova testemunhal e conclui-se que prevalece a impunidade, ficando o infrator ileso.

É obrigatório o uso do bafômetro? A maioria diz que não e ainda fundamenta: "Ninguém é obrigado a produzir prova contra si próprio", afirmando estar previsto na Constituição Federal. Porém, o que está previsto é que todos são iguais perante a lei. Ninguém será obrigado a fazer ou deixar de fazer alguma coisa, senão em virtude

de lei. E existe uma lei que determina o uso do bafômetro. O Código de Trânsito Brasileiro diz, no artigo 277: *"Todo condutor de veículo automotor, envolvido em acidente de trânsito ou que for alvo de fiscalização de trânsito, sob suspeita de dirigir sob a influência de álcool será submetido a testes de alcoolemia"*. O verbo ser foi utilizado com tamanha imperatividade que não é *poderá ser*.

Na verdade, essa frase usualmente alegada pelos infratores surgiu da expressão latina, que alegam estar presente no pacto de São José da Costa Rica, que foi recepcionado pelo Brasil. Porém não diz que "ninguém será obrigado a produzir prova contra si próprio", o que ele prevê no artigo 8º, II, g é o "direito de não ser obrigado a depor contra si mesma, nem de declarar-se culpado", até porque em 1969 o contexto era outro, prevalecia o regime ditatorial, o abuso de poder pelas autoridades, havia o resquício da época da obtenção da verdade por parte da tortura, principalmente, em todo o mundo. Não só na Rússia, nos Estados Unidos, mas no Brasil, era uma realidade. O que já não é mais possível em um "Estado Democrático de Direito". Então, buscou-se em um tratado internacional a interpretação dessa fala, criando esse jargão. Não se trata aqui de estabelecer uma infantil discussão em torno da legalidade da aplicação dessa alegação, mas de demonstrar os reflexos práticos desta tese absolutamente despida de fundamentação jurídica.

A Constituição prevê ao preso o direito a permanecer calado, direito ao silêncio (CF/88, art. 5º, LXIII), mas não confere a ele o direito de não soprar o bafômetro. Isso é uma grande heresia, porque o sistema viário é um direito social, é um direito coletivo. O nome da primeira habilitação é permissão. O Estado é um permissionário.

Na Espanha não existe o direito de dirigir, e sim, o privilégio de dirigir. Então, o Estado diz: eu te dou a permissão. Agora, sempre que eu suspeitar, você será submetido a testes.

Traçando um paralelo, se uma mulher ficasse grávida e ela entrasse com uma ação investigatória de paternidade contra o suposto pai e o pai se negasse a fornecer o sangue para exame de DNA, o juiz não poderia presumir que ele era o pai, nem obrigá-lo a submeter-se ao teste. Logo, a mulher deveria buscar outra prova de aquele homem era o

pai. Mas o STJ sumulou quanto à ação de investigação de paternidade. (Súm. 301. Em ação investigatória, a recusa do suposto pai a submeter-se ao exame de DNA induz presunção *juris tantum* de paternidade.

Se realizarmos uma analogia, é possível aplicarmos a súmula 301 do STJ ao trânsito, diante da recusa do condutor a submeter-se ao teste do bafômetro, presume-se que ele fez uso de substância alcoólica ou de substância psicoativa que determina dependência, assim, será autuado em flagrante respondendo pelo crime do Artigo 306 do CTB, com uma pena de 6 meses a 3 anos.

Portanto, diante do que foi exposto chegamos a uma conclusão: os direitos fundamentais devem se sobrepor aos direitos individuais. Nós não temos caminho novo, o que temos de novo é o jeito de caminhar. O operador de Direito deve mesmo diante das dificuldades mobilizar-se no intuito de modificar a realidade, não deve se conformar, não podemos ser positivistas.

Brilhantemente nos ensina Alexandre de Moraes: "Os direitos humanos fundamentais, entre eles os direitos e garantias individuais e coletivos consagrados no Art. 5.º da CF, não podem ser utilizados como um verdadeiro escudo protetivo da prática de atividades ilícitas, tampouco como argumento para afastamento ou diminuição da responsabilidade civil ou penal por atos criminosos, sob pena de total consagração ao desrespeito a um verdadeiro Estado de Direito".

O sistema viário do trânsito possui um enfoque legislativo e principalmente no Art. 76 do Código de Trânsito, o enfoque foi a educação, determinando que as escolas de ensino fundamental, médio e superior introduzam na grade curricular Trânsito e Cidadania, o que, porém, não está sendo aplicado – o Código já vai fazer 12 anos e nada foi feito. A partir do momento em que a sociedade entender que faz-se necessário haver respeito mútuo com relação às normas coletivas que garantem a liberdade de circulação de cada um, muita coisa mudará.

Muitos países passaram por situação semelhante, e mostram que é possível reverter completamente esse quadro, mas isso exige uma verdadeira cultura de segurança, que seja compartilhada por toda a população. Uma cultura que leve os usuários a mudar seu

comportamento, os técnicos a implantar uma infraestrutura mais segura e os políticos a tomar as decisões mais apropriadas, porque, se continuarmos sendo omissos diante dessa situação, vamos continuar sendo meros espectadores ou integrantes das estatísticas e eu, em particular, continuarei liberando os corpos dos nossos filhos, de manhã, de tarde de noite e de madrugada.

*Eduquem as crianças e não será
necessário castigar os homens.*
Pitágoras

Referências

BECCARIA, Cesare. *Dos delitos e das penas*. Tradução por Torrieri Guminarães. São Paulo: Hemus, 1983. p. 15.

BRASIL. Código Penal Brasileiro – Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940.

BRASIL. Código de Trânsito Brasileiro – Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

BRASIL. Lei nº 11.705, de 19 de junho de 2008.

CAPEZ, Fernando. Curso de Direito Penal. 7. ed. São Paulo, Saraiva, 2007.

Calendário histórico, <http://www.dw-world.de/dw/article/0,,420668,00.html>, disponível em 24/5/2010.

BRASIL. Decreto nº 6.488, de 19 de junho de 2008.

HOBBS, Thomas. *Leviatã – ou Matéria, Forma e Poder de um Estado Eclesiástico e Civil*. Trad. Alex Marins. São Paulo: Martin Claret, 2002.

JESUS, Damásio E. de. *Direito Penal*; parte geral. 26. ed. São Paulo, Saraiva 2003.

OEA, Convenção Americana sobre Direitos Humanos - Pacto de São José da Costa Rica, 1969. Disponível em: www.planalto.gov.br/ccivi/_03/decreto/1990-1994/anexo/and678-92.pdf

Salete Valesan Camba¹²

Um tema nada simples. A questão das relações sociais no contexto urbano e o que a educação tem a ver com isso. Eu já tinha uma provocação do espaço de algumas cidades que não respeitavam os seus sujeitos cidadãos, como moradores, seus direitos e seus deveres. Todo sujeito cidadão tem direito aos espaços públicos, que os espaços públicos são os governos, todos os prefeitos, os vereadores, os deputados. Mas o espaço público são os espaços físicos da cidade, são os nossos espaços, os nossos tempos humanos e sociais. São esses tempos e esses espaços compreendidos e entendidos pelos sujeitos e que construíram a história e o local que fazem a diferença de que direito e que deveres nós estamos falando. A questão das relações sociais, em meu entendimento, tem todo esse processo dos sujeitos, das cidades, mas também está muito focada na capacidade de a sociedade civil, organizada ou não, construir a história, provocar a transformação. A mudança da história, em algum momento, é construída por um de nós e, em outros momentos, é recebida como herança por nossos descendentes.

E a questão da educação, que é posta aqui como um desafio: o que a educação tem a ver com isso, um pouco de educação e de onde nós estamos falando. Como está posta aqui, ela não está dizendo exatamente nada da escola, mas também não está deixando de dizer. A educação formal é um dever do Estado, direito de todas as cidadãs e de todos os cidadãos, ela deve ser de qualidade, não só física, estrutural, de *curriculum*, mas especialmente social e humana, e não remetida nunca à condição de mercadoria, porque senão eu não estou falando de educação, educação como direito, mas de um objeto que vendo para alguém, que o usa da forma que lhe convier. Educação não é um objeto, é um direito, um direito de todo cidadão. E direito à educação não formal, que se dá nos espaços também das escolas, nos espaços ex-

12 Mestre em Educação, é psicopedagoga e pedagoga. Diretora de Relações Institucionais do Instituto Paulo Freire e membro do Conselho Consultivo do Instituto de Pesquisa, Educação e Cultura (Ipec).

tracurriculares de conteúdo, espaços de relações, mas também se dá organizada pela sociedade civil, pelos movimentos sociais, pelas pastorais, pelas campanhas, por tudo que já conhecemos. A educação em todos os campos, porque se nós estamos aqui desafiados a pensar no espaço urbano ou no espaço rural, espaço esse em que o sujeito vive, ela se dá em todos os campos, em todos os tempos e também ao largo da vida.

No campo da música, então, nós poderíamos dizer: "Alguma coisa acontece no meu coração". Acontece no meu coração, na avenida São João, por exemplo, que é o espaço da cidade, da rua, que é embebido de história de quem passou por lá, de quem construiu aquele lugar. É construído no tempo e no espaço, já foi uma história, hoje é outra história, tem outro jeito, outra cara. Tanto o espaço físico quanto os sujeitos que lá vivem. Se algum dia o espaço já foi glamouroso, hoje podemos achar que não é tanto mais, mas por quê? Porque não é mais a classe alta, não é mais a elite que circula lá, é a classe popular. Mas qual é o problema? Onde está o problema? Começo a pensar no espaço da cidade como espaço educador. São Paulo aderiu ao conceito de cidade educadora em um termo de compromisso que diz que a cidade em todos os seus segmentos, em todas as suas secretarias, em todo o seu plano diretor, precisa cuidar da cidade como lugar de aprendizagem. Então, educação ou espaço educador não é um dever do professor ou da escola, é um dever de todo sujeito que vive naquele lugar ou naquele contexto.

A cidade educadora jamais permitirá continuar cantar: "Moro onde não mora ninguém, onde não passa ninguém, onde não vive ninguém. É lá onde moro e eu me sinto bem", porque, se eu estou aqui tratando das relações sociais, tratando do espaço urbano, tratando da história do sujeito, da construção, da intervenção dele nessa cidade que tem o dever de ser a cara dessa pessoa. Eu me sinto bem quando não estou com ninguém que me faz sujeito pleno de direitos e de deveres, que dialoga, que vive e que convive em espaços públicos e privados. Pensar que me sinto melhor onde não tem ninguém! Onde está a nossa concepção, como diz o professor, de ser humano, de humano? Onde ficou, em nossa história, a valorização do humano da humanidade, da sensibilidade e de nossa capacidade de continuar amando, sonhando e

realizando? Nessa questão do cuidado do sujeito, do cuidado do humano, do cuidado da história e de permitir sonhar uma de nossas cidades, que também fazem parte da rede educadora, tem uma experiência que está sendo ampliada nesses anos, que é o bairro escola, pensando o bairro e a escola, a escola no bairro e o bairro na escola como espaços de aprendizagem e de relações sociais para além do espaço da sala de aula. Então o que o bairro propicia ao sujeito aprendiz, às nossas crianças que estão ali naquele momento, que torna possível que tenham um processo de ir e vir e, ao mesmo tempo, que elas interajam com sua educação formal, mas também com a construção da sua história de vida como sujeitos históricos que vão mudar a realidade em que vivem. E uma das grandes preocupações dentro do bairro escola era a questão da mobilidade, não só a mobilidade de as crianças saírem do espaço da escola para frequentar outro espaço, mas a mobilidade inclusive do tempo e do espaço que o próprio sujeito faz dentro da escola, dentro da sala de aula, na relação com o outro, no respeito ao espaço do outro e no olhar crítico para observar o que é o que naquele trajeto ou como foi construído seu bairro – o outro sujeito que construiu antes dele teve a preocupação de pensar no humano que está no seu trajeto de ir e vir. Tem calçada? A cidade é pensada para o carro? A cidade é pensada para o sujeito? A cidade é pensada para a bicicleta? Qual o tamanho dessa cidade? Qual o tamanho desse bairro? O que tem lá que precisa mudar?

Em São Paulo temos um evento de outra experiência, que é a escola bairro, na Vila Madalena: o processo todo foi organizado pela Escola Aprendiz, que é uma ONG, e com os moradores e os sujeitos das escolas públicas e privadas e os moradores das vilas, das ruas populares, das casas da Vila Madalena. Como em todo bairro de São Paulo, temos todas as classes misturadas. E a integração que eles conseguiram fazer entre o espaço público, o espaço privado e as relações sociais que se dão ou não se dão nesses espaços foi fundamental para a transformação da mobilidade do bairro. Quem não conhece ainda e tiver um dia a oportunidade de conhecer, inclusive vilas e bcos que estavam impedindo o trajeto por conta da segurança pública – privada, porém pública, porque ela defende alguns e não todos –, espaços que foram liberados e

abertos. Hoje os sujeitos que transitam ou que vivem por ali circulam entre a arte, as ruas e a calçada, garantindo assim que o processo de mobilidade também seja um processo de ensino-aprendizagem.

No Instituto Paulo Freire tratamos de várias maneiras de espaço da aprendizagem de tempo integral ou espaço da educação integral ou espaço de horário integral. Essa coisa da educação em tempo integral, do horário integral em todos os tempos, em todos os lugares, ela não tem mais nada do que simplesmente a valorização da vida e de como nós desde pequenos aprendemos a construir e a escrever nosso contexto de vida e nossa história. Se temos oportunidades diferenciadas, vamos ter um olhar mais apurado e uma necessidade de não mais estar sozinho porque estou bem, mas de estar com o outro porque estou bem e, para estar com outro, para que todos estejam bem, eu fui campo do direito, porque espaço público é fundamental. E, olhando para a frente, se formos fazer uma análise de contexto, especialmente nesta cidade onde estamos, provavelmente a gente desanime, mas olhar para frente e dizer que além do horizonte deve ter "algum lugar bonito para viver em paz, onde eu possa encontrar a natureza e a alegria e felicidade com certeza". Isso não é menos importante do que as nossas teses de mestrado e doutorado ou nossas pesquisas científicas ou nossa educação da Universidade. Isso não é menos importante. De que adianta tudo isso se não temos o contexto de vida que nos faz ser seres humanos mais completos, estar em um ambiente mais completo?

Em São Paulo, provocados por tudo isso, por essa indignação do desrespeito às leis, ao espaço e ao sujeito, criamos, há mais ou menos três anos, um movimento que se chama Movimento Nossa São Paulo, que, além de ter um grupo de trabalho específico de mobilidade em que cuidamos do Dia sem Carro na Cidade, uma campanha bastante forte contra as empresas petrolíferas, por causa do petróleo e do combustível limpo. Trabalhamos com a política pública, cobrando e monitorando os governos local, estadual e municipal sobre o espaço do pedestre, as ciclovias, os espaços das praças públicas e de lazer, para que sejam públicos, que possamos ter esses espaços públicos. Nós temos também incidência em leis e políticas públicas de forma direta,

tanto no monitoramento como no acompanhamento. Tivemos um ganho muito grande, que foi a lei orgânica do município, que faz e obriga o poder público e o governo local a construir um plano de metas, a torná-lo público e cumpri-lo, porque o sujeito cidadão organizado vai monitorá-lo. Temos também um espaço que se chama Espaço Município que Educa. Não é mais na cidade, estamos falando de um espaço urbano, mas o município é composto pelo espaço urbano e o espaço rural do sujeito pleno de direitos, porque lhes são permitidos, e do sujeito pleno de direitos que não tem, porque não lhes são permitidos. Dentro desse espaço tem outro, que é o espaço virtual, o espaço das relações sociais que se dão para quem não consegue estar presente. Todas as cidades gostariam de ser e de ter espaços melhores, de ser melhores, construídas por sujeitos e indivíduos, eles plenos de direitos ou não, e melhores também.

Tem outra musiquinha que nos remete a outra cidade, que não São Paulo, mas na qual acho que gostaríamos de estar, não exatamente naquela a que a canção se refere, que diz assim: "Cidade maravilhosa, cheia de encantos mil, cidade maravilhosa, coração do meu Brasil". Cidade maravilhosa – sem mobilização, sem organização social, sem muita pesquisa, sem muito estudo e sem muito entendimento da legislação, para que não sejamos enganados por ela. Se nessa fala todos nós pudéssemos sair com o propósito de pensar essa cidade justa e sustentável, talvez não mais para nós, e não para hoje, mas no tempo, daqui a alguns anos, nossos herdeiros estarão aqui, discutindo este tema que é fascinante, porém, em nossa ótica, ainda triste, que é a questão do espaço público e o direito do cidadão de ir e vir e de se relacionar com o outro e com os passos da cidade.

Cláudia Aline Monteiro¹³

É impossível participar de um evento como esse e falar desse assunto sem lembrar que eu comecei profissionalmente esta abordagem em 1995, com o professor Reinier Rozestraten, na Universidade Federal do Pará (UFPA). Foram cinco anos trabalhando com ele e eu me lembro de duas palavras bem marcantes daquela convivência: uma é Educação, ele falava demais nisso, e a outra é interdisciplinaridade. Mais tarde, eu tive o prazer de fazer um doutorado com o professor Hartmut Günther, da Universidade de Brasília (UnB), que é da área ambiental e discute essas questões no contexto urbano, o que me fez ampliar mais ainda essa discussão. Então, é um enorme prazer compartilhar esta mesa interdisciplinar e falar sobre educação no contexto urbano. É um desafio, pois a nossa comunicação nem sempre é fácil.

O trânsito urbano é um ambiente multidimensional de interações sociais, cujas questões devem ser abordadas de forma interdisciplinar por equipes multiprofissionais, formadas em uma perspectiva de responsabilidade social e sustentabilidade da qualidade de vida nas cidades, que, de acordo com Ribeiro e Vargas (2004):

(...) vai além dos conceitos de salubridade, saúde, segurança, bem como das características morfológicas do sítio ou do desenho urbano. Incorpora, também, os conceitos de funcionamento da cidade fazendo referência ao desempenho das diversas atividades urbanas e às possibilidades de atendimento aos anseios dos indivíduos que a procuram (Vargas, 1999). (p. 17)

Isso ocorre em função de atribuírmos juízo de valor às condições de qualidade de vida oferecidas pela cidade, considerando nossos inte-

13 Psicóloga, especialista multidisciplinar em Trânsito, mestra em Psicologia: Teoria e Pesquisa do Comportamento, doutora em Psicologia, professora de cursos de graduação e de pós-graduação, pesquisadora, membro do Núcleo Docente Estruturante (NDE), conselheira do Centro de Ciências Biológicas e da Saúde e membro titular do Comitê de Ética em Pesquisa da Universidade da Amazônia.

resses, objetivos e expectativas (RIBEIRO, VARGAS, 2004). Assim, a concepção dos habitantes de uma cidade sobre o que seja trânsito seguro e com qualidade de vida depende do quanto suas peculiaridades são atendidas. Segundo Monteiro (2004):

Por isso mesmo, o conceito de comportamento inadequado deve incluir os seus efeitos tanto sobre quem o emite quanto sobre os outros participantes. É um conceito que deve incluir objetivos individuais e coletivos. (p. 20).

Além disso, a compreensão das situações de trânsito passa, muitas vezes, mais por questões valorativas e epistemológicas do que técnicas, ou de certo e errado. Sendo um ambiente de interações sociais, o trânsito deve ser analisado a partir de um caráter holístico, tal qual deve ser um ecossistema urbano (EXLINE, 1982, apud RIBEIRO, VARGAS, 2004). De acordo com Rozestraten (2003), o ambiente de trânsito deve ser entendido a partir de três dimensões:

- Física (pistas, calçadas, temperatura climática, veículos, estimulação sonora e visual, sinalização, etc).
- Normativa (Código de Trânsito Brasileiro – CTB e leis específicas de cada lugar).
- Social, que abrange os comportamentos de interação humana que ocorrem nas diversas situações de trânsito, os quais são diretamente influenciados pelas variáveis individuais (tais como sexo, idade, nível educacional, entre outras), principalmente as psicológicas (personalidade, agressividade, emoções, ansiedade, entre outras).

Assim, de acordo com Monteiro (2004) e Monteiro e Günther (2006), o participante do trânsito comporta-se em função: das normas e das consequências de seu não cumprimento, das possibilidades e barreiras do ambiente físico, das práticas sociais e culturais daquela sociedade e de variáveis individuais, principalmente as psicológicas. Portanto, e de acordo

com alguns trabalhos realizados, inclusive em colaboração com o professor Günther, se um motorista, por exemplo, comete um erro ou uma violação, ele o faz em função das seguintes razões: o ambiente físico permite que ele faça isso sem danificar o seu veículo e a si mesmo; a fiscalização do cumprimento da norma não está sendo feita de forma adequada, ou seja, com observação contínua e rígido cumprimento das consequências previstas na lei; o ambiente social do trânsito daquela sociedade não apenas permite, mas até incentiva esse tipo de comportamento, e algumas variáveis individuais (idade e um alto nível de agressividade, por exemplo) contribuem para este tipo de comportamento. Em suma, pode-se afirmar que o participante tem a predisposição (características individuais) e a oportunidade (ambiente físico propício, fiscalização deficiente e ambiente social permissivo) para errar e violar regras de trânsito.

Considerando que a interação entre aspectos disposicionais e situacionais influencia os comportamentos dos participantes do trânsito, supõe-se que as intervenções preventivas de erros e violações devem incluir medidas educativas, alterações no ambiente físico, mudança de atitude, que necessariamente inclui modificações cognitivas (de crenças), afetivas (posicionamentos pró e contra) e comportamentais e alterações nas normas de trânsito e nas formas de fiscalização do seu cumprimento nas vias. Essas ações, aplicadas conjunta e continuamente, parecem ser o caminho mais óbvio para o aumento da segurança e da qualidade de vida coletiva no trânsito, por mais subjetivos que sejam esses conceitos. Diante dessa obviedade, por que erros e violações continuam com taxas de ocorrência tão altas? A resposta a essa pergunta pode ser iniciada com a discussão sobre a complexidade que essas ações apresentam em um contexto que valoriza objetos e objetivos explicitamente relacionados ao risco e ao prazer imediato, como ilustra Fiorelli e Mangini (2009):

Um destaque especial merece a publicidade que cerca o automóvel, estimuladora desse estado de coisas; ela baseia-se no binômio velocidade e sedução. Condução audaciosa, conquista sexual e sucesso compõem uma receita de bolo repetida à exaustão. A imagem de segurança e

conforto é reservada para uma classe seleta e requintada de clientes. (p. 255-256)

Realmente, vivemos em uma sociedade que coloca saúde, segurança e educação de boa qualidade como um privilégio e não como direito. Aprendemos desde cedo que o risco e o jeito alternativo compõem a vida cotidiana. No trânsito, compartilham-se crenças que vão de encontro à segurança e à qualidade de vida do coletivo. O ambiente de trânsito é percebido como anômico longe da vigilância da lei. Se não for flagrante, não há problema. A direção agressiva é banalizada e a imprudência do pedestre é vista como fazendo parte de seu repertório comportamental. Mas onde isso foi aprendido? E como é mantido? Para responder a essas perguntas, é necessário analisar o trânsito em suas múltiplas dimensões, como o fazem Fiorelli e Mangini (2009), ao analisar delitos associados à condução de veículos, sobre os quais afirmam:

- Ocorrem de maneira generalizada.
- A infinidade de infrações torna literalmente impossível detectá-las e puni-las.
- O condutor de veículo encontra uma identidade comportamental com inúmeras outras pessoas.
- É impossível não observar o mau comportamento de autoridades.
- Existe indiscutível convivência de amigos e familiares em relação aos crimes praticados no trânsito.
- Evidencia-se forte apelo mercadológico para que os indivíduos dirijam alcoolizados (seguido sempre de uma tímida chamada alertando: "Se beber, não dirija").
- Nas grandes cidades, as distâncias tornam-se um desafio.
- O reduzido espírito de cidadania e a "coisificação" do outro tornam o pedestre um atrapalho na via pública.
- As autoridades, por meio de sutil, continuado e institucionalizado mecanismo de omissão, proporcionam a cobertura de glacê colorido desse bolo indigesto, um es-

tímulo a mais para que o motorista, profissional ou não, mantenha-se predisposto a cometer delitos.

Os próprios autores resumem bem essas afirmações:

Em síntese, uma complexa estrutura sociocultural proporciona ingredientes para o caldo de crenças relacionadas com a condução imprudente e irresponsável. Esse doutorado de delinquência no trânsito se completa pela força do *condicionamento*. O indivíduo adquire os hábitos de dirigir perigosamente, em alta velocidade, estacionar em qualquer local, etc. O volante aumenta o peso do pé e reduz o respeito ao próximo. A volta para a normalidade civilizada não se consegue com uma simples marcha-a-ré nos comportamentos. (p. 256)

É preciso analisar e combater esse conjunto de concepções e comportamentos equivocados de forma interdisciplinar por equipes multiprofissionais, em uma perspectiva de sustentabilidade. As soluções dos problemas do trânsito necessitam muito além de ações pontuais e isoladas em dias comemorativos. É preciso mudança de atitude, que necessariamente inclui modificações cognitivas (de crenças) e afetivas (posicionamentos pró e contra), além das comportamentais. Mas essa mudança de atitude precisa atingir também os profissionais envolvidos com o trânsito, e isso deve ser feito desde sua formação.

O trabalho interdisciplinar de uma equipe multiprofissional exige a formação de profissionais abertos para dialogar com outros conhecimentos, e produzir soluções transdisciplinares. Mas isso exige investimento educacional, dentro e fora das escolas e universidades. Os órgãos e departamentos de trânsito precisam absorver essa concepção interdisciplinar, abrindo espaço para equipes multiprofissionais em todos os seus setores. No trânsito, não há intervenção puramente física, normativa ou educacional. Toda e qualquer ação requer mudanças em todas as suas dimensões.

Para que essas mudanças de atuação profissional tenham sustentabilidade, é preciso que os profissionais assumam esse compromisso inter-

disciplinar. Para isso, a formação profissional deve manter sua especialidade em equilíbrio com temas transversais, tais como ética, compromisso social, sustentabilidade e interdisciplinaridade. No caso da Psicologia, isso significa ainda incluir no seu curso de graduação a Psicologia do Trânsito como conteúdo transversal e como prática supervisionada, na forma de estágios. Isso já vem acontecendo em algumas universidades no país, como é o caso da Universidade da Amazônia, na qual, atualmente, supervisiono quatro estagiários inseridos no Detran-PA. No ano anterior, tivemos a experiência de inserir três estagiários na Companhia de Transportes do Município de Belém (CTBEL).

Nessas organizações, houve surpresa diante de minha solicitação de vaga para estagiários especificamente de Psicologia do Trânsito. Eu ouvi de alguns profissionais: "Mas como assim, nós cuidamos de trânsito e de transporte. Nós só precisamos aqui de estagiários de Direito e de Engenharia. O que alguém da Psicologia vai fazer aqui?" Mas seguimos em frente. Espero que a realidade de vocês aqui seja melhor do que a minha, que tem sido muito difícil. De qualquer forma, depois de muito diálogo, a primeira estagiária inserida fez um trabalho maravilhoso em vários sentidos, inclusive de ser intrometida ou, melhor dizendo, empreendedora, ao bater na porta de uma reunião do setor de Engenharia e pedir para participar, dar opiniões. Os engenheiros faziam equipes para ir às ruas, para fazer levantamento para o planejamento urbano e ela dizia: "Eu posso ir junto?" E eles perguntavam: "Mas o que você vai fazer lá?" Ela respondia: "Ainda não sei, o pessoal da Psicologia fica junto com você, pode dar opinião, perguntar, conversar com as pessoas". E a Psicologia do Trânsito foi progressiva e arduamente conquistando espaço nessa organização.

Ainda há uma distância entre a formação profissional e o que realmente está acontecendo no mercado. Mas é preciso fazer algo, conectando ensino, pesquisa e prática profissional. Há necessidade de discutir a formação de profissionais, não só de Psicologia, nessa perspectiva de sustentabilidade, de interdisciplinaridade, de produções transdisciplinares, que é mais difícil ainda. Conseguir fazer ações que sejam realmente uma combinação entre assuntos comuns a diferentes áreas é o ponto principal.

Eu brinco, às vezes, que sou essencialmente professora e pesquisadora, e que fiquei dentro da universidade porque gosto mais desse mundo utópico. Dentro da universidade podemos nos enganar e falar do mundo ideal, do que é bonito. Eu falo tanto disso que, quando os estagiários vêm, eles falam assim: "Olha, nós queremos fazer estágio na Psicologia do Trânsito para fazer tudo isso que você falou nas aulas, que nós podemos dar opinião no planejamento urbano, na parte normativa". E eu, olhando para eles, apavorada, digo: "Pode, claro!" E ao final da primeira semana de estágio, eles voltam e falam: "Olha, não deixaram a gente fazer nada do que planejamos". E eu digo: "Agora vamos trabalhar, eu não disse que era fácil, eu disse que era o ideal, que a universidade acredita nisso, não disse que todo o mundo acredita". Assim, temos o ideal de atuação e a que está sendo construída.

Ambas as experiências de estágio supervisionado em Belém mostraram-se desafiadoras, e espaços de atuação vêm sendo conquistados dentro desses órgãos. Mas ainda há muito por fazer, para além de organizações explicitamente ligadas a trânsito e transporte. Uma pergunta nessa área é: O que nós psicólogos estamos fazendo efetivamente em relação a trânsito, transporte, mobilidade? Essa é a grande pergunta, e os profissionais dizem: "Mas eu não trabalho com trânsito!" Mas quando você trabalha em uma escola, você trabalha com educação, campanhas nacionais atingiram as escolas para a utilização do cinto de segurança, você trabalha com esse assunto, fala de trânsito, de mobilidade e de transporte. Talvez você não dê esse nome, mas fala do assunto, discute políticas públicas relacionadas. E é preciso que a Psicologia identifique e assuma isso como compromisso. Trânsito é um dos assuntos transversais da Psicologia.

Referências

FIORELLI, J. O.; MANGINI, R. C. R. *Psicologia Jurídica*. São Paulo, SP: ATLAS, 2009.

MONTEIRO, C. A. S. *Variáveis antecedentes de erros e violações de motoristas*. Tese de Doutorado, Programa de Pós-Graduação em Psicologia, Instituto de Psicologia, Universidade de Brasília, 2004.

MONTEIRO, C. A. S. e GÜNTHER, H. Agressividade, raiva e comportamento de motorista. *Psicologia, Pesquisa e Trânsito*, Belo Horizonte, MG, jan-jun 2006a, v. 2, n. 1, p. 9-17.

RIBEIRO, H.; VARGAS, H. C. Qualidade Ambiental Urbana: Ensaio de uma Definição. Em: RIBEIRO, H. e VARGAS, H. C. *Novos instrumentos de Gestão Ambiental Urbana*. 1. ed. e 1ª reimpressão. São Paulo, SP: Editora da Universidade de São Paulo, 2004. (Acadêmica, 36)

ROZESTRATEN, R. J. A. Ambiente, trânsito e Psicologia. Em: HOFFMAN, M. H.; CRUZ, R. M. e ALCHIERI, J. C. (org.) *Comportamento Humano no Trânsito*. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003.

Mesa – Políticas de emergências e desastres para o trânsito

Angela Elizabeth Lapa Coêlho¹⁴

Trabalho na área da Psicologia da Saúde, na Universidade Católica Dom Bosco (UCDB), em Campo Grande, Mato Grosso do Sul. Minhas áreas de interesse são: Aids, câncer e desastres em larga escala, tais como enchentes, terremotos e outros eventos, considerando a perspectiva da promoção da saúde e da prevenção. Comecei a refletir sobre as questões voltadas para o trânsito porque tive o enorme prazer de trabalhar na UCDB com duas pessoas que são sinônimos do trabalho com o trânsito: o professor Reinier Rozestraten e a professora Solange Félix. Lembro que a minha sala era contígua à do professor Reinier e ele sempre me dizia: Angela, você trabalha com desastres, mas o meu desastre é muito maior, porque eu trabalho com o trânsito. Discutíamos muito sobre a quantidade diária de pessoas mortas no trânsito e sobre as que tinham sequelas pelo resto da vida, e como as pessoas ainda não davam a devida importância à temática. Eu dizia a ele: professor Reinier, é porque, às vezes, os nossos temas são silenciosos, as estatísticas, muitas vezes, não revelam a amplitude do que está acontecendo. Trabalhei com a seca, no estado da Paraíba, e, inúmeras vezes, as pessoas perguntavam: e a seca é um desastre? E discutia exatamente essa invisibilidade, porque não mata muitas pessoas na mesma hora e não são computadas as mortes das

14 Psicóloga Social. Professora da Universidade Católica Dom Bosco. Atua nos temas aspectos psicossociais das emergências e dos desastres, desenvolvimento humano em situações de risco social e individual.

crianças que não conseguiram se alimentar adequadamente, quantas pessoas adoeceram e não tiveram condições de ser tratadas. Então, a seca é um desastre sim, do mesmo modo a questão do trânsito. Por isso, uma abordagem, considerando uma perspectiva social e preventiva, ajudaria a expor os fatores que contribuem para essa invisibilidade.

No Brasil, as pesquisas sistemáticas na área do trânsito e das emergências e dos desastres são relativamente recentes, considerando a perspectiva social e preventiva. A maioria das pesquisas contempla, muitas vezes, uma visão individualista do fato, tentando identificar os responsáveis pelo problema: quem é culpado, que característica de personalidade levaria a pessoa a cometer tal ou qual infração. A discussão dos fatores anteriores aos eventos, como desenvolver estratégias de prevenção em escolas, universidades, hospitais, locais de trabalho, é quase inexistente. A ênfase é sempre voltada para a etapa posterior ao evento, considerando uma perspectiva diagnóstica. Temos de discutir as comorbidades anteriores ao evento, e que, muitas vezes, o desastre é o gatilho do quadro que os sobreviventes desenvolvem.

Os desastres são fenômenos eminentemente humanos e sociais, em consequência, devemos despojá-los da qualidade de naturais, que gera uma sensação de que o mundo é assim e não podemos fazer nada para evitá-los. A rodovia é assim, a frente da escola é assim, o deslizamento de terra é assim, o terremoto é assim. Não! Quando vamos fazer uma análise sobre desastres, temos de discutir desigualdade social. Nem todos são afetados da mesma forma. Eu já trabalhei na área da seca, já trabalhei com regiões com furacão e com terremoto e, com certeza, para as pessoas que são afetadas, a questão econômica é uma questão fundamental nessa discussão.

Algumas considerações merecem ser feitas sobre o que nós pensamos sobre essa concepção de emergências e desastres. A primeira é o espaço para a prática do psicólogo. Lamentavelmente, muitas vezes, a comunidade que está lá fora, na qual nós vamos prestar nossos serviços, não entende o que nós fazemos naquele tipo de situação, considerando a perspectiva preventiva e social das estratégias a ser adotadas. Por quê? Porque a nossa profissão, por muitos anos, foi construída con-

siderando uma visão diagnóstica e patologizante. Eu sou supervisora de estágio na área da prevenção e promoção da saúde e as atividades de estágio são desenvolvidas nos Centros de Referência de Assistência Social (Cras) e também nas Unidades Básicas de Saúde (UBS). Muitas vezes, quando chego nesses locais e apresento a proposta de estágio, explicando que vamos trabalhar com grupos para discutir saúde, as pessoas dizem: "Mas você não é psicóloga? Você não vem aqui para atender quem está doente?" E eu afirmo que esse é um trabalho do psicólogo, mas discutir promoção da saúde e prevenção também é. Por conta dos espaços que ocupamos durante muito tempo, a visão da comunidade sobre nossa prática é que atendemos apenas quem está doente. E essa visão foi construída a partir das nossas ações, muitas vezes, restritas e fragmentadas.

Dessa forma, a nossa proposta é de uma Psicologia que considere da promoção da saúde aos cuidados paliativos. Eu respeito profundamente o atendimento após os eventos, porque eu faço isso, a minha formação é clínica. Eu trabalhei muitos anos com a comissão de Aids, no estado da Paraíba. Então, eu apenas migrei para outras atividades que eu poderia fazer, mas o meu conhecimento da área clínica continua presente em minhas abordagens. A questão é ampliar a forma de pensar a prática psicológica, o trabalho da Psicologia.

Anteriormente, quando outros palestrantes deste evento estavam falando que os alunos, muitas vezes, não entendem por que estudar Antropologia e Sociologia, eu me lembrei de um fato recorrente nas minhas disciplinas de Psicologia da Saúde I e II. Nessas disciplinas, abordo o Sistema Único de Saúde (SUS) e o Sistema Único de Assistência Social (Suas), e nesse contexto discuto o processo de humanização, que está fazendo dez anos de Humaniza SUS. Às vezes, o aluno quer fazer uma pergunta, eu fico muito empolgada, e surge a pergunta: "Quando a senhora vai falar sobre Psicologia?" O Sistema Único de Saúde é Psicologia. Discutir o Sistema Único de Saúde é cuidar para que seja garantida saúde integral para a população. A saúde definida pela VIII Conferência Nacional de Saúde não é apenas a ausência de doença, mas o acesso a tudo que se tem direito como cidadão.

A segunda consideração está relacionada às concepções e aos sentidos dados às respostas psicológicas pós-evento. Precisa existir clareza de que, em um primeiro momento, as reações das pessoas ao evento são normais, o que não é normal é a ocorrência do evento e os danos causados. O que é anormal é um acidente que mata quatro membros de uma mesma família, e o familiar sobrevivente precisar ir ao Instituto de Medicina Legal (IML). O que é anormal é um ônibus de colégio ser dilacerado por um caminhão, e não a reação dos familiares à perda de seus filhos. A proposta é para que o atendimento dos sobreviventes e dos familiares seja em uma vertente de acolhimento, e não diagnóstica. Não é que você depois não vá fazer outros encaminhamentos, mas, em um primeiro momento, as ações devem ser guiadas pela demanda da pessoa que precisa do acolhimento, como, por exemplo, ajudá-la a comunicar-se com um familiar ou fazer companhia até o familiar chegar ao local. Isso é Psicologia. Eu estou preocupada com o cuidar daquela pessoa. Então, quando eu estou distribuindo cobertores, quando eu estou organizando fila para alimentação após um grande evento, isso é Psicologia, porque eu estou preocupada para que todos tenham acesso àquele tipo de atenção. Pensar dessa forma diferenciada na hora de se dedicar a esse tipo de atendimento é valorizar e identificar as capacidades individuais e comunitárias.

Outra questão que foi discutida é se o atendimento é inter, é multi, é trans. Eu e a professora Vera Mincoff Menegon, que trabalhava comigo no estágio de Psicologia da Saúde, pensamos de outra forma sobre o que é a transdisciplinaridade. Para nós, a transdisciplinaridade é uma forma de acolher também profissionais de nível técnico e médio nas equipes que vão discutir a problemática, porque, geralmente, quando uma equipe interdisciplinar vai ser organizada, nós contemplamos as áreas de formação nas universidades. Vamos trazer o nutricionista, o fisioterapeuta, o fonoaudiólogo, o psicólogo, o assistente social, o médico, o enfermeiro, o terapeuta ocupacional, o engenheiro, o arquiteto, entre outros profissionais, mas não se pensa em trazer para a equipe as pessoas que vão estar lá na ponta também dando as informações. Como eu trabalho em UBSs e Crass, de que adiantaria eu ter um excelente grupo de apoio para atender os usuários se a pessoa que trabalha lá no balcão de entrada

não sabe da existência desse grupo, se ela não pode me informar qual o melhor horário para fazer esse grupo. Então, quando trouxemos o termo transdisciplinar para o nosso artigo, era dentro dessa vertente, de tirar essa ideia de exclusividade das disciplinas formais e trazer também pessoas que tinham muito a contribuir com os seus saberes e fazeres para a construção e a operacionalização do grupo.

Como trabalhar com prevenção de emergências e desastres e suas consequências? Realmente, eu ainda não estou com o poder de dizer que a partir de hoje não vai mais haver desastres, tais como terremotos, enchentes, bem como acidentes de carro. Lamentavelmente, enquanto eu estou falando, tudo isso está acontecendo, mas o que nós podemos discutir com relação aos eventos é a eliminação ou redução de risco. Quando nós discutimos eliminação ou redução de riscos, temos de discutir desigualdade social. Sempre me vem à mente, por exemplo, quando passam cenas de deslizamento de terra ou de enchentes, e alguém faz um comentário como: "Também, vai morar ali!", como se a pessoa tivesse feito uma escolha. Então, a partir do momento em que você coloca na pessoa, exclusivamente, a escolha por morar ali, você isenta de qualquer responsabilidade os outros atores que podem estar contribuindo para a escolha daquela pessoa. A partir do momento em que eu digo que essa pessoa foi empurrada para morar ali, ou, de repente, quando são construídas passarelas em cima de rodovia e você vê as pessoas pulando pela rodovia – eu vejo isso quando eu viajo. A questão econômica emerge quando você conversa com essas pessoas. Elas dizem assim: "Eu vou perder meia hora, quarenta minutos para cruzar a passarela. Se eu fizer isso, eu perco o ônibus e chego atrasada a meu emprego e vão descontar do meu salário". Para a pessoa, é mais importante ter dinheiro para a alimentação dos meus filhos em casa. Então, nós não podemos julgar as pessoas dentro de nossos próprios parâmetros, do que eu considero valioso para a minha vida, mas sim pela percepção do outro, do que ele ou ela considera valioso na vida deles.

Com relação à questão da eliminação ou da redução das vulnerabilidades, você precisa identificar se é uma vulnerabilidade natural, física, social, econômica ou política. Essas vulnerabilidades precisam ser expos-

tas e isso envolve um posicionamento e um comprometimento pessoal quando discutimos redução de risco e vulnerabilidade. Quando você vê uma mãe que deixa uma criança de cinco, seis anos e que não sabe atravessar a rua ir à escola só, você se pergunta o porquê disso. Porque ela tem de sair de casa às quatro da manhã para pegar um ônibus, para poder chegar no trabalho duas horas depois. Meus estagiários ficaram impressionados porque uma criança de cinco anos, quando acabou a atividade de grupo, na brinquedoteca da Unidade Básica de Saúde (UBS), disse: eu já vou para casa. A estagiária perguntou: "Mas chegou alguém para buscar você?" Ela disse: "Não, eu já sou grande. Eu vou para casa. Minha mãe me deixa ir só". E a estagiária ficou assustadíssima e a acompanhou, sem ela ver, para verificar se ela chegava a sua casa, porque ela precisava atravessar uma rua muito movimentada. Esse é apenas um exemplo do que acontece no cotidiano de muitas crianças.

Então, às vezes, quando fazemos certas pontuações, nós precisamos nos apegar a todos esses detalhes do cotidiano e isso é trabalho do psicólogo. Quando discutimos a análise social das emergências e dos desastres, quem é afetado pelas emergências e pelos desastres, como podemos trabalhar com a prevenção das emergências e dos desastres, a ênfase está nas abordagens ampliada das capacidades e das vulnerabilidades da relação pessoa e da comunidade. A questão da análise social é que se você procurar na literatura disponível, a maioria dos textos sobre desastres contempla uma visão individual dos sobreviventes, identificando as patologias mais frequentes após um desastre. É raro encontrar um artigo sobre comunidades e o que elas fizeram para se capacitar. Então, nós precisamos nos envolver com esse tipo de trabalho. O que está sendo feito para tornar essas comunidades mais seguras, mais capacitadas para enfrentar esse tipo de situação?

De que forma o psicólogo pode trabalhar para isso? Uma possibilidade seria o empoderamento, que já foi discutido hoje. Muitas vezes, discutir prevenção com a comunidade é expor suas vulnerabilidades, porque quando você chega à comunidade e as pessoas começam a falar do que não existe em termos de serviços e condições, isso obrigatoriamente leva a uma reflexão sobre cidadania e direitos. Uma das formas de o psicólogo

trabalhar com prevenção para a área de desastres é essa, cujas estratégias eu posso transpor para a escola, para a associação de bairro. Por que não trabalhar com trânsito nesses locais também? Por que esse trabalho tem de ficar restrito a um local específico? Porque quando vamos trabalhar na comunidade, em primeiro lugar, não tem sala. Eu não preciso de sala. Aquela mangueira ali é ótima para colocar todo mundo em volta e vamos trabalhar. Precisamos aprender a trabalhar com novas alternativas, com novas metodologias.

Quando me formei em Psicologia, em 1983, nas disciplinas não discutíamos Aids, o Projeto Genoma, a gripe H1N1. As transformações pelas quais a sociedade passa exigem atualização constante do profissional. Eu não abandonei as teorias que aprendi, mas aprendi a transformá-las para uma nova demanda. Nós temos uma dimensão de atuação muito maior do que se tinha há 20, 30 anos atrás. Assim, temos de repensar a Psicologia nesses termos, de como fazer para atender a essa demanda que se apresenta.

Eu vou apresentar a vocês uma matriz de análise de capacidades e vulnerabilidades. Essa matriz é muito usada quando nós vamos trabalhar com desastres em larga escala e as comunidades precisam ser reestruturadas. Eu considero que essa matriz pode perfeitamente se adequar a qualquer situação, tendo em vista que nós estamos sempre pontuando as capacidades e as vulnerabilidades. Dessa forma, se você vai desenvolver em um projeto para o trânsito, para qualquer tipo de trabalho, primeiro, temos de saber o que aquela comunidade já entende sobre isso, para você compor os grupos de acordo com o conhecimento que as pessoas já têm. Para evitar que você fale o que elas já sabem, ou você falar uma coisa tão fora da realidade daquela comunidade, que não vai fazer sentido, e as pessoas não vão voltar para a próxima reunião do grupo. Isso eu aprendi nas UBS e nos Cras. Em determinada UBS, nós começamos com uma brinquedoteca enquanto as crianças aguardavam para ser atendidas. Nessa unidade, o corredor era muito estreito e tinha várias caixas de cimento com flores. Como as crianças chegam com duas horas de antecedência para a consulta, elas, muitas vezes ocupavam o tempo correndo entre os jarros de cimento, o que aumentava a proba-

bilidade de acontecer um acidente com elas. Por essa razão, pensamos: "Por que não montar uma brinquedoteca, para elas ficarem enquanto aguardam o atendimento? A mãe ou o pai fica aguardando e elas ficam na brinquedoteca". O resultado foi muito positivo, porque as crianças começaram a vir também nos dias em que não tinham consulta. No início, isso criou um problema, porque tivemos de aumentar os dias da brinquedoteca, já que os pais só queriam marcar a consulta nos dias em que houvesse brinquedoteca.

São várias as estratégias para trabalhar com o trânsito na comunidade, quais são os recursos que a comunidade tem para discutir a temática? Às vezes, nós desconhecemos o próprio material que já existe e está disponível na internet. Muitas pessoas não conhecem os manuais e os filmes que existem.

Outro aspecto a ser abordado é a questão social e organizacional da comunidade. Existe associação de moradores? Existe associação de mães, que tipos de associações já existem? Isso é uma questão política, porque as comunidades, muitas vezes, tomam partido e se dividem. Então, se for adotar algum tipo de estratégia, é preciso identificar essa questão, para não deixar a responsabilidade da execução da estratégia com determinada pessoa que pode em vez de unir a comunidade, dividir ainda mais.

Tenho algumas reflexões sobre a formação profissional do psicólogo. Em primeiro lugar, a formação deve ampliar a visão sobre as possibilidades da prática do psicólogo no âmbito da promoção, da prevenção e da assistência, não ficando restrita à assistência. Em segundo, desenvolver estratégias para que o profissional tenha condições de utilizar os conhecimentos teóricos e técnicos para planejar, organizar, desenvolver e avaliar programas de intervenção em situação de emergências e desastres. Em terceiro, desenvolver a competência do profissional no sentido de avaliar e identificar as capacidades, as vulnerabilidades em termos individuais e sociais do desenvolvimento de estratégias. Em quarto, expandir o conhecimento teórico no âmbito de temáticas vivenciadas em ambientes de emergências e desastres como questões de gênero, desenvolvimento humano, classes socioeconômicas, pessoas com necessidades especiais entre outras. Vamos trabalhar com homens e mulheres que têm acesso

a recursos de forma diferente. Vamos trabalhar com pessoas que têm acesso diferente à informação.

Considerando esses fatores, algumas recomendações são pertinentes: (a) adoção de uma perspectiva social e preventiva da Psicologia; (b) construção de novos modelos acadêmicos de atenção à saúde e (c) participação social e articulação das instituições de ensino, comunidade e serviços. Essas recomendações visam a evitar que capacitemos profissionais nas universidades, que vão para os locais de trabalho e se sentem muitas vezes perdidos, porque aquilo que eles aprenderam não dá conta da demanda do serviço. E a comunidade, às vezes, não entende o que eles foram fazer lá. É isso que temos de trabalhar. Essas três esferas devem ser articuladas, para que de fato a demanda da comunidade seja atendida.

Pitágoras José Bindé¹⁵

Esse tema, que está vinculado à Psicologia de desastres, é um grande tema guarda-chuva. Na verdade, cabe nesse grande guarda-chuva chamado Psicologia dos desastres, tanto do ponto de vista de cidadania, do ponto de vista do trânsito em si, do ponto de vista clínico, do ponto de vista da psicomетria, enfim, diversas coisas. Realmente o trânsito é muito complexo. Imaginemos quando se desenvolve algum tipo de desastre. Então, esse funcionamento, já aparentemente caótico, fica muito mais complexo do que exatamente essa simples, mas já complicada, situação que envolve a mobilidade. É importante nós criticarmos, sem dúvida alguma, mas o que fizemos com isso? Aqui, simplesmente, políticas públicas, podemos ter a noção simplesmente de pensar sair do privado para entrar na questão coletiva. Entrar para a questão coletiva, na realidade, são essas ações que têm se desenvolvido, têm trazido uma perspectiva muito individualista, mas também importante. Eu não venho da psicomетria, mas digo que é importante, isso vem a somar. É um instrumento, nós não podemos nos esquecer disso, exclusivo da Psicologia, mas é sair do privado para ter essa noção de espaço público, de espaço coletivo. Sempre se faz uma diferença ou, às vezes, até uma confusão entre emergência e desastres. Emergência como uma situação crítica, acontecimento perigoso ou fortuito, um incidente semelhante a um caso de urgência. É uma etapa anterior. Até o glossário de defesa civil coloca emergência branca, emergência amarela, emergência vermelha, buscando trazer uma classificação. O que seria, então, prevenção? Prevenção seria então, uma formulação estratégica de ação. A própria defesa civil traz isso como uma formulação e implantação de políticas e de programas com a finalidade de prevenir ou minimizar os efeitos do desastre. Muitas vezes não conseguimos mais dar conta. Nós temos, na realidade, acidentes, um somatório de eventos que fogem daqueles eventos do dia a dia, mas que vão for-

15 Doutor em Psicologia Geral e Ecológica pela Eberhard-Karls Universitaet Tübingen – Alemanha/RFA. Pós-doutorando no Centro de Pesquisa em Desastres do Instituto de Ciências Sociais da Universidade Christian-Albrechts-Universitaet zu Kiel, em Kiel, Alemanha/RFA.

mando, se acumulando como se fosse um "efeito dominó". Essa prevenção, na realidade, é nada mais, quando vamos trabalhar com isso, tentar fazer uma antecipação cognitiva. O que é isso? Sabemos muito bem, em cognição está envolvido pensamento. É poder prever algo que não aconteceu: que cenário é esse? quais possibilidades de ação temos disponíveis? Eu tenho que pensar nisso em nível individual também. Eu tenho de pensar em nível de comunidade. Eu tenho de pensar se eu vou pensar esse indivíduo, ele sozinho, esse indivíduo em dupla, esse indivíduo assistindo a uma palestra no CRP São Paulo, por exemplo. Acontece um desastre aqui: Como que esse sujeito que vai trabalhar com programas e ações tem de realmente começar a fazer essa antecipação, esse exercício cognitivo? O outro conceito, quando nós trabalhamos com desastres, que é fundamental é o conceito de vulnerabilidade, já colocado também pela colega, mas quando eu digo assim: "Olha, eu estou vulnerável, o fulano está vulnerável". Como que está essa pessoa? Essa pessoa está fragilizada, ela está vulnerável, ela não está capaz de suportar talvez esses efeitos. E o desastre? O desastre nada mais é, então, do que o resultado desse somatório adverso natural ou provocado pelo homem sobre algum ecossistema, que é vulnerável. Esse ecossistema vulnerável, porque é diferente um acidente acontecendo em São Paulo, no estado de São Paulo, uma cidade lá pequenininha, lá em Cordeirópolis, próximo a Limeira, e aqui em São Paulo. São eventos, o mesmo evento, em cenários diferentes, mais fragilizados. No caso do trânsito, o que nós temos?

Aqui tem algumas fotos em que podemos ver esses participantes. São todas fotos daqui, captadas daqui de São Paulo, conjunto de deslocamento de veículos motorizados ou não, pedestres, animais nas vias, para fins de mobilidade, parado ou mesmo de estacionamento. Esse sistema é regido por um sistema de normas. Nós infringimos ou não a norma.

Bom-senso naturalmente é bom, mas, queira ou não queira, quando vamos ser julgados, vamos ser julgados não por possuir ou deixar de possuir bom-senso, mas sim pela ação. Então, naturalmente que a norma também nos interessa. Afinal de contas, nós moramos em um país laico, nós temos aqui uma série de confrontações que temos também de levar em consideração, inclusive no momento de combate ou de pre-

venção de acidentes. Nós temos, por exemplo, defesa civil nacional, mas ela não intervém, por exemplo, na defesa civil estadual, que é autônoma, a ponto de que nós vimos, naturalmente, muitas vezes, uma moeda de troca política. Então, o que envolve essa antecipação cognitiva? São essas ações que vamos combater, ações que podem prevenir e naturalmente vamos pensar se isso ocorrerá no nível individual, se isso vai se dar ao nível coletivo, porque as pessoas, individualmente, comportam-se de uma maneira. Quando estão em grupo, elas se comportam de outro modo. Talvez o exemplo mais ilustrativo disso sejam as torcidas de futebol. Aquelas pessoas isoladamente não fariam aquilo. Que ações estariam envolvidas então nessa antecipação? Nós que teríamos de pensar, como trabalhadores, ou seja, colocar-nos no lugar do outro. Antecipar cognitivamente isso. Esse é um trabalho de psicólogo também, sim, senhor. Questão de obras públicas, código de obras, pode ser também, envolvendo, naturalmente, os engenheiros, arquitetos, planejadores urbanos. Essa parte de zoneamento urbano, legislação e regulamentação, análise de riscos e vulnerabilidade. Mas como eu consigo pensar? Eu não vou, talvez, receber na minha faculdade, disciplinas em relação a isso. Esse realmente é um desafio. Talvez nosso primeiro desafio: ao invés de começar, em um primeiro momento, a já trabalhar interdisciplinarmente. Isso tem uma meta, é importantíssimo. Mas talvez muitos de nós tivéssemos de começar a fazer o trabalho de casa, ou seja, nós não conseguimos, na maioria das vezes conversar, dialogar com nós mesmos, dentro da própria área. Como eu vou conseguir dialogar com um arquiteto? Como eu vou conseguir dialogar com um engenheiro? Com um advogado, que vem com outra bagagem, muitas vezes, o mesmo conceito? Vão falar o mesmo conceito. De ambiente, por exemplo. Para um biólogo é uma coisa, para um arquiteto é outra, para um psicólogo ainda é outra coisa e quando nós todos nos reunimos para falar sobre o ambiente, estamos falando, achando, pensando que estamos falando da mesma coisa. No entanto, nós não estamos. A maior dificuldade de trabalhar em equipe interdisciplinar/multidisciplinar é justamente o problema de comunicação. Porque eu tenho de me apropriar também do conhecimento do outro para poder ter um diálogo. Caso inverso, isso não será possível. Como, então,

sistematizar isso? A sociedade tem demanda por energia, tem demanda por mobilidade, tem demanda por informação; por saúde. Na realidade, os direitos fundamentais na Constituição são os que mais falam dessa questão coletiva. No entanto, quando nós vamos para o Código Civil, o Código Civil de 2002, contemplará a propriedade privada. Por isso é, que a norma é importante, a legislação em termos da concepção dela, porque ela vai nos dirigir em termos de funcionamento coletivo e nós vamos poder ser sancionados em relação a isso.

Eu trouxe um exemplo de como poderíamos pensar isso, sistematizar isso: infraestrutura para o trânsito e para o sistema geral do meio de transporte. Falando uma categoria maior de mobilidade. Processos de atendimento à demanda da sociedade, nós poderíamos, por exemplo, fazer uma divisão em três etapas de uma maneira bem geral. Ou seja, produzir isso, que seria mais uma parte de construção mesmo. Distribuir isso, que envolve mais uma questão de logística, como isso vai ser desenvolvido e usado, nada mais é do que como que eu vou consumir isso que está sendo colocado. Por exemplo, para o trânsito, o que eu preciso, infraestrutura de trânsito. Podemos falar de ruas, estradas, vias férreas, vias fluviais. Nós podemos falar de vias áreas também. Por que não? Terminais rodoviários e aeroportos. E no momento em que eu começar a identificar em cada uma dessas fases, eu teria o psicólogo trabalhando em uma equipe multidisciplinar, ele também teria de ter, no entendimento dessa visão, não essas etapas, que tipo de riscos são possíveis de acontecer naquela etapa de produção. Por exemplo, na infraestrutura do trânsito, destruição de ambientes por meio da nova construção, da manutenção ou ampliação das estradas, pontes ou linhas de metrô. Estamos presenciando, na grande São Paulo, grande alteração que está havendo nas marginais, para duplicar as marginais nas pontes e isso, naturalmente, faz que haja uma alteração nesse ambiente que pode vir a somar a um efeito de catástrofe, as pessoas podem agravar os efeitos de uma catástrofe, na questão da distribuição, por exemplo, acidentes durante a execução da logística, da entrega de materiais, quando o material de construção, o deslocamento de profissionais e, no caso, no uso, por exemplo, poderíamos identificar algumas

coisas. Por exemplo, o ruído durante a utilização das ruas, estradas, vias férreas, fluviais e aéreas. Temos trânsito de veículos privados, públicos ou comerciais, trânsito de trens, de metrô, de aviões. Temos também a parte do trânsito aéreo. Trânsito fluvial. Enfim, nós teremos de sistematizar como uma forma de estratégia disso. Aonde é que vamos buscar na Psicologia fundamento para trabalhar com isso? Existe a teoria desenvolvida por Roger Barker, que dá uma sustentação teórica muito interessante, que é a teoria do *behavior setting*. O que é o desastre? Se nós pensarmos nesses *behavior settings* do trânsito, o desastre nada mais é do que um evento que invade esse *behavior setting* de seu funcionamento – bom ou mau, não nos interessa – comum, diário e altera toda sua estrutura e seu funcionamento. Aqui, temos, então, também um conflito desse aparato que é todo movimentado para entrar em ação na hora do evento em si, querendo entrar no *behavior setting*, querendo entrar nesse cenário. Pessoas querendo sair desse cenário, pessoas que não têm dificuldade de locomoção, pessoas deficientes visuais, pessoas que estão na rua, pessoas que estão ouvindo aqui no Conselho Federal, no Conselho Regional de Psicologia sobre desastres, de repente, isso invade. Há toda uma alteração e a importância de nós estudarmos isso: é justamente de saber como podemos sistematizar isso, identificando cada um desses eventos, porque é diferente, por exemplo, um fato desses que ocorre no trânsito terrestre do que ocorre no aéreo. Se ele está no centro da cidade ou se ele está fora da cidade. Podemos identificar algumas ações como, por exemplo, andar na rua, dirigir um auto, andar de ônibus, ou, então, um cenário envolvendo trem. Temos uma série de eventos que vão acontecendo e que nesse momento eu vou ter uma visualização onde que nós como psicólogos podemos intervir e qual é a contribuição que posso dar para esse evento. É aquela famosa fórmula do nosso amigo Kurt Levin. Ele revolucionou a Psicologia. Aqui, no Brasil, muitas vezes, ele não é visto como um fator, assim, tão revolucionário, mas ele revolucionou a Psicologia. Pelo simples fato de ele colocar naquela fórmula $C = f(P \times A)$, ou seja, comportamento igual à função da pessoa com o ambiente. No momento em que ele colocou o ambiente, conseguiu revolucionar, porque

justamente era tudo centrado somente na individualização, na pessoa, e era uma tentativa de explicação reducionista. Por que reducionista?

A mídia tem um fator muito importante na formulação da ideia, da imagem que uma pessoa tem do desastre. Essa é a notícia que eu recebo, que eu leio no jornal. É a notícia que eu ouço no rádio. É o meu vizinho batendo: "Saia daqui, porque aconteceu um acidente. Estamos contaminados". Tem a ver com a diferença também de tipo de substância, se é algo que eu percebo ou se é algo, como, por exemplo, aconteceu infelizmente aqui no Brasil, em 1987, o acidente com o Césio 137, em Goiânia. Houve uma alteração, essa normalidade foi alterada. Nós captamos isso por alguns órgãos dos sentidos. Se não foi, sem problema nenhum. Vou continuar da mesma forma. Se alguém que trabalha especificamente com desastres receber essa notícia, já vamos ter outra noção, diferentemente de alguém que não teve essas informações. Consequentemente, vamos ter ações diferentes. Então, nesse primeiro momento: se sim, uma construção imaginária, de uma situação de ameaça. Não necessariamente é real, mas para isso o sujeito vai ter a parte do conhecimento, a motivação, a emoção, que vai entrar, especificamente, no momento para contribuir, para ele se informar do que está acontecendo e, a partir disso, ele vai estabelecer as metas, vai priorizar metas, vai agir, vai avaliar essa ação dele, vai ver se isso teve efeitos colaterais. Se teve, isso volta, vai ter de reformular esse planejamento. Se não, vai retornar à normalidade. Mas já digo para vocês que quem passa uma situação extrema nunca mais será o mesmo, a normalidade para ele. As maiores dificuldades como falamos, é que uma área, um tema tão abrangente envolve diversas áreas. Temos de trabalhar com áreas como Física, Engenharia, Economia, Medicina, Direito, Política, Administração, Geografia, Sociologia, Psicologia e assim por diante. Nós poderíamos enumerar "n" outras. A dificuldade desses planos está justamente nesse diálogo entre as áreas, porque todos, na realidade, querem ser o "pai da criança". Ninguém quer ser o "padrinho da criança"!

Então, muitas vezes, nós temos essa noção de que as coisas se dão dessa forma. Alguns tipos de trabalhos que são feitos em Psicologia, em termos de Psicologia aplicada. Uma situação anterior a um desastre, durante um desastre e após um desastre. A pesquisa básica

fundamentalmente trabalha com a questão de a pessoa como vítima de um desastre ou então, como coautora de desastre, ou seja, aquele que contribui também para o desenvolvimento desses desastres. São-nos colocados alguns desafios. Eu tentei sistematizar isso da seguinte forma: a dificuldade de trabalhar a questão de uma cultura preventiva. O primeiro desafio vai ser basicamente outro. O segundo é transitar nessas outras áreas. Nós, psicólogos, temos dificuldade, diferentemente dos arquitetos, por exemplo, que têm uma ideia. O arquiteto chega lá: está aqui a minha ideia. Nós, psicólogos, infelizmente, não conseguimos, na maioria das vezes, materializar. Nós somos sujeitos limitados. O terceiro desafio vai trabalhar com esses outros paradigmas, usar outros paradigmas. Poder ter uma flexibilidade metodológica, um planejamento estratégico. Sugiro, inclusive, o método ZOP, que é o método que trabalha com grupos, com comunidades de participação, uma versão, na realidade, de agências de fomento inglesas com alemãs, em países em desenvolvimento. Isso há muitos anos já foi testado e funciona muito bem. Ele está lá trabalhando a questão. O exemplo é uma questão ambiental, mas é só você trocar o exemplo e pode trabalhar tranquilamente com isso e é muito bem-aceito em termos de metodologia.

O quinto desafio seria gerenciar a crise, essa situação de crise. O sexto está ali falando especificamente por uma rede nacional, que nós, na realidade, já temos trabalhado com isso algum tempo. Daria perfeitamente para agregar, somar a isso. Nós temos uma série de vantagens que a cidade nos oferece; no entanto, em termos de qualidade de vida, ela é péssima. Independentemente de estarmos aqui discutindo o que é importante fazer, os tornados já começaram! Vocês viram lá no Sul. Já temos tornados, já temos situações, eventos adversos que anteriormente não tínhamos e o tempo urge, o tempo urge e nos coloca, como psicólogos, um desafio muito grande.

Mesa – Questões socioambientais, urbanas e qualidade de vida: refazendo as geografias das cidades

Alexsander Barros Silveira¹⁶

O que é poluição atmosférica? É o lançamento na atmosfera de matéria ou energia que possa tornar o ar impróprio, nocivo ou ofensivo à saúde e essa que é a principal questão quando se pretende controlar a poluição atmosférica (saúde), exatamente salvaguardar a saúde humana, que é o principal objetivo. Inconveniente ao bem-estar público, então, nós temos também problema de incômodo relacionado a odores, a poeira sedimentável, que é um problema especialmente importante na Região da Grande Vitória. Vou detalhar isso mais à frente. Danoso aos materiais, à fauna e à flora. Então, além do ser humano, o meio ambiente como um todo, o ecossistema como um todo, sofre os efeitos da poluição atmosférica. Então, existem poluentes que degradam o meio ambiente como um todo, não apenas a saúde humana. Existem os fitotóxicos, que são agressivos aos vegetais, os que degradam os bens materiais e os que são nocivos aos demais animais. Atacam também as próprias características da atmosfera, como visibilidade, regime de ventos, regime de chuvas, pre-

16 Engenheiro Civil, mestre em Engenharia Ambiental, coordenador da Rede de Monitoramento da Qualidade do Ar do Instituto Estadual do Meio Ambiente e Recursos Hídricos (Iema).

judicial à segurança e ao uso e gozo da propriedade e as atividades normais da comunidade. A poluição atmosférica é bem ampla. E isso tem sido bastante divulgado na mídia, principalmente acerca de um problema de poluição atmosférica de caráter global, o aquecimento global ou o efeito estufa, que é muito falado, principalmente atribuído aos compostos de carbono emitidos por atividades industriais, por queimadas, mas também por veículos automotores. Mas é claro que o efeito estufa e o aquecimento global são a última escala, em se tratando de poluição atmosférica. Nós temos diversas escalas, desde escalas locais, quando estamos preocupados com a saúde humana, ou seja, o poluente vai ser emitido e vai causar os danos próximo de onde ele é emitido e onde ele é observado. Nós temos uma escala maior, chamada de escala regional, em que esses poluentes vão causar danos a distâncias maiores de onde ele foi emitido, como, por exemplo, a chuva ácida ou o ozônio troposférico, que é um problema de grandes centros urbanos industriais, como São Paulo. E, por fim, os problemas de escala global, como efeito estufa e buraco da camada de ozônio. Falemos sobre algumas fontes de poluição atmosférica, onde nós temos, as fontes naturais. A natureza, não somente o homem, também emite poluentes atmosféricos. A degradação biológica libera compostos de amônia e de enxofre, que causam problemas de odor. Temos a emissão antropogênica, ou seja, causada pelo homem, como a emissão industrial e a emissão veicular, que é nosso foco aqui. A emissão veicular tem sido cada vez mais importante nos nossos dias. Inclusive, foi aprovada uma resolução no Conama que obriga estados e municípios a implantar um programa de inspeção e manutenção veicular, programas estes que as cidades de São Paulo e do Rio de Janeiro já possuem. Essa Resolução determina a implantação desse programa para os estados e as cidades com frota veicular acima de três milhões de veículos, exatamente por conta do crescimento dessa frota e dos impactos que isso implica na saúde e na qualidade de vida das pessoas. Temos aqui o material particulado formado de três formas diferentes, que é um dos problemas relacionados à emissão veicular. Nós temos o formado mecanicamente, por abrasão,

explosão ou arraste. Esse é um material particulado mais grosso. Não causa problema de saúde diretamente por deposição pulmonar, devido aos sistemas naturais de defesa que nós temos para expectorar esse tipo de particulado. A grosso modo, a literatura fala que são os particulados acima de 100 microns. Para se ter uma ideia de ordem de grandeza, 50 microns é o diâmetro do fio de cabelo de vocês. Outro tipo de material particulado é formado pela acumulação (coagulação) de partículas menores geradas a altas temperaturas, que é o material particulado formado por combustão. Esse sim é o material particulado mais perigoso, devido a seu tamanho. Ele forma flocos, em decorrência das altas temperaturas nas quais ele é gerado e, devido a seu tamanho, ele tem uma capacidade de penetrar no sistema respiratório humano e ali permanecer de forma até permanente. É o tipo de material particulado gerado pela fumaça do cigarro, por exemplo, além da emissão veicular. Este representa o material particulado que nós temos em regiões urbanas e industriais, como São Paulo, que são os particulados gerados por queima, absorvidos na superfície de materiais particulados gerados por abrasão. Os poluentes atmosféricos podem ser divididos a grosso modo em duas classes. É a chamada classificação físico-química com relação ao estado físico e à família química na qual ele está situado. Assim, podemos classificá-los em gases e material particulado. Nós temos os gases compostos inorgânicos de carbono (CO e CO₂). Ambos são emitidos por queima, principalmente queima veicular. O CO, que é extremamente preocupante com relação à saúde, por não ser percebido por nenhum sentido humano: não tem cheiro nem cor. Ele é um gás extremamente perigoso, porque a hemoglobina do sangue tem afinidade química com ele 210 vezes maior que com o oxigênio. Em contato com esse gás, nossas hemoglobinas deixam de ser alimentadas por oxigênio e passam a ser alimentadas por monóxido de carbono, podendo levar o indivíduo a morrer por asfixia. É o caso, por exemplo, de quem fica dentro da garagem, com a porta fechada e com o carro ligado. O dióxido de carbono (CO₂), que é outro composto inorgânico de carbono, está relacionado ao aquecimento global. Temos os compostos

de enxofre, em que o chamado SO_2 , o dióxido de enxofre, é o principal representante, também emitido pela queima de combustíveis fósseis com teor de enxofre e é a grande discussão que se faz hoje quanto ao combustível diesel no Brasil: o seu teor de enxofre. Temos os compostos de nitrogênio. Estão presentes em todo tipo de queima, devido a sua composição na atmosfera, de aproximadamente 78%. Temos o ozônio, que não é emitido por nenhuma fonte, mas é gerado fotoquimicamente por meio de reações químicas, a partir dos chamados precursores fotoquímicos, ou seja, você lança compostos de nitrogênio e compostos orgânicos voláteis e esses dois compostos, na presença da radiação solar, dão origem a um ciclo de reações que formarão o ozônio troposférico. Também bastante agressivo, nocivo aos vegetais, corrosivo aos materiais, oxida até mesmo um fio de cabelo. Temos os compostos orgânicos voláteis, principalmente emitidos pela atividade industrial, são teratogênicos, mutagênicos e cancerígenos, ou seja, provocam câncer, alteram o DNA da célula e podem provocar danos à formação fetal.

E, por fim, o material particulado. A grosso modo, é aquilo que pode ser lançado na atmosfera e ficar algum tempo em suspensão na forma sólida ou na forma líquida, exceto gotículas de água, é claro. Então, temos poeira em uma escala maior, ou seja, particulados de maior diâmetro. Nós não temos a capacidade de inalá-la (poeira), devido a uma série de mecanismos de defesa natural para expectorar esse agente estranho inalado. Então, primeiro, ao inalar o gás, o ar da atmosfera, ele é umedecido, aquecido e filtrado em nossas fossas nasais. Depois, nós temos uma mucosa ao longo do nosso sistema respiratório superior, que visa exatamente a capturar esse agente estranho e expectorá-lo por meio de tosse, catarro ou espirro e, por fim, cílios de natureza fibrosa ao longo da nossa traqueia, sempre funcionando em movimento ascendente, chamado de escada rolante muco-ciliar, que visa exatamente a expectorar tudo que for capturado. Então, esse material mais grosseiro tem baixo poder de impacto em nossa saúde, mas provoca incômodo. É um problema, por exemplo, de Vitória, onde as pessoas têm de limpar suas casas várias vezes ao dia devido

à deposição causada sobre os móveis dentro de casa, o que também caracteriza uma forma de poluição. Partículas Totais em Suspensão (PTS), que podem ser um indicador de poeira. É tudo que está em suspensão na atmosfera. O problema é que a poeira é depositada nas imediações de onde ela é gerada. Partículas Respiráveis ou PM₁₀, é aquilo que você consegue respirar, mas que você ainda consegue expectorar pelos mecanismos de defesa que eu expliquei. Partículas inaláveis, ou PM_{2,5}, são partículas abaixo de 2,5 microns. Nossa legislação ainda não contempla padrão para esse parâmetro, apesar de ser o mais importante, em se tratando de saúde humana. Só para se ter uma ideia de ordem de grandeza, quando se fala de material particulado, este seria o tamanho do menor grão de areia de uma praia. Este é o diâmetro do fio de cabelo de vocês. Dentro do diâmetro de cada fio de cabelo de vocês seria possível colocar cinco diâmetros de PM₁₀ da nossa legislação, que é a partícula mais fina. E dentro de um diâmetro aerodinâmico do PM₁₀, seria possível colocar mais quatro diâmetros do PM_{2,5}, o que já é contemplado na legislação da EPA – Agência de Proteção Ambiental Norte-Americana, da União Europeia e nas diretrizes da OMS. Já existem diretrizes de qualidade do ar da Organização Mundial de Saúde que ainda não estão contempladas em nossa legislação, que é relativamente ultrapassada em comparação com legislações internacionais. Nossa legislação em vigência é a resolução Conama nº 3, de 1990. Ela é uma legislação do final da década de 80, baseada em estudos das décadas de 60 e 70. Então, já está bastante desatualizada. Para se ter uma ideia da importância da população atmosférica, de todos os tipos de denúncia ao órgão ambiental, não só na Região da Grande Vitória, mas no Espírito Santo, como por exemplo construção irregular, desmatamento, extração mineral, lixo, etc., a poluição atmosférica é a campeã de audiência. É o que mais incomoda a população do Espírito Santo, mas não é só privilégio do Espírito Santo, a poluição atmosférica. Ela está presente onde o homem desenvolve suas atividades industriais, urbanas, onde existem grandes tráfegos veiculares, como São Paulo, Rio de Janeiro, Distrito Federal, Curitiba. A poluição veicular está bastante presente.

Esse é o dado de 2007. No dado de 2008, ela caiu um ponto percentual. Passou a ser de 24%, mas ainda assim é a principal preocupação do órgão ambiental. O inventário de fontes da Região da Grande Vitória, em se tratando de PM10, que é aquele material particulado mais fino dentro da nossa legislação, fontes móveis correspondem a 7,53%. A atividade pelletizadora (formação de pelotas de minério de ferro), a aproximadamente 57%, siderurgia, a 26% e as demais atividades aqui aos restantes 9,18%. Para as Partículas Totais em Suspensão (PTS), também relacionadas mais a características de incômodo, a atividade mineradora sobe para quase 60%, e a siderúrgica, 24%, pedreiras e outras formas de poluição respondem pelo restante. Existem inventário dos outros poluentes, mas o material particulado é o mais preocupante para a Região da Grande Vitória. Podemos citar também o dióxido de enxofre (SO₂) emitido pela queima de combustíveis fósseis, como, por exemplo, ônibus, caminhões, automóveis movidos a diesel, principalmente com a alta composição de enxofre. As fontes móveis representam cerca de 1,6% da emissão na Região da Grande Vitória, sendo a principal contribuição de natureza industrial. Temos dióxido de nitrogênio, também emitido de forma bem significativa pela atividade veicular, chega a 16,79%. Lembrando que a frota veicular do Espírito Santo todo é em torno de um milhão e trezentos mil veículos, enquanto estamos falando de cinco milhões de veículos só na região metropolitana de São Paulo. Outras fontes de SO₂ são a siderurgia, com 18%, e a atividade pelletizadora com 63%. Temos também o monóxido de carbono, aquele com a afinidade química com a hemoglobina, extremamente perigoso. Ele é muito significativo na atividade veicular, mesmo para a Região da Grande Vitória, que tem uma característica de emissão de poluição atmosférica e eminentemente industrial. A atividade veicular corresponde a 99,66% da emissão desse poluente. Quando se tira uma média de tudo isso, a contribuição veicular da Região da Grande Vitória responde por aproximadamente 16% do total de emissões de poluentes atmosféricos. Quando se pensa, por exemplo, no Rio de Janeiro, isso sobe para alguma coisa da ordem de 80%. Na região Metropolitana de São Paulo,

isso sobe para alguma coisa da ordem de 90%. Então, embora nossa frota veicular cresça substancialmente, ela ainda possui uma contribuição pequena, comparada com a atividade industrial em outros grandes centros urbanos, principalmente da Região Sudeste.

Outro problema da Região da Grande Vitória e de outras localidades do país é a poeira sedimentável. Os objetos ficam completamente impregnados de poeira. Seria aquele material particulado mais grosseiro, gerado mecanicamente, que não tem a capacidade de adentrar no sistema respiratório, mas que também é um problema e não é contemplado por nossa legislação. Estamos com um convênio com a Universidade Federal do Espírito Santo, lá na Região da Grande Vitória, para estudar a característica dessa poeira sedimentável e a geração dela, objetivando alcançar um padrão de qualidade do ar para atender os anseios e a necessidade da população com relação a esse problema ambiental. Então, além dos parâmetros regulamentados pela nossa legislação – monóxido de carbono, dióxido de enxofre, dióxido de nitrogênio, ozônio, material particulado (PM10 e PTS) – nós ainda monitoramos o hidrocarboneto, que é um indicativo do ozônio, apesar de não ter padrão de qualidade, e também a poeira sedimentável, por causa do incômodo que ela causa à população.

Temos imagens de campanha de coleta da poeira sedimentável, diferenciando inclusive os pontos de maior deposição de poeira da nossa rede e de menor deposição. Curiosamente, o ponto de maior deposição de poeira sedimentável é o ponto próximo a uma via de grande circulação, que é a estação da Enseada do Suá. Inclusive, as primeiras análises já mostraram que a nossa poeira sedimentável tem uma contribuição significativa do material gerado pela emissão veicular, apesar de ser um material mais fino, nocivo à saúde. Em situações de deposição úmida, causada pela chuva ou pela deposição seca, em situações de calmaria, quando não se tem uma velocidade do vento para transportar esse material, ele acaba se sedimentando e também fazendo parte da poeira sedimentável. Aqui é a rede de monitoramento automático da qualidade do ar da Região da Grande Vitória, composta de oito estações. A Região da Grande Vitória

é composta pelos municípios de Vitória, que é a capital do estado, Serra, Vila Velha, Cariacica e Viana. Aproximadamente de 60 a 65% das atividades industriais do Espírito Santo se encontram aqui. São Paulo tem rede de estações de monitoramento coordenada pela Cetesb, que é, inclusive, a rede mais antiga do Brasil. Uma rede bem ampla, com mais de 40 estações. Até por causa da dimensão, quando se tenta extrapolar os problemas de pequenas cidades como Vitória para São Paulo temos de imaginar sempre uma dimensão muito maior. Os resultados do monitoramento da nossa rede demonstram que eles apontam exatamente para valores inferiores ao que diz a norma brasileira, os nossos limites, chamados padrões de qualidade do ar. O monitoramento das nossas oito estações apresenta valores sempre abaixo do nosso padrão, com tendência de estabilização. O dióxido de enxofre bem abaixo do padrão nacional. Dióxido de nitrogênio, também um dos mais importantes quando se trata de emissão veicular, está bastante abaixo do nosso padrão de qualidade. Destaca-se a estação Vitória Centro, no centro da capital de Vitória, uma estação como todo grande centro de uma metrópole, com um intenso tráfego veicular, com uma intensa contribuição veicular e que apresenta os maiores índices também para os óxidos de nitrogênio e o monóxido de carbono. Todas as cinco estações medem este poluente e as medições vêm dando resultado sempre bom para monóxido de carbono. O ozônio, que está relacionado com a emissão veicular de hidrocarbonetos e óxidos de nitrogênio, apresenta maiores índices, principalmente com as estações mais afetadas por contribuição veicular. E o ozônio adentra na região denominada de regular. Então, a qualidade do ar, em algumas horas do ano, deixa de ser boa e passa para regular, mas ainda assim atendendo aos padrões de qualidade. Na medição de partículas respiráveis é onde nós mais nos aproximamos do padrão de qualidade do ar. O material particulado é o principal problema da Região da Grande Vitória, mesmo com o tráfego veicular pequeno, com crescimento médio em torno de 7% ao ano, é bastante significativo. A gente espera, daqui alguns anos, já ter grandes problemas de trânsito, de

tráfego e de emissão como em grandes centros urbanos industriais do Brasil. As partículas totais em suspensão também estão bastante próximas dos padrões de qualidade do ar. Ponta de Tubarão é um complexo industrial na Região da Grande Vitória de importante atividade industrial.

Percebe-se que uma das grandes contribuições é do tráfego veicular. Então, o campo de vento, na Região da Grande Vitória, que é região costeira, está sujeito à brisa marinha durante o dia e brisa terrestre durante a noite, o que facilita bastante as questões de dispersão atmosférica. Ventos moderados da ordem de 2,5 a 3 metros por segundo para um dia típico do ano. Quando observa-se a evolução temporal da dispersão de NOX, de madrugada, há basicamente a contribuição industrial, na qual se destaca a Ponta de Tubarão. No horário de pico, as vias de grande circulação passam a ter emissão significativa.

Marcos Pimentel Bicalho¹⁷

A ANTP é uma ONG, uma associação não governamental, criada há mais de trinta anos e que tem como sócios pessoas jurídicas, em sua maioria órgãos públicos. Desde sua origem, a ANTP fomenta a ideia de que a movimentação nas cidades deveria ser baseada no transporte público. Nós temos uma tese sobre a qual fazemos estudos, pesquisas, publicações e diversos eventos procurando difundir uma visão de mobilidade urbana sustentável, que cada vez mais se afirma no Brasil. Nosso contato com o pessoal da área de Saúde, e eu estou tomando a liberdade de tratar a Psicologia também como área de Saúde, tem sido mais na questão da acidentalidade, dos acidentes de trânsito. Nesta apresentação, desenvolverei um conceito que procura demonstrar um problema: o esgotamento de um modelo de mobilidade urbana e de urbanização que foi adotado em praticamente todas as cidades brasileiras ao longo do século passado.

Cresce a percepção que não é possível tratar a mobilidade urbana como um conjunto de temas isolados, que, ao contrário, devem ser entendidos como um sistema de componentes, que são os veículos, os diversos modos de transporte e as infraestruturas que são utilizados para a movimentação de pessoas e de mercadorias. A gente poderia extrapolar essa discussão para mobilidade geral, mas, como nós mexemos com o urbano, farei uma leitura mais das cidades. Para todas as atividades humanas, a movimentação de pessoas e de coisas nas cidades é fundamental. Então, a princípio, todas as estruturas, as ruas, os metrô, os ônibus, os carros, as motocicletas são úteis porque atendem às nossas necessidades. Porém, sob uma visão ambiental, essa mobilidade toda tem basicamente duas consequências. Primeiro, para fazer essa movimentação, nós consu-

¹⁷ Arquiteto e urbanista pela Universidade de São Paulo (FAU USP). Mestre em administração pública pela Fundação Getúlio Vargas (FGV SP). Ex Superintendente da Empresa Pública de Transportes de Santo André – EPT (1997 a 2000). Ex Secretário de Transportes de Campinas (2001 a 2004). Superintendente da Associação Nacional de Transportes Públicos ANTP.

mimos recursos naturais, alguns renováveis, alguns não renováveis, consumimos energia e, principalmente, espaço. Os recursos renováveis supostamente são infinitos, se a gente tiver uma taxa de renovação desses recursos maior do que a de consumo. Os não renováveis, obviamente são finitos, ainda que consigamos incorporar novas reservas, como é o caso do pré-sal, para o petróleo, que permitirá o acesso a reservas cuja exploração era até então economicamente inviável. A energia pode ser renovável ou não, mas o espaço é uma coisa finita. Ainda que nós possamos construir mais espaço – avenidas, viadutos, pontes – essa expansão tem limites e, nas cidades como São Paulo, esse problema é crucial. Então, se é um bem escasso, portanto valioso, como esse espaço é produzido, para quem e como ele é apropriado?

Além dos consumos, a mobilidade gera impactos, que são, em primeiro lugar, de âmbito local, ou seja, impactos que afetam uma escala local ou regional, que são sofridos por pessoas que estão próximas à região onde eles são gerados e, a princípio, quanto mais distante da fonte geradora, mais preservado você está. É o caso da poluição do ar, do ruído, das vibrações, dos acidentes.

O acidente de trânsito é uma coisa de que normalmente os ambientalistas não tratam. O acidente não é obra do acaso, não foi algo que "Deus quis". E a gente entende que um dos maiores impactos causados pelo atual modelo de mobilidade são os acidentes. Esse assunto tem sido um tema muito interessante para a aproximação com o pessoal da área da Saúde. Nós temos conversado com o Ministério da Saúde, em Brasília, e com os gestores de trânsito nas cidades. Temos feito uma grande aproximação da discussão de transporte com a saúde por um conceito que eu considero muito correto: área da Saúde compreende que os acidentes de trânsito, e as mortes deles decorrentes, são evitáveis. Então, se é uma morte evitável, devemos evitá-la. Certamente ninguém imagina ser possível zerar os acidentes, acabar com os acidentes, mas deve ser perseguida uma política pública para tentar reduzir isso ao mínimo possível.

Outra externalidade, outro impacto dessa mobilidade, são os congestionamentos, que têm efeitos na poluição, nos ruídos, e aqui

basicamente nós falamos da capacidade do espaço que está disponível para receber a quantidade de veículos e as pessoas que vivem nas cidades. Nós sempre pensamos em congestionamento de carro, mas há de bicicleta, de gente. Na rua 25 de Março, em dia de Natal, há um congestionamento enorme de pessoas, não são só carros.

Outro impacto também importante, e pouco tratado, é o efeito barreira. Uma rodovia, por exemplo, é uma estrutura de transporte que corta uma área urbana, ou por ela é envolvida, e funciona como uma barreira, seccionando os relacionamentos de vizinhança. Outro exemplo: pensem em uma rua de caráter local, que tem um uso e uma convivência de vizinhança, de pessoas na rua e, quando a cidade se transforma, essa rua muda de caráter e vira uma avenida de maior movimento e trânsito intenso. As relações sociais que aconteciam nessa rua, de vizinhança, de criança brincando, de convivência, são rompidas, porque a nova situação muda totalmente aquele ambiente.

Então, todas essas coisas, não apenas a poluição do ar, que é a mais comum, nós consideramos como externalidades e como impactos negativos do modelo de mobilidade.

Tem também um outro impacto, o impacto global, que é o efeito estufa, que afeta a todos; o urso polar, lá no Polo Norte, está sofrendo as consequências das emissões que acontecem aqui em São Paulo. A discussão ambiental internacional e europeia está muito concentrada nesse aspecto. Eu, particularmente, acho que em nossas cidades a discussão tende a se concentrar nos impactos locais, porque nós não temos isso por aqui resolvido. Talvez os europeus tenham resolvido melhor a questão local e por isso estejam mais concentrados na questão global. Nós estamos ainda na questão local.

O problema é que os impactos gerados por essa mobilidade dependem da cidade que nós construímos e do modelo de mobilidade que adotamos, dos modos de transporte que usamos nas cidades. Não quero falar de decisões individuais, de usar o ônibus, ou a bicicleta ou o carro. Quero comentar a decisão de políticas públicas, que geram as condições que fazem cada um de nós tomar a decisão. E os custos dessa mobilidade, os impactos, são gerados de maneira diferencial, de-

pende do grupo social e de uma série de condições.

Lá na ANTP, nós fazemos algumas contas com base em um grande banco de dados que coletamos nas cidades brasileiras. Fazemos uma pesquisa nos 438 municípios que têm mais de 60 mil habitantes. O Brasil tem mais de cinco mil municípios, mas apenas 438 cidades têm população acima de 60 mil habitantes. Esses 438 municípios, menos de 10% do total, respondem por 80% de quase tudo, da frota da população, do PIB, do número de leitos hospitalares, do número de vagas das escolas, etc. Então, apesar de ser limitação da nossa abordagem, concentramos a nossa leitura nesses municípios. A pesquisa é feita com questionários mandados a todos esses municípios, e, como nem todos respondem, desenvolvemos um sistema que tem estimadores para calcular alguns dos números não informados que são passíveis de ser parametrizados.

No Brasil, nessas 438 cidades, são feitas diariamente 150 milhões de viagens. O termo *viagem* não se refere apenas à pessoa que vai trabalhar. Se a pessoa vai e volta, são duas viagens. Se ela vai trabalhar, vai na escola e volta, são três viagens. Se vai ao supermercado, ao médico ou ao cinema, são outras viagens. São 150 milhões de viagens estimadas, o que dá 50 bilhões de viagens por ano. Para essas viagens, há uma divisão modal, entre quem vai de ônibus, de bicicleta, a pé, de carro, de moto. Então, basicamente, 40% das viagens feitas cotidianamente são feitas por modos não motorizados, 38% a pé e 2% de bicicleta. Os cicloativistas acham que esses dados estão subestimados, que as pessoas, muitas vezes, não declaram nas pesquisas a bicicleta como meio de transporte, mas o fato é que esse número está muito puxado para as grandes cidades. Nas pequenas cidades, a bicicleta cresce muito em participação, em todo caso, a maioria das viagens é feita por meio motorizado.

Entre as viagens motorizadas, basicamente, a divisão é meio a meio, 50% são feitos por meios coletivos, ou seja, ônibus, trens, metrô, e a outra metade, por meios individuais, automóveis e motocicletas basicamente, com as motos crescendo muito rapidamente nas grandes cidades.

Excluindo as viagens feitas por meios não motorizados – porque eu vou falar de impactos e a viagem a pé ou por bicicleta praticamente

não tem impacto na emissão de poluentes ou nos congestionamentos e não tem impacto de consumo de energia, a não ser a própria energia da pessoa, as demais viagens, feitas por modos de transporte motorizados consomem recursos e causam impactos de maneira bem diferenciada.

Quando nós pegamos essa divisão modal entre os meios de transporte coletivos e individuais, e consideramos a emissão de poluentes, com base na quilometragem rodada, é possível calcular a quantidade de poluentes emitidos na atmosfera por cada modo de transporte. Então, aquela relação de uso, que era meio a meio, torna-se praticamente de dois terços para um terço, ou seja, dois terços de toda a poluição veicular é emitida pelos veículos de transporte individual: automóveis e motos, e apenas um terço pelos modos coletivos.

Considerando outro indicador, no Brasil morrem por ano mais de 35 mil pessoas em acidentes de trânsito. Isso é mais ou menos como se caísse um avião por dia nas cidades brasileiras, nas nossas ruas. Quando cai um avião, há uma grande mobilização, mas um número de mortes equivalente a isso, por dia, espalhado pelo país inteiro, não gera na sociedade a mesma comoção, mas 35 mil mortes por ano sensibilizam a área da Saúde, que sente isso em dois momentos: na hora do tratamento e na hora de pagar a conta.

A ANTP fez um estudo junto com o Ipea, em 2003, que calculou que o país perde seis bilhões de reais por ano em acidentes, apenas nas vias urbanas; depois fizemos um estudo específico para as estradas: são outros 22 bilhões de reais por ano perdidos em custos diretos de saúde, perda de equipamentos, danos materiais e custos de horas perdidas de trabalho, por morte, ou por invalidez temporária ou permanente.

Há ainda uma abordagem interessante, que não é considerada nessas contas, e que a Psicologia usa muito, os chamados de custos invisíveis, que são os traumas, as sequelas geradas nas outras pessoas e não só em quem é acidentado. Por exemplo, os profissionais que trabalham no atendimento às ocorrências, como bombeiros, equipes de resgate, que não são vítimas dos acidentes, mas também sofrem impactos psicológicos muito fortes decorrentes dessa convivência com essa situação agressiva. Esses dados, não monetizáveis, não entraram na nossa conta.

Voltando aos impactos, se fizermos, novamente, aquela conta da participação do transporte coletivo e do individual, o coletivo vai participar com apenas 15% desses custos e o individual, motocicleta e automóvel, com 85%, estando a motocicleta subindo com velocidade assustadora nessa participação, embora ainda seja pequena, perto do automóvel, porque a quantidade de motos em circulação ainda é pequena, mas hoje já se produz e se vende tanta moto quanto automóvel.

Um último indicador seria o consumo de energia, em que, também comparando a distribuição entre o individual e o coletivo, vemos que o transporte coletivo responde por apenas um quarto do consumo total da energia consumida nessas viagens. Nesse caso, a energia é medida em toneladas equivalentes de petróleo, mesmo para a energia elétrica, para ter um indicador comum. Conclusão, um quarto de toda a energia necessária para toda essa mobilidade urbana é consumido por transporte coletivo e três quartos pelo transporte individual.

Se pegarmos isso tudo junto, temos uma distribuição de uso e uma distribuição de impactos de emissões, de acidentes e de consumo de energia. Na verdade, nosso modelo de transporte tem uma série de impactos e consequências, mas eles são majoritariamente gerados por apenas um dos agentes desse processo: o transporte individual. Quem opta por usar automóvel polui mais, gasta mais, consome mais, congestiona mais e mata mais. Na visão que eu estou colocando, as políticas nacionais que nos levam a usar o transporte individual fazem que esses custos, que chamamos de externalidades, sejam altamente subsidiados pela maior parte da população em benefício de poucos. Na verdade, as pessoas que usam o transporte individual geram um custo para a sociedade que não é pago por elas. Ele é pago pelo INSS, para as pessoas que precisam se aposentar mais cedo devido aos acidentes, pela política de saúde, para tratar das doenças decorrentes da poluição, pelos órgãos de trânsito e por uma série de estruturas que tratam de garantir esse modelo de mobilidade. Qual é a consequência? Qual é a primeira conclusão que podemos tirar dessa leitura? Que o modelo brasileiro, que é o modelo que seguiu muito a visão americana, de basear a mobilidade e a própria expansão urbana no automóvel, no caminhão, no ônibus, é extremamente desigual.

As cidades construídas pelo e para os automóveis são bastante es-
praiadas, com uma parcela desproporcional de espaços públicos destina-
dos aos automóveis, que poderia ser muito mais bem aproveitada se fos-
sem utilizados os transportes coletivos. Enquanto que, para transportar
75 pessoas em uma viagem, são necessários 60 automóveis, com uma
ocupação média de 1,5 pessoa por carro, ou seja, ocupando três faixas de
quase uma quadra inteira, essas mesmas 75 pessoas poderiam ser con-
fortavelmente transportadas em apenas um ônibus, e elas usariam muito
menos espaço da via. Se usassem um VLT, ou um metrô, o consumo de
espaço seria muito mais favorável ainda. Até se usassem bicicletas, essa
relação seria mais favorável do que o uso do automóvel. Então, na ver-
dade, o modelo que nós usamos em mobilidade é extremamente voraz.
Ele consome energia, espaço, polui e mata com os acidentes de trânsito.

O problema não pode ser atribuído apenas ao tamanho das cidades.
O que a cidade de São Paulo, em 1950, e a de Belo Horizonte, hoje, têm
em comum? Ambas essas cidades contavam com a população de cerca de
dois milhões e meio de habitantes, mas seus problemas de circulação eram
muito distintos. Então, o problema não é o tamanho. Essas duas cidades
tinham populações semelhantes, porém, ocupavam o espaço de maneira
totalmente diferente. Nos anos 50, o Brasil se movimentava pelos trens,
pelos bondes, hoje nossas cidades se movimentam basicamente pelo trans-
porte rodoviário. A área que São Paulo ocupava naquela época era de 300
km², enquanto Belo Horizonte ocupa hoje 900 km², três vezes mais, o que
significa uma enorme pressão sobre a provisão dos serviços públicos, água,
asfalto, luz, coleta de lixo, transporte e talvez saúde também. Por fim, en-
quanto a frota de veículos automotores que circulava em São Paulo era de
50 mil veículos, a frota atual de Belo Horizonte chega a 800 mil veículos, ou
seja, 16 vezes mais carros, caminhões e ônibus do que tínhamos naquela
época, para transportar, a princípio, o mesmo número de pessoas.

É claro que o padrão de mobilidade mudou, a sociedade mudou sua
maneira de se organizar. Mas o fato é que as cidades que se estrutura-
vam pelo transporte coletivo dependiam de outro padrão de mobilidade
e contavam com uma estrutura que lhes permitia ser mais eficientes. Isso
é uma discussão dos urbanistas, uma discussão do uso do solo, de como

se controla o processo de crescimento da cidade. Esse modelo, chamado pelo urbanista Nestor Goulart de dispersão urbana, nós criamos por conta dos meios de transportes mais flexíveis, a habitação foi se dispersando, a indústria se dispersou. Antigamente, a indústria ficava presa nas ferrovias, em São Paulo e outras cidades, ocupavam as várzeas ao longo dos rios, onde estavam a ferrovia e os galpões industriais. Hoje, há indústria em todo lugar. Não só a indústria, mas também os serviços e a habitação; as pessoas também se espalharam pelas periferias, tanto os pobres como os ricos tendem a se dispersar, ainda que por motivos diferentes.

Considerando os custos, os consumos e os impactos causados pelos diferentes modos de transporte, seria bom para todos nós, para a sociedade, se mais pessoas andassem de meio coletivos e menos pessoas utilizassem os automóveis e motocicletas, porque emitiríamos menos poluição, matariamos menos pessoas, consumiríamos menos energia e menos espaço. Porém, o que está acontecendo em São Paulo, no Brasil e no mundo inteiro é o contrário. Isto é, a participação de usuários que usam transporte coletivo vem caindo, enquanto cresce o número de pessoas que usam automóveis e motos. Esses dados são evidentes em uma pesquisa de origem e destino que o Metrô faz na Região Metropolitana de São Paulo a cada dez anos, então, São Paulo tem uma boa série histórica. Fora uma anomalia na última edição, que foi atribuída ao bilhete único, São Paulo segue a tendência mundial de crescimento do uso do automóvel, da motocicleta e a queda do uso do transporte público.

Ou seja, se nós temos um diagnóstico que o modelo atual de mobilidade urbana é um problema, a primeira conclusão é que esse problema está se agravando e tende a se agravar, ou seja, nós estamos indo no caminho errado. Imaginem o que acontece quando uma pessoa que usa ônibus compra uma motocicleta, deixa de usar o ônibus e passa a fazer suas viagens cotidianas de moto. O que acontece com os indicadores da mobilidade? Essa pessoa passa a poluir quatro vezes mais e a emitir mais poluentes na sua viagem. É óbvio que um ônibus emite mais poluentes do que uma moto, só que a moto tem uma pessoa em cima, o ônibus tem 30, 40, 70. Então, o passageiro por veículo polui muito menos, consome muito menos. A pessoa do nosso exemplo, além de poluir quatro

vezes mais, consome 20% mais energia e consome quase três vezes mais espaço viário. Então, para a sociedade, essa decisão (de trocar o ônibus pela motocicleta) foi um desastre. Se todas as pessoas abandonarem os ônibus e comprarem uma moto, nós teremos sérios impactos negativos.

Agora, se foi ruim para a sociedade, para a pessoa que fez isso foi bom. Ela vai gastar menos tempo, despenderá menos esforço de deslocamento, pois vai escolher os seus caminhos ideais, e, principalmente, vai gastar muito menos, quase metade do que gastava com o transporte coletivo.

Qual que é a nossa preocupação? Nós queremos que as pessoas usem o transporte coletivo, mas nós todos faríamos exatamente o contrário, porque nós fazemos o que é melhor para nós. Então, isso é um problema, e como que se explica esse problema?

Em São Paulo, quando as pessoas saem de casa e vêm para cá, por exemplo, elas fazem uma escolha: como que eu vou? As pessoas podem ir de metrô, de ônibus, a pé ou de carro. Nessa opção elas levam em conta basicamente dois fatores: o tempo que elas vão gastar e o quanto elas vão desembolsar. Então, nós na ANTP fizemos uma simulação de uma viagem média de sete quilômetros em São Paulo, se a pessoa for a pé, de ônibus, de carro ou de moto. O metrô não foi incluído nessa comparação porque nem todas as regiões da cidade têm acesso ao metrô, mas existem ônibus, carros e motos em todos os lugares.

Estimamos que, para chegar até o ponto de ônibus, essa pessoa vai caminhar 12 minutos. Se ela tem um carro ou uma moto na garagem, é só o tempo de abrir o portão, é muito rápido. Aí tem um tempo de espera no ponto de ônibus; supondo que é uma linha bastante frequente, seriam seis minutos de espera. Quem está de carro ou de moto não espera nada, pega o veículo e sai dirigindo. E por fim tem o tempo de viagem que, obviamente, é maior no ônibus, um pouco menor no carro e bem menor na motocicleta. O resultado, em termos de tempo, é que quem foi de carro gastou metade do tempo do que quem foi de ônibus e quem foi de moto, um terço do tempo. Ou seja, é mais rápido, evidentemente. Isso é óbvio, não?

E o custo? Considerando o preço da tarifa vigente em São Paulo para o ônibus e considerando apenas o custo da gasolina e do estacionamento,

para o transporte individual, foi feita a mesma comparação entre os três modos, em termos de desembolso. Ah, mas o usuário do transporte individual não paga o IPVA, o seguro obrigatório, a prestação da moto? Paga, mas isso ele já pagou, não entra nessa decisão de usar ou não usar o veículo. O resultado é que o custo da viagem de carro é quase a mesma coisa, para uma viagem curta, do que o da viagem por ônibus, e a viagem de moto é muito mais barata, sem falar na comodidade, no conforto ou no status do transporte individual. Moral da história: qualquer um de nós só continuará usando os ônibus se não puder comprar um carro ou uma moto.

Tempo de viagem	Ônibus	Carro	Moto
A pé até o ponto (min)	12	2	2
Espera (min)	6	0	0
Tempo no veículo (min)	25	18	14
Tempo total gasto na viagem (min)	43	20	16
Fator tempo	1,00	0,47	0,37
Gasto desembolsado (R\$)	2,30	2,16	0,71
Fator custo	1,00	0,94	0,31

As pessoas escolherão sempre o que for mais conveniente para elas, portanto, se quisermos mudar o modo como as pessoas se deslocam na cidade, como a ANTP defende, nós temos de intervir sobre essa matriz. Como? Nós temos de diminuir o tempo e o custo das viagens dos coletivos. Construir corredores exclusivos para os ônibus, por exemplo, reduz os tempos de viagem e reduz custos operacionais, como implantar pedágio urbano para o transporte individual é uma forma de aumentar o seu custo, além de ser uma maneira de cobrar dessas pessoas aqueles efeitos negativos (externalidades) com a emissão de poluição, consumo de energia, contribuição para os congestionamentos ou participação nos acidentes de trânsito. Por outro lado, se nós não mexermos nessa matriz, as pessoas continuarão, cada vez mais, usando carro e motocicleta e menos transporte coletivo.

Qual o resultado disso? Nós últimos 15 anos, no Brasil, cresceu a venda de automóveis, cresceu a venda de motos vertiginosamente e o

uso do transporte público caiu em todas as capitais brasileiras. Esses são indicadores preocupantes. São Paulo, em 1998, tinha 300 carros por dia sendo registrados, hoje, são mais de mil. Resultado: as montadoras tiveram o melhor ano da história, um pouco abalado com a crise, mas já recuperado neste ano, enquanto os índices de congestionamento batem sucessivos recordes.

E, apesar de haver crescimento da motorização (número médio de carros por habitante), há queda do índice de mobilidade (número médio de viagens por habitante), ou seja, temos mais carros, mas andamos menos, porque não há espaço.

Esses resultados não são gratuitos, temos políticas nos três níveis de governo, federal, estadual e municipal, que levaram a essa situação. Por exemplo, o Fórum Nacional de Secretários de Transporte e a Frente Nacional de Prefeitos, com apoio da ANTP, reivindicam, há algum tempo, que haja uma política nacional de desoneração das tarifas de ônibus, pois elas são muito caras para a capacidade de pagamento da população brasileira. Nós propusemos um pacote de isenções fiscais, que já são aplicadas em outros setores, mas não ao transporte público, que permitiriam a redução das tarifas em 10%. A proposta foi rejeitada pela área econômica do governo federal com a alegação que geraria impacto de cerca de R\$ 2,5 bilhões por ano nas contas públicas, em renúncias fiscais. Pouco depois, quando houve aumento de combustíveis, o governo manteve congelada a gasolina e aumentou o diesel, com impacto direto nas tarifas dos ônibus. Para viabilizar esse congelamento do preço da gasolina, o governo abriu mão da cobrança da Cide, o que significou R\$ 3 bilhões de renúncia fiscal no ano, ou seja, subsidiar o automóvel pode, mas o transporte coletivo não.

Mais recentemente, por conta da crise econômica mundial, o governo tomou uma série de medidas anticrise, entre elas a redução de IPI para a indústria automobilística que custou R\$ 8,5 bilhões de renúncia fiscal. É claro que houve vantagens disso para a economia, na cadeia produtiva, na geração de impostos, mas na questão da mobilidade urbana, essa ação de estimular, cada vez mais, o acesso ao crédito e à compra dos veículos populares é desastrosa e precisa ser repensada.

No âmbito dos governos estaduais e municipais o subsídio aos usuários de automóveis é diferente, mas não menos expressivo. Nós temos uma cultura, aplaudida, salvo exceções, por todos nós, classe média e pelos meios de comunicação que acreditam que a solução do trânsito no Brasil é fazer obras viárias, apesar de São Paulo ser o principal exemplo de fracasso desses investimentos. A ponte estaiada sobre o Rio Pinheiros, por exemplo, que custou 350 milhões de reais, foi apresentada como a solução dos problemas de trânsito na região, mas, se passarmos por lá, hoje, às cinco da tarde, provavelmente ela estará totalmente congestionada.

Então, nós temos políticas municipais, estaduais e federais de estímulo ao uso do automóvel e da motocicleta. Além de denunciarmos que isso por si já é um problema enorme, há ainda outro aspecto negativo, que é a forma como as pessoas se apropriam da cidade, ou melhor, quem se beneficia dessa política de mobilidade.

Todos os estudos sobre mobilidade, no Brasil e no mundo, mostram que as pessoas se movimentam na cidade de forma diferenciada, dependendo do gênero, da renda, da idade e de outras condições socioeconômicas, isto é, dependendo dessas condições, as pessoas se movimentam mais e, portanto, apropriam-se mais facilmente das oportunidades de emprego, educação ou lazer que a cidade oferece. Quanto mais renda as pessoas têm, mais elas viajam, ou seja, elas usam mais as coisas que a cidade oferece. Elas trabalham, vão à aula de inglês, ao dentista, ao médico.

Isso é culpa e é consequência do modelo de transporte que adotamos. O modelo de mobilidade urbana vigente na maior parte das cidades brasileiras, além de ser perverso, em termos de geração de impactos, é perverso na apropriação que permite que as pessoas, de diferentes condições sociais, possam ter da cidade. O nosso modelo favorece muito as pessoas que têm acesso ao carro, à motocicleta, ao transporte individual.

Tradicionalmente as prefeituras concentram investimentos nas áreas de maior renda, até porque lá há grandes demandas, e investem muito mais em obras destinadas ao transporte individual do que ao transporte coletivo. Na verdade, a maior parte dos gastos no sistema viário, um espaço público que deveria ser para todos, é destinada aos usuários do transporte individual. Então, a rua, que é um espaço público, é apropriada?

Uma pesquisa feita pela ANTP mostrou que, se tirarmos uma foto aérea da área central de dez cidades brasileiras, e medirmos quantos por cento na rua são ocupados por carros ou por ônibus, veremos que os automóveis ocupam cerca de 80% de todo o espaço viário, lembrando que essa relação se inverteria totalmente se pudéssemos contar as pessoas e não os veículos. São muito mais pessoas espremidas nos 20% do espaço destinado aos ônibus do que utilizando os 80% do espaço dados aos automóveis. Lembrando que as ruas são construídas com dinheiro público, nós estamos subsidiando o transporte dessas poucas e privilegiadas pessoas, enquanto a maior parte da população, que depende dos coletivos, fica condenada a um transporte de má qualidade.

Hartmut Günther¹⁸

Ser convidado para falar sobre o trânsito no contexto de uma mesa cujo título é *Questões socioambientais, urbanas e qualidade de vida, refazendo a geografia das cidades* dá margem a imaginar uma série de temas e olhares. Como professor de Psicologia ambiental tento ir um pouco mais fundo na dimensão humana do trânsito. Dessa maneira, resolvi olhar a questão da mobilidade em si, tema este que está no cerne do trânsito. Antes de tecer algumas questões teóricas sobre mobilidade convém lembrar, do ponto de vista behaviorista, que a mobilidade é um fator básico para o ser humano, da mesma maneira como a procura de comida ou de sexo. Aliás, antecede tal motivações primárias, já que sem mobilidade não haveria acesso aos reforços primários. Em outras palavras, a mobilidade antecede os ditos reforços primários, já que a própria mobilidade proporciona o acesso às nossas necessidades. Literal e figurativamente, sem mobilidade não vamos muito longe.

Introdução

Começo com dois exemplos de mobilidade entre crianças. Na Figura 1, vemos uma criança da tribo de índios norte-americanos Nez Percé fotografada por Edward S. Curtis em 1911. Como podemos ver, a criança está totalmente imobilizada¹⁹ e dependente do apoio dos pais ou de outros membros da tribo a que pertence. A criança está sendo carregada e as necessidades básicas são levadas para ela. Já na Figura 2 vemos uma criança um pouco mais velha, que está explorando o ambiente dentro do qual vive. Neste caso, está utilizando um apoio mecânico, um triciclo. Ela está se movendo, utilizando mobilidade para chegar onde vai encontrar algo

¹⁸ Professor titular de Psicologia no Instituto de Psicologia da Universidade de Brasília e coordenador do Laboratório de Psicologia Ambiental, onde realiza pesquisas nas áreas de Psicologia Ambiental, Psicologia do Trânsito e Psicologia Social. Endereço para contato hartmut.gunther@gmail.com.

¹⁹ Eu posso até imaginar que algumas pessoas aqui na audiência, ao se lembrar dos seus filhos adolescentes, talvez gostassem que eles fossem temporariamente imobilizados.

de interesse para ela. Nessas figuras temos dois exemplos, ambos envolvendo uma criança, apontando para a importância e as implicações da mobilidade, no caso para o desenvolvimento humano.

Dentro de poucos dias (9 de novembro 2009) lembraremos o 20º aniversário da queda do muro de Berlim. Com a queda do muro, chegou ao fim a divisão física geográfica da Alemanha e a impossibilidade de ir e vir, livremente, de um lado para o outro de uma das fronteiras mais intransponíveis. A título de exemplo, apresenta-se na Figura 3 uma vista de um vilarejo antes da queda do muro e na Figura 4 a mesma vista após o fim da divisão da Alemanha. Embora possa parecer um exemplo extremo, demonstra o que pode acontecer quando se impede a movimentação dentro de um mesmo lugar.

Teoria

Voltando à mobilidade e a seu impacto sobre nossa vida cotidiana, escolhi quatro conceitos básicos da Psicologia Ambiental, que dizem respeito ao conforto e ao bem-estar espacial em volta das pessoas: espaço pessoal, território, densidade/aglomeração e privacidade.

Sommer (1969) define *espaço pessoal* como uma "área com limites invisíveis cercando o corpo de uma pessoa na qual intrusos não são permitidos" (p. 26). Esse espaço em volta do indivíduo, uma área com limites invisíveis que cerca o corpo de uma pessoa varia, dependendo de situações, dos contextos nos quais as pessoas se encontram. Nós nos sentimos confortáveis quando o cabeleireiro se aproxima muito perto e mexe com o cabelo, mas quando o mesmo cabeleireiro fica tão perto em outra situação, a mesma distância interpessoal pode ser percebida como invasão do espaço pessoal e pode causar desconforto. Assim, cabe observar que espaço pessoal é algo que está em volta da pessoa e acompanha a pessoa, à medida que esta se desloca.

Por outro lado, temos o território, que é um espaço mais estável. Gifford (1997) apresenta uma definição abrangente de *territorialidade* como "conjunto de comportamentos e atitudes por parte de um indivíduo ou grupo, baseados em controle percebido, tentado ou real sobre um espaço físico definível, objeto ou ideia,

que pode implicar ocupação habitual, defesa, personalização e demarcação" (p. 120). Tipicamente, território refere-se a espaços físicos. Nós temos controle ou existe controle sobre esse território. Controle esse que é percebido, mas também pode ser contestado, outra pessoa pode (tentar) invadir esse território. Porém, em princípio, é um território fixo, alguém tem algum controle, pode dizer, "este é meu" sem que haja contestação. Por exemplo, se temos um território chamado "casa", geralmente podemos supor que esse território é nosso – seja alugado, seja próprio. Assim, no momento em que alguém quer assaltar a casa, essa pessoa está violando o contrato social subjacente que estabelece este espaço como sendo seu território. Mais adiante veremos como essa noção de territorialidade se aplica, também, para outros contextos, por exemplo, para o espaço urbano. Outra coisa que frequentemente fazemos com territórios habitualmente ocupados por nós é estabelecer algum tipo de defesa ou algum tipo de personalização, que reforça e sinaliza "olha, esse é meu": veja aqui o meu nome na porta, a minha bandeira sobre o meu território.

O terceiro elemento, *densidade*, trata do número de indivíduos por unidade de espaço ou território. É, portanto uma medida objetiva, enquanto *aglomeração* refere-se a um estado psicológico que inclui o estresse e a motivação para sair de uma situação percebida subjetivamente como densa (BELL et al., 2001, p. 320). A variação na densidade, isto é, do número de elementos em um determinado espaço, contribui para o grau de desconforto e implica, também, maior ou menor invasão do espaço pessoal do outro.

Contrapõe-se à densidade o conceito de *privacidade*, definido por Altman como "controle seletivo do acesso a si mesmo, ou a seu grupo" (ALTMAN, 1975, p. 18). Contrapõe-se porque, antes de tudo, tal controle seletivo do acesso a si ou a seu grupo implica poder – potencialmente – reduzir densidade e aglomeração. Se posso controlar quem tem acesso a mim, posso falar em privacidade; caso contrário, não existe privacidade. Pense na sua casa. Você, de certo modo, pode dizer: "Olha, esse aqui é meu quarto", e outras pessoas só podem entrar no seu quarto se bater à porta. Então, você controla o acesso a você e, desta maneira, assegura privacidade.

Inversamente, muitas donas de casa julgam que podem entrar no quarto da empregada, até sem bater. Nesse sentido, por definição, a empregada não tem privacidade.

Com exceção de privacidade, cada um desses conceitos tem duas vertentes: uma refere-se a espaço físico, cujas propriedades podem ser aferidas de maneira objetiva e uma segunda vertente que reflete uma avaliação subjetiva, pessoal/social por parte do indivíduo, especialmente do indivíduo enquanto parte de um grupo: espaço pessoal, territorialidade e privacidade, especialmente significando o inverso de aglomeração, têm função de estabelecer, esclarecer e manter relações sociais, da mesma maneira como são consequência de acordos sociais. A definição de territorialidade como algo "baseado em controle percebido, tentado ou real" implica que território não é algo estável, mas depende de acordos sociais entre o detentor de direitos e os que respeitam, ou não. Acrescentamos que tais acordos sociais igualmente se aplicam a espaço pessoal, privacidade e, até certo ponto, a aglomeração. Se espaço pessoal é algo "cercando o corpo de uma pessoa na qual intrusos não são permitidos", tal regra somente faz sentido diante da existência de outra, que potencialmente pode se tornar um intruso. Privacidade definida como "controle seletivo do acesso a si mesmo ou a seu grupo" igualmente supõe um outro acesso que precisa ser controlado. Aglomeração, *idem*, supõe que outro(s), esteja(m) presente(s) ou não. Observa-se, finalmente, que embora amplamente estudados no contexto da Psicologia, esses quatro conceitos se aplicam em diferentes contextos. A seguir apresento um exemplo do contexto *Trânsito*, para mostrar como os conceitos de espaço pessoal, privacidade, densidade e territorialidade impactam sobre a mobilidade urbana.

Aplicação

Para ilustrar a relação entre espaço pessoal, territorialidade, densidade e privacidade, de um lado, com o conceito da mobilidade, apresento na Figura 5 uma fotografia de uma cena urbana. Mostra um ônibus e uma calçada bastante apertada. Nessa calçada não existe divisão entre o espaço reservado para bicicletas e para pedestres. Vemos um pedestre

que está um pouco reticente para entrar no espaço, está olhando o que está acontecendo. Selecionei essa cena porque retrata a mobilidade urbana, a mobilidade de vários participantes do trânsito: ônibus, pedestre, bicicleta. No caso, é o ônibus que mais delimita e restringe o espaço. O espaço que sobra, assim, é o espaço entre o ônibus, que está na via, e a parede de um prédio. No meio, bicicletas e pedestres têm de se acomodar de uma forma ou de outra. De que maneira, então, essa cena pode ser analisada sob a ótica da mobilidade urbana?

Olhamos a cena inicialmente sob a perspectiva de *espaço pessoal*. À medida que a bicicleta se aproxima dos pedestres, estes recuam. O espaço pessoal do pedestre está sendo invadido. Em alemão se tem até agora uma gíria que fala em surfando, *surfando os idosos*. Isto quer dizer que o ciclista aproxima-se perigosamente do pedestre idoso, assusta-o e vai embora. Um exemplo extremo de um "barato urbano", baseado na invasão do espaço pessoal do idoso e no desconforto que isso gera. Por outro lado, o monte de pedestres ocupando espaço, como estamos vendo, a ciclista de mochila vermelha vê suas opções, seu espaço limitado, ficando mais lenta. A ciclista sabe que à medida que avança, invade o espaço pessoal das pessoas.

A segunda dimensão analítica nesta cena de mobilidade urbana toca na questão do *território*. Afinal de contas, de quem é a calçada? Dos pedestres? Dos ciclistas? Não observamos nenhuma demarcação no chão. Embora as regras do trânsito requeiram, pelo menos, uma demarcação clara das calçadas no caso de uso compartilhado, as bicicletas estão, de fato, invadindo cada vez mais o espaço dos pedestres. Considerando as consequências para ambas as partes no caso de uma colisão entre bicicleta e pedestre, é claro que o pedestre cede e aceita a invasão do seu território. Podemos, assim, verificar como mobilidade implica, também, uma disputa de território. Claramente o rapaz de mochila clara está sinalizando: vale a pena entrar nessa disputa de território.

A terceira dimensão da mobilidade diz respeito à *densidade*. Como podemos ver, o espaço aqui representado é muito apinhado, a densidade é alta. As pessoas e as bicicletas estão ocupando

e compartilhando pouco espaço. Isto, por si, provoca estresse e desconforto para todos estes participantes no trânsito.

Quanto à *privacidade* – parece que não haver nesta cena. À medida que o pedestre no lado direito da cena está observando e, suponho, avaliando a cena, está mantendo um controle seletivo de acesso a si. Nesse sentido, tenta manter um pouco de privacidade. Entretanto, no momento que saímos de casa e entramos na vida urbana, nós nos tornamos participantes do trânsito com pouca privacidade. O aspecto do 'controle seletivo' de quem tem acesso a nós se traduz em não ser atingido e envolvido em sinistro de trânsito.

Com isto, voltamos a um ponto levantado anteriormente nesta mesa. Mobilidade como bem básico do ser humano. Mobilidade significa não somente acesso às necessidades básicas, mas também controle sobre a possibilidade de se movimentar.

Nesse sentido, mobilidade como direito conquistado na situação urbana de trânsito significa poder evitar uma situação perigosa, uma situação de densidade alta, ou até fuga, no sentido de nem sequer precisar entrar no conflito espacial, no conflito de densidade, na perda da privacidade.

Ao mostrar o que considero implícito na situação de trânsito, analiso a situação do ponto de vista de processos psicológicos básicos e ambientais, isto é espaço pessoal, territorialidade, densidade e privacidade. Tal análise me parece fundamental, já que, do ponto de vista ecológico e da sustentabilidade, é necessário que as pessoas aceitem deixar de lado cada vez mais o transporte individualizado para aceitar um transporte compartilhado. O problema dessa mudança está no fato de que tal compartilhamento, por assim dizer, "viola" nossas necessidades elementares, à medida que implica redução de espaço pessoal, perda de controle sobre territórios, aumento de densidade, menor privacidade. Resumindo, à medida que estamos tentando fazer o que socialmente é necessário – reduzir o transporte individualizado e aumentar o transporte compartilhado, podemos estar indo contra "a natureza humana". Isso é um problema sério a ser resolvido.

Referências

ALTMAN, I. *The environment and social behavior: Privacy, personal space, territory, crowding*. Monterey, CA: Brooks/Cole. 1975.

BELL, P. A; GREENE, T. C.; FISHER, J. D.; BAUM, A. *Environmental psychology*, 5 ed. Belmont, CA: Wadsworth/Thomson. 2001.

GIFFORD, R. *Environmental psychology: principles and practice*. 2 ed. Boston, MA: Allyn and Bacon, 1997.

SOMMER, R. *Personal space: The behavioral basis of design*. Englewood Cliffs, NJ: Prentice-Hall. 1969.

Figura 1

Nez Percé Baby, 1911, fotografado por Edward S. Curtis, retirado da internet em 28/5/2010.



Figura 2

Criança em um triciclo, retirado da internet em 28/5/2010
<http://health.nashville.gov/images/tricycle.jpg>.



Figura 3

Vista da fronteira no vilarejo Hötensleben, 1983



Figura 3b

Vista do mesmo lugar no villarejo Hötensleben em 2006, após a reunificação da Alemanha



Ambas as fotos de Jürgen Ritter, retiradas da internet em 28/5/2010, do site <http://einstages.spiegel.de/external/ShowAuthorAlbumBackground/a5168/138/10/F.html#featuredEntry>

Figura 5

Vista de uma cena urbana



Mesa – Trânsito *versus* Mobilidade: antagonismo ou complementaridade?

A visão da Saúde Pública

Roberto Victor Pavarino Filho²⁰

Bom dia. Procurarei trazer algo da minha experiência com educação de trânsito e da área de saúde, áreas em que trabalhei. Lembro que a partir de 2004, a Organização Mundial de Saúde (OMS) fez um grande apelo mundial em relação aos acidentes de trânsito. A OMS já havia feito outras incursões nessa área, nos anos 60 e 70, mas essa preocupação mais recente se deu muito em função de alguns números relacionados à morbimortalidade no trânsito. Ressalto as questões dos custos, mas particularmente os prognósticos feitos e as projeções nada alentadoras que vemos nas telas a seguir.

20 Bacharel em Sociologia (1993), licenciado em Ciências Sociais (1993) e mestre em Transportes (1996) pela Universidade de Brasília (UnB). Atualmente, é pesquisador do Centro de Formação de Recursos Humanos em Transportes (Ceftru/UnB), atuando em projetos de transportes e na coordenação de cursos de capacitação e aperfeiçoamento de cursos de profissionais nas áreas de transportes e trânsito. O pesquisador tem experiência com temas relacionados à Sociologia e à Educação de Trânsito, mobilidade urbana e segurança viária, tendo realizado pesquisas sobre o perfil das vítimas e sobre causas recorrentes de acidentes de trânsito.

OMS: incursões prévias na questão da segurança viária (1962/1974).

Razões pelo envolvimento maior, mais recente:

- Estimativas de 1,2 milhão de mortos e 50 milhões de feridos/ano no trânsito no mundo (3ª causa de mortes na faixa de 30-44 anos; 2ª na faixa de 5-14 e 1ª na faixa de 15-29)
- Custos entre 1-2% dos PIB dos países (TRL-UK: custo global US\$ 518 bi/ano).
- Projeções (atualizadas em 2009): até 2030, 2,4 milhões de óbitos/ano, passando da 10ª para a 5ª maior causa de óbitos no planeta.



Países em desenvolvimento: quadro mais preocupante

- 90% das mortes ocorrem em países de média e baixa renda, que detêm menos da metade da frota, e apresentam taxas entre 19,5 e 21,5 óbitos/100 mil hab.*

Principais atingidos:

- Usuários mais vulneráveis das vias (nos países mais pobres: até 70% dos óbitos*);
- Países mais pobres, com menores condições de arcar com os custos da morbimortalidade no trânsito;
- Segmentos sociais menos favorecidos: populações com menor acesso ao atendimento emergenciais e pós-traumáticos.



*World Health Organization. *Global status report on road safety: time for action*. Geneva: WHO, 2009. (http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2009/en/)

Esses dados foram atualizados em 2009. Vemos uma projeção bem sombria e que tende a piorar. Enfatizo, no grupo das vítimas dos acidentes os segmentos socioeconomicamente menos favorecidos em função da representatividade deles. Vemos que cerca de 90% das mortes no trânsito ocorrem em países de média ou baixa renda que respondem por menos da metade da frota do planeta. Neles as taxas de mortalidade são entre a 19,5 e 21,5 por 100 mil habitantes (é mais ou menos o que temos aqui no Brasil). E os principais atingidos são sempre os usuários mais vulneráveis das vias. Nos países pobres chegam até a 70% das vítimas. E os mais pobres entre os mais pobres, desses países – o pessoal com menos condição – são exatamente os que têm menor condição de arcar com os custos da mortalidade no trânsito. E os segmentos menos favorecidos que são as populações com menos acesso a atendimentos emergenciais e pós-traumáticos. O impacto disso nos países subdesenvolvidos é grande: implica uma sobrecarga muito grande nos setores de radiologia, fisioterapia, reabilitação, os prontossocorros de maneira geral e outros. Respondem por cerca da metade da ocupação dos centros cirúrgicos em vários países. O trânsito representa entre 30% a 86% da demanda das hospitalizações, dependendo do país.

Impacto no setor saúde nos países em desenvolvimento

Sobrecarga de pronto-socorros, radiologia, fisioterapia; reabilitação;

- Trânsito: 30%-86% das hospitalizações (20 dias de internação em média);
- Cerca de 50% da ocupação dos centros cirúrgicos;

Custos menos tangenciáveis:

- Sofrimento humano;
- Impacto nos círculo de convivência direto e indireto;

Estudo*: 85-90% das famílias de falecidos incapacitados vivem a condição de vida muito deteriorada;

Distúrbios de saúde, físicos e psicológicos, sem melhorias significativas ao cabo de 3 anos.

*FÉDÉRATION EUROPÉENNE DES VICTIMES DE LA ROUTE Study of physical, psychological and material secondary damage inflicted on victims and their families by road crashes. Geneva, 1993.



E há ainda aqueles custos menos tangenciáveis – isso eu me sinto na obrigação dizer, na condição de alguém que trabalhou em um hospital de reabilitação: não se trata apenas de quem morre, mas também dos que ficam (e como ficam os que ficam, e os que "ficam com os que ficam"). Há o problema das lesões "invisíveis", os traumas não físicos, às vezes não tão invisíveis. Isso tem a ver particularmente com a área de atuação de vocês, o impacto no círculo de convivência direta e indireta, os efeitos psicológicos. Isso talvez precisasse ainda mais de pesquisa. Algumas delas falam de algo entre 85%-90% de algumas famílias de falecidos ou incapacitados que tiveram a condição de vida muito deteriorada, ou seja, não atinge apenas quem morre ou fica incapacitado diretamente. Um acidente que lesa ou mata uma pessoa, pelo que eu acompanhei, é uma bomba que cai na família, destrutura tudo – quem tem alguma experiência parecida sabe muito bem disso: o que significa um pai de família que deixa de ser um provedor e passa a ser um ônus para a família? Ou perde um filho? Essas coisas são bem mais difíceis de ser mensuradas, mas não podem ser esquecidas. Há uma grande representatividade de pedestres e o número de internações por acidentes de transporte terrestre aqui no Brasil, por moto, é indeterminado. E essa tendência para moto, como vimos, inclusive, nas exposições anteriores, só tende a aumentar e aumentar muito. No relatório que foi feito pela OMS em 2004, há uma série de intervenções e recomendações que a organização faz, mas há muito pouca referência à educação. No relatório da OMS, em suas duzentas e tantas páginas, há pouco mais de dois parágrafos e um box com referência à educação. E o pouco que fala disso, que eu me lembre, é para questionar sua eficiência. Isso causou um mal-estar muito grande com o pessoal que lida com a área de Educação de Trânsito, psicólogos, educadores, entre outros, e, inclusive, causou revolta de pessoas de outros países. Eu lembro um colega argentino falando: que total descaso que se tem em relação à Educação. E o que eu colocava para ele era isso: será que é a questão de ficar reclamando disso ou de procurar entender algumas das razões pelas quais se questiona tanto a eficiência de educação – educação no trânsito,

particularmente? Há algumas dificuldades que eu percebi durante a experiência, dificuldades e limitações das práticas de educação e prevenção. Resumindo: uma delas está relacionada ao discurso da prioridade de educação. Ela está muito mais presente no discurso do que na prática e, infelizmente, isso não é só na área de educação de trânsito – quem lida com educação sabe muito bem disso. Há muito voluntarismo correndo nesses setores. Há, obviamente, exceções e belas exceções, mas de maneira geral, na experiência do país, eu vejo muito voluntarismo e pouca ciência no trato dessas questões de educação para o trânsito e muitos métodos antigos – na verdade eram métodos usados nos anos 50 e 60, só que apresentados com roupagem nova. Antes se tinha isso com xerox e mimeógrafo e agora, temos CD Rom para fazer um monte de coisa, mas na essência eu não vi fundamentalmente muita diferença. Há, ainda, problemas relacionados à própria natureza do ambiente de circulação, o ambiente político e o ambiente técnico, como o Marcos Bicalho falou, anteriormente. E algumas contradições que eu vejo, também. Uma delas, as advertências voltadas a ocupantes de veículos. Neste segmento, enfrentam-se problemas como o fato de o êxito de algumas medidas educativas estar geralmente associado a um esforço legal, que é a fiscalização, cujo custo político é muito grande. É muito fácil falar que se quer a segurança no trânsito, mas quando isso implica impedir que as pessoas ocupem o espaço público da maneira que bem entendem, começam as reservas por parte das pessoas. Diz-se haver “uma indústria de multa” e coisa e tal. E o outro ponto, citando hábitos, também, e alguns avanços tecnológicos: eu não sei se vocês já ouviram a teoria da compensação de riscos. De uma forma bem resumida, ela diz que, à medida que você tem uma tecnologia que protege cada vez mais as pessoas dentro do veículo, nessa mesma proporção as pessoas se permitem dirigir de forma mais insegura, exatamente porque podem contar com um *airbag*, com barras de proteção laterais. Eu, em uma *pickup* dessas, acabo me sentindo mais seguro e mais à vontade para dirigir de modo a ameaçar quem está do lado de fora – e estes ameaçados são, de novo, o segmento a que eu quero dar ênfase. São

exatamente aqueles segmentos mais vulneráveis aqui referidos. Algumas advertências que são feitas a esses mais vulneráveis (e quando eu falo vulnerável não é só física, mas socialmente também) como os pedestres e ciclistas. Algumas das contradições mais flagrantes que eu tinha notado estão relacionadas, em boa parte, à própria formação de parte dessa população de vulneráveis. Podemos falar que motoristas mal-educados. Mas pedestres não educados – ninguém tira carteira para ser pedestre. Outro ponto que eu destacaria é a internalização da condição de cidadãos de segunda classe que o pedestre e o ciclista, para falar de alguns deles, acabam tendo em boa parte do país. Eles são vistos como "cidadãos menores" no trânsito e essa visão está também dentro da área técnica de Engenharia de Tráfego, com que eu trabalhei. Às vezes, o pedestre é visto mais como um empecilho ao trânsito do que como trânsito propriamente dito. O efeito que isso acaba tendo é que o próprio pedestre acaba internalizando essa condição de cidadão de segunda classe, de alguém que "não é" trânsito, mas alguém que, na verdade, é visto como quem "atrapalha" o trânsito. À medida que ele se vê nessa condição, também sente-se desobrigado de cumprir regras de um sistema do qual não faz parte. Para que iria ter de atravessar a rua nesse lugar aqui se ele não se sente parte do trânsito, mas sim algo como uma pedra atrapalhando o trânsito?

Nas passarelas de Brasília, um pedestre, uma gestante ou um idoso tem de dar toda essa volta ali por cima para, na verdade, não atrapalhar o fluxo de veículos. Na verdade, passarela de pedestre, em boa parte das vias, não é feita para pedestre. É feita para não atrapalhar o carro. Isso tem de ser colocado às claras. Essa outra imagem aqui é em Recife. Essa suposta passarela parece mais um andaime. E se essas pessoas não passarem por aí são consideradas "culpadas" pelos acidentes. Isso aqui é uma passagem subterrânea em Brasília. Brasília, que é tida como um lugar em que se respeita muito o pedestre. Essas outras imagens, para quem conhece Brasília, são no Eixão Norte. São as passagens subterrâneas que vocês, têm a sorte de não conseguir sentir o cheiro. Elas não inspiram nem segurança nem higiene nem conforto.

Mas será que é o caso de abdicar da educação de trânsito ou de pensar nela com outras bases? Um caminho promissor para isso são as contribuições que o setor da Saúde tem a nos trazer. A Saúde teve um envolvimento muito mais tardio do que deveria ter, nas questões de trânsito, mas felizmente o fez. Ela traz consigo um peso muito grande relacionado à força do setor. E traz a ênfase da essencialidade da vida, que é fundamental. A lógica, para minha área de transportes, é a fluidez do trânsito. E isso é internalizado de maneira geral pelo senso comum. Quando falamos que o trânsito é bom? Trânsito bom é trânsito fluido. Ninguém fala que o trânsito está bom quando ele está seguro. Fala-se que ele está bom quando ele não está congestionado. Assim há uma oportunidade que o setor da Saúde traz, para promovermos novas formas de intervenções, que eu vejo identificada principalmente nos conceitos de promoção de saúde. A OMS, de 1962 até 2004, passou por algumas mudanças do paradigma de segurança viária. Os paradigmas atuais se resumem a estes sete pontos – sete itens “cabalisticamente” escolhidos no relatório a que me referi.

OMS 1962-2004: mudanças na percepção da segurança viária

1. Os traumas no trânsito são previsíveis e evitáveis; cabendo análise racional e aplicação de medidas corretivas;
2. A segurança viária é um problema de saúde pública e multisetorial*;
3. Os erros mais comuns dos condutores e o comportamento de pedestres não deveriam, por isto, à lesões ou mortes;
4. A vulnerabilidade do ser humano deve ser tida como parâmetro determinante dos desenhos do sistema do trânsito, onde o controle da velocidade é essencial;

* E de desenvolvimento social, de maneira geral.



5. É desproporcional a carga de lesões e mortes entre os segmentos mais pobres e mais vulneráveis:

→ Os traumas no trânsito devem ser vistos com uma questão de equidade: fragilidades diferentes pedem diferentes prioridades*.

6. a transferência de tecnologias e conhecimentos dos países desenvolvidos devem ser estudadas e ponderadas antes de aplicadas;
7. Conhecimentos da realidade local devem orientar a aplicação das soluções



* De acordo com o Informe situacional (Relatório de 2009) da OMS, as necessidades dos segmentos mais vulneráveis têm sido negligenciadas e esta ênfase deve ser lembrada, particularmente no que concerne à infraestrutura, planejamento do uso do solo e serviços de transporte.

Nesse primeiro, está se dizendo que os traumas do trânsito são previsíveis e evitáveis, cabendo análise racional e aplicação de medidas corretivas. Isso, de novo, procura reforçar que a ideia de o acidente não ser algo "acidental" não está bem resolvida entre nós. Continuamos achando que acidentes de trânsito são fatalidades aleatórias, e esse conceito é muito conveniente, principalmente para o Estado, as autoridades, que acabam se eximindo de suas responsabilidades. Outro ponto: a segurança viária é um problema de *saúde pública* e multissetorial. Também: os erros mais comuns dos condutores e o comportamento do pedestre não devem, apesar disso, levá-los necessariamente a ter lesões ou a morrer. Isso diz que o fato de as pessoas errarem não significa que tenham de sofrer pena de morte. Como se o erro, de certa forma, bastasse e justificasse a situação – "morreu porque foi imprudente". E pronto.

Outro ponto: a vulnerabilidade do ser humano deve ser tida como parâmetro determinante nos desenhos do sistema de trânsito e o controle da velocidade é essencial. Isso não tem ocorrido! Quinto ponto: é desproporcional a carga de lesões e mortes em segmentos mais pobres e

mais vulneráveis. Esse ponto está nos dizendo que os traumas de trânsito devem ser vistos com a questão de equidade. Fragilidades diferentes têm de ser tratadas de forma diferente. Há às vezes aquela confusão: tem de ter "igualdade". Não, equidade não significa igualdade. Equidade é tratar diferentemente para poder ser igual. Eu não posso falar que uma senhora como essa, levando uma criança, é igual a quem está protegido no carro. Ela tem de ter prioridade sobre outros participantes no trânsito. Sexto: a transferência de tecnologias, de conhecimentos de países desenvolvidos, deve ser estudada e ponderada antes de aplicada. E o sétimo ponto, de certa forma, é um desdobramento desse sexto. Fala que o conhecimento e a realidade local devem orientar a aplicação das soluções locais. Era comum falar: olha, não temos uma pesquisa aqui, mas tem uma pesquisa que foi feita em Reikjavick, na Islândia. Aí tenta-se aplicar essa pesquisa na cidade de "Cata Coquinhos" no interior de sei lá onde. Com isso a gente tem de ter bastante cuidado. Esses preceitos propostos pela OMS têm identidade muito grande com os conceitos de promoção de saúde, que coloco aqui de forma bem simplificada. Para quem não sabe, os princípios fundantes da promoção de saúde foram colocados na Carta de Ottawa, de 1986, e desenvolvidos depois em várias conferências. A promoção de saúde evoluiu de um nível de medicina preventiva para uma conotação mais política e social ao enfatizar alguns pontos como o protagonismo social, poder decisório de comunidades, entre outros. Lembro que o Ministério da Saúde brasileiro também incorporou o conceito de promoção de saúde. E está fazendo sua promoção dessas políticas. Faço aqui, agora, uma comparação em relação *à educação e a saúde tradicional e a promoção de saúde*. Na educação em saúde temos uma organização sistemática das ações educativas e o foco no comportamento saudável, enquanto a promoção de saúde transcende essa dimensão comportamental individual e parece dar mais ênfase às dimensões sociais. É o foco nos ambientes que estimulam comportamentos saudáveis, procurando tornar mais fácil a opção, a saudável. Um exemplo, bem superficial: a educação em saúde informa e alerta sobre riscos da Aids, sobre tabagismo e o problema da alimentação gordurosa, por exemplo. Já na promoção de saúde eu identifico como uma ação um pouco mais pro-ativa, de procurar propiciar os meios para facilitar esse acesso a tudo isso,

porque não é fácil ter alimentação saudável. Não é barato ter alimentação saudável. Então, a promoção de saúde, por exemplo, procuraria dar mais acesso aos preservativos e a essa alimentação que se advoga ser melhor do que outra. Em uma analogia com o trânsito, principalmente com base naqueles autores aqui referidos (que é um grupo de Leeds na Inglaterra), coloca-se, por exemplo, que a educação em saúde, estaria para a redução de acidentes e danos assim como a promoção da saúde estaria para a redução de riscos. A redução de acidentes e danos procura, por exemplo, diminuir a taxa de acidente reduzindo a exposição das pessoas ao risco, enquanto a redução do risco visa a diminuir os perigos que propiciam os acidentes. Ela procura ir lá na fonte. A redução de acidentes procede à análise de boletins de ocorrência, e tenta trazer informações preventivas com cartilhas, etc. Algumas considerações que têm de ser feitas em relação a isso. A redução dos acidentes pode ocorrer sem que necessariamente se obtenha um ambiente seguro. Eu posso, por exemplo, zerar ou diminuir os acidentes de trânsito em determinado local, mas isso não significa necessariamente que esse ambiente está seguro. Às vezes, ele ficou de tal forma hostil aos segmentos mais vulneráveis que eles praticamente deixam de realizar seus deslocamentos por lá. As pessoas desistem de percorrer alguns caminhos. Se eu pudesse fazer para a área de transporte o mesmo que se faz com a de saúde, seria como erradicar a paralisia infantil com abortos. Eu zero os atropelamentos "matando" a mobilidade. Você não vai ter acidente porque não tem gente se deslocando em algumas áreas. Isso acontece muito. Na redução de riscos, busca-se identificar o perigo na fonte. Ela visa à redução de acidentes sem prejuízo à mobilidade de segmentos mais vulneráveis; enfatiza a sustentabilidade, a equidade dos usuários e dos meios que oferecem menos perigos. Tem também uma identidade maior com medidas como moderação de tráfego, que é uma intervenção no ambiente, no meio. A redução de acidente vai advertir o pedestre para usar a passarela e advertir o ciclista que ele tem de usar capacete. Já a redução de riscos, que identifico com promoção de saúde, vai procurar pressionar por ciclovias e reivindicar alternativas mais atrativas. Esses pedestres, nessa imagem, não estão caminhando na calçada porque não há calçada. É o óbvio que, às vezes, não é dito. A promoção da saúde tem identidade maior com a redução

de riscos. Ela não vai dispensar a informação da educação, que é necessária, mas identifica que só isso individualizaria demais o problema, pois tende a culpar a negligência da vítima, como tem sido a prática há tanto tempo. Essa prática, por exemplo, critica o ciclista que não usou capacete, mas também não faz nada para mudar a estrutura que propiciou os acidentes. Alguns focos centrais da promoção da saúde, da redução do risco, estão relacionados aos produtores do ambiente de circulação, não somente os usuários. E qualifica agentes sociais para isso. Procura fazer uma pressão social via mídia, via grupos organizados e incentiva uma cultura que favoreça a mudança de atitudes políticas também. Ela visa a intervenções que estão relacionadas a políticas de transporte eficiente. Transporte eficiente significa efetivamente que se está reduzindo a exposição das pessoas aos meios de maior risco. No que concerne à educação, os trabalhos estão relacionados à percepção das limitações do organismo humano, à percepção das fragilidades, mas, principalmente, à necessidade de trabalhar atitudes críticas e reflexões na promoção da saúde, comprometida com a integridade física das pessoas, mas sem conformá-las ao espaço perigoso. Alguns modelos que temos de educação e prevenção, mais conservadores, estão muito relacionados às premissas e ao modelo baseados na percepção de "acidentes" mesmo, como fatalidade ou negligência, uma visão sob enfoque do motorista. Isso fica claro nos discursos de educação de trânsito para criança, que se empenham mais em formar "os motoristas do futuro". E eu digo: "Ora, por que não estamos formando o pedestre do presente, ou o usuário de ônibus da atualidade?" Bem, eu procurei fazer uma comparação entre educação em saúde e promoção de saúde, mas lembro que a educação em saúde não está em necessária oposição à promoção da saúde. Elas são, antes, complementares, mas o foco com que me identifico, em que vejo maior potencial para ações efetivas de educação e prevenção da morbimortalidade no trânsito, está mesmo mais relacionado à ideia da *promoção de saúde*. Obrigado.

Referências

- * BRASIL. *Impacto Social e Econômico dos Acidentes de Trânsito nas Aglomerações Urbanas Brasileiras – Síntese da pesquisa*. Brasília: IPEAMPOG, 2003.
- * _____. *Impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito nas rodovias brasileiras – Relatório Executivo*. Brasília: IPE-AMPOG/DENATRAN/MinCidades e ANTP, 2006.
- * _____. Ministério da Saúde, Secretaria de Vigilância em Saúde. Política nacional de promoção da Saúde/Ministério da Saúde/Secretaria de Atenção à Saúde. Brasília: Ministério da Saúde, 2006. 60p. (Série Textos Básicos em Saúde).
- * _____. **Saúde Brasil 2006: uma análise da situação de saúde no Brasil**/Ministério da Saúde, Secretaria de Vigilância em Saúde, Departamento de Análise de Situação em Saúde. Brasília: Ministério da Saúde, 2006.
- * _____. **Saúde Brasil 2007: uma Análise da Situação de Saúde**/Ministério da Saúde, Secretaria de Vigilância em Saúde, Departamento de Análise de Situação em Saúde. Brasília: Ministério da Saúde, 2007.
- * FARIA, EO e BRAGA, MGC. *Avaliar programas educativos para o trânsito não é medir a redução de acidentes ou de exposição ao risco de acidentes. Anais do XIX ANPET*. Recife: ANPET, 2005.
- * FÉDÉRATION EUROPÉENNE DES VICTIMES DE LA ROUTE *Study of the physical, psychological and material secondary damage inflicted on the victims and their families by road crashes*. Geneva, 1993.
- * PEDEN, M. et al [eds.] **World Report on Road Traffic Injury Prevention**. Geneva: World Health Organization, 2004.
- * TIGHT et al. *Casualty reduction or danger reduction: conflicting approaches or means to achieve the same ends?* **Transport Policy** 1998; 5(3): 185-192.
- * VASCONCELLOS E. A. *Reavaliando os acidentes de trânsito em países em desenvolvimento* in ANTP. **Revista dos Transportes Públicos**. Ano 16, 3º trim. São Paulo, ANTP, 1994.
- * WHO. **Global status report on road safety: time for action**. Geneva: WHO, 2009. (http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2009/en/).
- * _____. Ottawa Charter for Health Promotion. First International Conference on Health Promotion Ottawa, 21 November 1986 - WHO/HPR/HEP/95.1. (http://www.who.int/hpr/ihp/docs/ottawa_charter_hp.pdf), accessed November 2, 2006.
- * World health statistics 2008. (<http://www.who.int/whosis/whostat/2008/en/index.html>)

Edinilsa Ramos de Souza²¹

Abordaremos as questões das lesões no trânsito, as mortes e as internações do ponto de vista da saúde pública. Eu faço parte de uma instituição de saúde pública e tenho realizado algumas análises, alguns estudos em relação aos acidentes de trânsito, tentando dar visibilidade à magnitude, aos impactos disso na saúde da população e aos fatores de risco associados a essas questões. Inspirada no tema deste seminário, busquei na Declaração dos Direitos Humanos dois artigos que considero que estão associados ao tema. O Artigo II da Declaração Universal dos Direitos Humanos, de 1948, que foi retirada da Assembleia Geral das Nações Unidas, diz que toda pessoa tem capacidade para gozar os direitos e as liberdades estabelecidas na Declaração, sem distinção de qualquer espécie, seja de raça, cor, sexo, língua, religião. Ou seja, não existiriam, em termos de direitos humanos, diferenciações em função dessas características que estão listadas nessa declaração, ou pelo menos não deveriam existir.

Na prática, quando olhamos os dados, vemos que os diferenciais ocorrem. A distribuição desses eventos, desses agravos, e o impacto disso na saúde se dá de forma diferenciada. E o Artigo XIII da Declaração rege as questões do direito humano à liberdade de locomoção. Então, eu listei esses dois direitos, que são considerados, por essa carta de 1948, como direitos humanos universais. Veremos que, na prática, as coisas não acontecem bem assim.

Eu apresento uma tentativa do que alguns trabalhos e estudiosos estão definindo como acidente de trânsito ou de transporte. Ele é definido como *todo evento com dano que envolva um veículo, a via, a pessoa humana e/ou animais*. Para caracterizar-se como acidente de trânsito ou de transporte, necessidade da presença do veículo e de outro desses elementos: um veículo, um ser humano ou um animal, e da ocorrência do fato em uma via. Já foi chamada a atenção aqui para a ideia equivocada, errônea, de que esses eventos são casuais, são fatalidades, são acidentais.

21 Psicóloga, especialista em Metodologia de Pesquisa em Saúde Mental, doutora em Saúde Pública. Pesquisadora da Fundação Osvaldo Cruz.

O próprio nome traz essa conotação, de que é uma casualidade, é uma coisa que aconteceu ao acaso e que não foi intencional, mas nem sempre isso é verdadeiro, ou seja, quase sempre isso não é verdadeiro. São poucos os acidentes que tem real conotação de ter acontecido ao acaso. A grande maioria dos acidentes de trânsito e transporte que ocorrem em nosso país são previsíveis, são perfeitamente evitáveis e é com essa noção que a saúde pública tem trabalhado.

O trânsito no Brasil expressa relações sociais violentas, desiguais. O acesso não é igual, a mobilidade não é igual. Isso tudo varia em função do grupo social, socioeconomicamente falando, no aquele indivíduo ou aquela comunidade está inserida. Então, ele expressa relações de desigualdades e, sobretudo, expressa relações de descaso com a vida humana, inclusive pelos usuários, considerando usuários não só motoristas, mas também os pedestres. O modelo, as formas de intervenção costumam priorizar ou pensar o usuário como aquele que está dentro do automóvel (motorista ou ocupante), esquecendo-se que o pedestre também faz parte desse sistema e também é usuário do trânsito, porque eles também afrontam os riscos e vitimizam a si mesmos e aos outros. Os modelos e as formas de abordagem também contemplam as imprudências desses usuários.

Sabe-se que os acidentes de trânsito, as lesões e as mortes deles decorrentes não acontecem simplesmente pelo comportamento do usuário, pela imprudência desse usuário, seja ele pedestre, seja ocupante de um veículo, seja motorista, mas também pelos poderes públicos, que falham na manutenção das vias. Sabemos que nossas estradas, nossa malha viária é extremamente mal-conservada e isso tem propiciado muitos acidentes no trânsito. É preciso, pois, investir na manutenção dessas vias, na fiscalização do cumprimento das normas e na educação para o trânsito. Precisamos, portanto, refletir um pouco, não só sobre esses modelos, esses paradigmas com os quais abordamos os problemas no trânsito, mas também temos de pensar no comportamento humano no trânsito. Isso tem muito a ver com a Psicologia, que tem esta missão: refletir sobre o comportamento humano no sentido de formação de valores para a cidadania. E o trânsito

está completamente marcado por essas relações, que estão embasadas nos valores culturais vigentes a respeito do que se valoriza, do que se menospreza ou se considera de forma pejorativa em nossa sociedade.

No trânsito, o ciclista é visto como um cidadão de segunda categoria e o pedestre é considerado um cidadão de terceira categoria. O trânsito é pensado para os cidadãos de primeira categoria, que são os donos de carros, e sabemos quais são suas características. Se pensarmos em termos coletivos sobre qual é a inserção socioeconômica dessas pessoas, veremos que os pedestres, ciclistas e motociclistas constituem um grupo populacional menos favorecido do que o grupo dos possuidores de automóvel, muitas vezes de luxo, que fazem parte de uma classe ou um estrato social mais favorecido. Então, essas desigualdades de inserção social estão por detrás dessas relações que se estabelecem no trânsito. Elas imprimem valores e visões de mundo diferenciadas e são esses conflitos entre esses estratos/grupos sociais que se expressam nas relações de trânsito. No interior de uma sociedade estruturalmente desigual, o trânsito provoca mortes, ferimentos e deixa sequelas físicas e psíquicas nas vítimas, não só nas vítimas diretas, quando elas sobrevivem, mas também nas vítimas indiretas (seus parentes, seus amigos).

Se fizéssemos um inquérito para saber quem já teve um parente que sofreu um acidente de trânsito grave ou que morreu por essa causa, ou se indagássemos se nós mesmos já sofremos algum acidente de trânsito, veríamos que isso é uma coisa muito frequente, como observaremos nos dados que apresento aqui. No entanto, apesar de provocar mortes evitáveis, ele não provoca a mesma indignação que observamos em relação a outros problemas de saúde. Seria o caso de perguntarmos por que a morte no trânsito não nos desperta a indignação como aquela que sentimos, por exemplo, em relação à morte por homicídio? Por que as autoridades e nós mesmos, como sociedade organizada em entidades representativas, em movimentos sociais, ainda não nos mobilizamos da mesma forma como nos mobilizamos para enfrentar, por exemplo, a Aids? Hoje em dia, temos um controle dessa doença e ela nunca provocou o número de óbitos que os acidentes de

trânsito provocam. No entanto, aceitamos e achamos possível conviver com este elevado número de óbitos.

O Sistema de Informação sobre Mortalidade do Ministério da Saúde informa que, em 2007, mais de 38 mil pessoas morreram por acidentes de trânsito no Brasil. Se pensarmos nesse número, veremos que isso é muito mais do que acontece em muitas dessas guerras contemporâneas. Estamos matando no nosso trânsito mais do que se mata em uma guerra. Isso representa quase 30% de todos os acidentes e violências que são classificados na categoria das Causas Externas da Classificação Internacional de Doenças. Isso significa uma taxa de quase 20 óbitos em grupos de cem mil habitantes, o que é uma taxa elevada se considerarmos países desenvolvidos, países da Europa que ficam com taxas em torno de um ou dois, no máximo. Vemos que a diferenciação por sexo é muito grande: morre muito mais homem do que mulher. A taxa dos homens é de 33 em cada 100 mil habitantes, enquanto a taxa das mulheres é de 7,2 em cada 100 mil habitantes desse sexo. Em termos de internações hospitalares os acidentes de trânsito contabilizaram 124.013 registros, representando quase 15% de todas as causas externas, ou seja, de todos os acidentes e violências que levaram à hospitalização no Brasil, no ano de 2007. A grande maioria delas (77,4%) vitimizou os homens. Esses dados também nos permitem refletir sobre o que está acontecendo na realidade do nosso país. Ao analisar as mortes no trânsito do Brasil, em 2007, por tipo de pessoa vitimizada (pedestre, motociclista, ocupante de automóvel e aquele que morreu por acidente aéreo), vemos diferenciações em termos de número absoluto. Foram 9.657 óbitos de pedestres, 8.078 óbitos de motociclistas, 7.982 mortes de ocupantes de automóvel e 281 óbitos por acidentes aéreos. Um acidente aéreo nos deixa perplexos, mas o montante de pedestres mortos é 34,4 vezes maior do que os mortos em acidente aéreo. Há diferenças também em relação ao sexo: os homens sempre são os mais vitimizados e a proporção é maior quando se trata de motociclista – 89,4% dos que morreram em 2007 no país por acidentes com moto eram homens. Ainda buscando diferenciações analisamos esses dados de acordo com a cor da pele da

vítima. Para o país, em 2007, observamos que 50% dos que morreram por acidente de trânsito eram de cor branca, 44,3% eram de cor parda. É crescente o percentual em função da cor e do tipo de vítima. No acidente aéreo, só 8,5% dos que morreram tinham a cor preta ou parda; entre os ocupantes de automóvel, 36,6% eram dessa cor; para os motociclistas essa proporção é de 46,3% e é ainda maior entre os ciclistas (47,7%). Finalmente, quase 50% dos pedestres que morreram eram de cor preta ou parda. Ou seja, é uma relação inversa em que uma pessoa de cor preta ou parda tem uma probabilidade, uma possibilidade de vir a morrer por acidente de trânsito muito maior do que as pessoas de cor branca. A escolaridade tem sido analisada como uma aproximação da condição socioeconômica da vítima. Aqui foram considerados dois grupos de anos de estudo: de zero a sete anos de estudos e de 12 e mais anos de estudos, constituindo pessoas com pouca escolaridade e pessoas com escolaridade superior. Assim, os dados mostram que 47,1% dos pedestres que morreram tinham apenas o ensino fundamental, zero a sete anos. Em contraposição, 52,3% dos que morreram em acidente aéreo tinham o ensino superior, ou seja, a distribuição do tipo de acidente de trânsito fatal varia em função da maior ou da menor escolaridade das pessoas. A compreensão dos determinantes socioepidemiológicos das lesões e mortes no trânsito é fundamental para quem trabalha na área de saúde pública, a fim de planejar a assistência às vítimas e as ações de prevenção desses eventos. Privação de sono, distúrbios do sono e sonolência são fatores que acarretam acidentes de trânsito. Essas condições costumam se relacionar à desatenção e à fadiga. A pessoa sonolenta fica desatenta e cansada, seja ela motorista, seja pedestre. Essa desatenção pode ser provocada pela sonolência devido à privação do sono e pelas distúrbios do sono entre pessoas que trabalham por turnos ou que variam o turno de trabalho. Isso altera o ciclo de sono e se torna um fator predisponente de acidente. Quais são os grupos de maior risco para essa sonolência? De acordo com estudos já realizados no país, são os jovens e adultos entre 18 e 39 anos, que trabalham em turnos e têm fragmentação do sono. Pessoas que apresentam problemas de saúde

como apneia e a narcolepsia também constituem um grupo de maior risco à sonolência. O consumo de álcool interage aumentando o sono e debilitando mais as pessoas. Quais são as categorias profissionais mais vulneráveis a essas lesões do trânsito? Pelas condições adversas de trabalho encontram-se os motoristas de táxi, de ônibus e de ambulância, além dos motociclistas e caminhoneiros. Resultados de alguns estudos feitos em Londrina apontam comportamentos de risco das vítimas, como o uso de álcool. Variações de 10% a 29% desses usuários do trânsito apresentavam hálito etílico (15% a 22% dos pedestres; 20% a 29% dos ciclistas; 10% a 20% dos motociclistas e 12% a 19% dos ocupantes de veículo). Ainda chama a atenção que 55% dos motoristas que trabalhavam em horário irregular e 81% dos que trabalhavam em horários fixos haviam consumido cerveja. A motocicleta tem sido identificada como um tipo de veículo altamente perigoso. É crescente o número de acidentes de trânsito fatal e não fatal no Brasil envolvendo esse meio de transporte. Então, ela tem sido associada a maior vulnerabilidade e gravidade dos casos, porque quando não mata, sua vítima acaba ficando com incapacidades e sequelas sérias, graves, severas. O potencial de mortalidade desse tipo de veículo é 10 vezes maior que o dos automóveis, porque a pessoa em uma motocicleta está muito menos protegida, a pancada é direta, seja no asfalto, seja no veículo. Os estudos têm mostrado que as principais vítimas de acidentes com motos são adultos, de 20 a 30 anos, do sexo masculino, que estavam trabalhando, 5% não usavam capacete. Os membros inferiores são os mais afetados nos sobreviventes e a cabeça é a parte do corpo mais afetada entre os mortos. Qual deve ser a atuação do profissional de saúde diante desta realidade: dessa magnitude, distribuição diferenciada e desses fatores determinantes? A resposta consiste na atenção integral e integrada, médica e psicossocial, às vítimas diretas e indiretas, porque, quando não morre, essa vítima procura um serviço de saúde. A área da saúde tem interseção com a questão do trânsito exatamente pelo ônus de ter de atender às vítimas desses problemas. É fundamental o atendimento psicossocial aos usuários de álcool e drogas ilícitas, sejam eles motoristas ou pedestres, porque o risco de acidente de trânsito entre usuários de droga não é só quando eles estão na direção, mas também como pedestres, pois eles perdem a atenção e aca-

bam provocando, muitas vezes, seu próprio acidente de trânsito. Então, o atendimento a esses usuários é fundamental, o psicólogo e os Caps, têm uma missão muito grande em relação a essas questões. Maior cuidado com os exames psicológicos para habilitação de motoristas. Sabemos que tem de tudo nessa questão da habilitação por uma série de problemas que não nos cabe analisar, mas a habilitação precisa ser feita de forma bastante rigorosa, bastante séria, porque boa parte desses acidentes é provocada por um grupo de reincidentes, infratores contumazes. Essas pessoas precisam ser muito bem avaliadas até ser consideradas habilitadas para dirigir. Identificar grupos em áreas mais afetadas, sair do ponto de vista individual e trabalhar mais com a ótica da saúde coletiva, buscando caracterizar, por exemplo, quem são essas vítimas. Em termos epidemiológicos, é possível saber as condições dessas pessoas em termos de faixa de idade e outras variáveis que constituem um perfil socioeconômico e demográfico desse grupo que está morrendo e desse grupo que está se internando, bem como das áreas onde esses eventos mais ocorrem. Este conhecimento é essencial para se pensar medidas preventivas, mais específicas e mais dirigidas às áreas e aos grupos mais afetados. Atuar com gestores, auxiliando na estruturação e na organização da rede de atenção às vítimas nos distintos níveis de atuação (primário, secundário e terciário). Ora, se eu sou estudioso do tema, se tenho conhecimento da área onde mais ocorrem acidentes, se sei qual é o tipo de acidente mais frequente e os grupos mais afetados, posso contribuir para o planejamento de ações de prevenção e de promoção da saúde, no nível do atendimento pré-hospitalar. Posso contribuir com o Samu, com o pessoal que está nos hospitais, com o pessoal da saúde que está nos serviços de reabilitação e com os que estão planejando as ações de assistência e de prevenção. Posso atuar em prol de políticas públicas de prevenção dos acidentes de trânsito dirigidas aos grupos mais vitimizados e vulneráveis, realizar estudos e pesquisas dos fatores determinantes dos acidentes de transporte no nível local. Temos no país uma heterogeneidade muito grande. Os dados aqui apresentados são para o Brasil, mas se os detalharmos por município, por áreas específicas dentro do município, teremos panoramas completamente distintos, diferenciados e que precisamos conhecer para responder a essas questões.

Letícia Marín-León²²

À Saúde Pública compete evitar mortes precoces e diminuir o elevado número de vítimas incapacitadas por acidentes de trânsito (AT), que representam um transtorno à mobilidade, uma vez que paralisam ruas e estradas até que o socorro seja providenciado e a polícia apure os fatos. Inserido nessa temática mais ampla, este texto analisa os AT e sua relação com os comportamentos infratores de jovens do sexo masculino, na faixa etária entre 15 e 34 anos. Discute possíveis causas político-sociais desses acidentes e suas consequências. Analisa dados resultantes de pesquisas, ao mesmo tempo que apresenta possibilidades de prevenção dos AT.

Os jovens do sexo masculino têm elevado risco de morte por acidentes

Como as pesquisas epidemiológicas apontam que mais de 90% dos acidentes estão relacionados a comportamentos infratores (MARIN e QUEIROZ, 2000), centralizarei a discussão nesses comportamentos, na sua determinação social e nas possibilidades de prevenção. Considerando o tema, cabe comentar que mesmo quando os comportamentos infratores não causam acidentes de trânsito, podem, por exemplo, quebrar a harmonia da mobilidade ao forçar outros a ceder o passo ou brecar bruscamente.

Em 1996, coordenei uma pesquisa sobre comportamentos no trânsito com estudantes universitários (MARÍN-LEÓN e VIZZOTTO, 2003). Embora já tenham decorrido mais de dez anos, seus resultados persistem válidos e, pela leitura da bibliografia, observo que esses comportamentos de risco se reproduzem entre os jovens brasileiros e de outros países do mundo. Tal pesquisa foi solicitada pelo Dr. Joel Giglio, coordenador do Núcleo de Pesquisas Psicológicas que, abalado pela morte de dois filhos de seu vizinho, os quais, em alta velocidade, se esmagaram contra um poste depois de uma festa, considerou im-

22 Médica de Saúde Pública da Universidade Estadual de Campinas. Atuação: epidemiologia, mortalidade, saúde mental, acidentes de trânsito, idoso e insegurança alimentar.

portante analisar acidentes de trânsito entre os jovens. O primeiro passo da pesquisa foi o levantamento bibliográfico, nacional e internacional, que levou ao convencimento de que a faixa etária que apresenta o maior risco de morte em acidentes de trânsito é a dos jovens do sexo masculino. Ao focalizar exclusivamente esse grupo de risco, não serão considerados, nestas reflexões, os acidentes que envolvem o sexo feminino nem os atropelamentos, que matam mais os idosos.

No Brasil, em 2007, foram registradas 7.320 mortes de jovens de 15 a 24 anos de idade, o que representa 20 mortes por dia; número superior às mortes ocasionadas pelo conjunto de todas as doenças nessa mesma faixa etária.

No gráfico 1, a linha do sexo masculino apresenta valores superiores a 30 óbitos por 100 mil homens, enquanto a linha do sexo feminino flutua entre 6 e 9 óbitos por 100 mil mulheres. Dessa forma, fica claro, no gráfico 1, que as mulheres não representam um problema para a Saúde Pública. Ainda nesse gráfico, observa-se que entre 1997 e 2000, a mortalidade do sexo masculino diminui, provavelmente devido às medidas implantadas a partir do novo Código de Trânsito, que entrou em vigor em 1998. No entanto, após o ano 2000, a tendência da mortalidade por AT volta a ser crescente, o que significa que a introdução do código conseguiu diminuir os comportamentos de risco para acidentes, mas não teve efeito duradouro. Por esse motivo, é importante compreender por que, embora tenham sido implantadas diversas medidas para punir as infrações, inclusive com a perda da Carteira Nacional de Habilitação (CNH), a tendência da mortalidade por AT no sexo masculino retomou a tendência ascendente.

Tais estatísticas apontam para a necessidade de novamente focalizar o controle dos comportamentos no trânsito. Não são os pedestres que ocasionam os acidentes, embora eventualmente um pedestre bêbado possa descer da calçada de forma totalmente imprevista, sendo impossível ao condutor desviar o automóvel; mas certamente as lesões serão menores se o motorista estiver conduzindo em velocidade compatível com uma rua com pedestres. Então, para mim, quase sempre é o condutor que deve ser responsabilizado.

O maior risco de quem conduz uma moto

Uma categoria com risco ainda maior de falecimento em decorrência de AT é a dos motociclistas. Observa-se que, de 1996 para cá, embora tenhamos o novo código, a mortalidade provocada por acidentes com moto vem aumentando de forma vertiginosa em todo o Brasil, sendo provável que os mais atingidos sejam indivíduos pobres, que adquirem moto por ser a opção mais barata. No Brasil, em 1996, morreram em acidente de moto 514 jovens do sexo masculino de 15 a 34 anos, e em 2007 esse valor atingiu 5016 indivíduos da mesma faixa etária. Dessa forma, faz-se necessário intervir preventivamente para evitar mortes precoces por acidentes de motos.

Está muito claro que a moto é um veículo que deixa o indivíduo totalmente vulnerável. Como é possível que hoje seja exigido, por um lado, que o carro tenha uma estrutura de engenharia tal que absorva muito bem os impactos, que, além do cinto de segurança, tenha seis *airbags* e, por outro lado, seja aceito que se vendam motos sem nenhum tipo de proteção? A indústria automotora, por exemplo, poderia colocar nas motos sensores controladores de distância, mas os motoqueiros teriam de respeitar esses sensores, não os desativando.

A indústria do marketing incentiva as vendas sem qualquer alusão ao perigo de morte no trânsito. Pessoas famosas emprestam sua imagem para essa propaganda irresponsável de motos, desgraçadamente sem ponderar que estão incentivando a morte precoce dos jovens ou destinando muitos a uma vida limitada pela incapacidade.

Dirijo-me a psicólogos, mas também advirto mães e pais: se eu tivesse um filho que pedisse uma moto, falaria: "Eu não dou o dinheiro para moto e, se você tem seu dinheiro e compra a moto, compre também o seu terreno lá no cemitério". A família é a corresponsável por permitir que o filho use um veículo que o deixa tão vulnerável.

Eu torço para que as ONGs dos ciclistas consigam mais adeptos de bicicleta e menos de moto, porque a diferença entre bicicleta e moto é a velocidade que elas atingem: é o impacto da velocidade que ocasiona a morte ou deixa sequelas graves.

Também apoio o incentivo ao transporte público e destaco a responsabilidade do governo em incrementá-lo. Igualmente, cabe a todos não solicitar serviços que dependam de motoboys. Na cidade de São Paulo, está em estudo o uso de vias exclusivas para os motoqueiros; mas sem dúvida, o mais prudente será não usá-las.

Outra deficiência que possibilita a morte de motoqueiros é a fiscalização ineficiente, aliada ao baixo índice de municipalização do trânsito, sobretudo em municípios pequenos, com menos de 100 mil habitantes. Ou eles não usam capacete ou pilotam em velocidades muito acima das permitidas e acabam morrendo.

É possível prevenir as mortes por acidentes de trânsito?

Sim, pois tanto os acidentes com moto como com os demais veículos estão relacionados a comportamentos de risco, tais como o desrespeito às normas do trânsito, a direção logo após ingestão abusiva de bebida alcoólica, a direção em velocidade acima da permitida, a execução de ultrapassagens não permitidas ou perigosas, o avanço em sinal vermelho.

Esses são dados da minha pesquisa com universitários, em que foram comparados estudantes, entre 18 e 25 anos, que dirigiam e nunca tinham tido acidente com os que tinham tido acidente. Observou-se que, embora ambos os grupos referissem ter tido comportamentos de risco, no grupo com ocorrência de acidentes todos esses comportamentos foram mais frequentes: os respondentes informaram dirigir habitualmente em velocidade acima de 130 km/h, dirigir pelo acostamento, dirigir logo após beber e ter sido multados por diferentes infrações.

Ainda, ao comparar os estudantes que tinham tido um ou dois acidentes com os que tinham tido três ou mais acidentes, observou-se que estes apresentavam maior frequência de cada um dos comportamentos de risco investigados – avançar sinal vermelho, dirigir após beber, fazer ultrapassagens proibidas, conduzir em velocidade acima de 130 km/h, brigar no trânsito e participar de rachas. Também referiram maior frequência de multas e intento de suborno. Em relação às multas cabe lembrar que antes de 1998, o Código de Trânsito era mais brando, não havia incorporado critérios

de gravidade de comportamento e reincidência e também a fiscalização era menos frequente e, assim, ser multado era raro.

No início de 2009, fiquei muito indignada com o caso do deputado que matou dois jovens em uma colisão em Curitiba: ele estava alcoolizado e dirigia em altíssima velocidade. Talvez essas mortes tivessem sido evitadas se, anteriormente, a sociedade tivesse se postado contra o comportamento temerário desse deputado que, embora houvesse ultrapassado os 20 pontos por infrações no trânsito, continuava dirigindo de forma temerária.

Por que houve omissão do pessoal da fiscalização e dos responsáveis pelo processamento das multas? Por que não foram à casa ou ao local de trabalho dele, que é muito bem-conhecido, para notificá-lo? Quantos casos como esse acontecem diariamente?

A meu ver, esse fato caracteriza a aceitação social dos comportamentos infratores. Ainda nos primeiros dias, os meios de comunicação não noticiaram que o ex-deputado estava alcoolizado, provavelmente por causa de sua posição. Também a mãe de uma das vítimas teve dificuldade para ser escutada nas suas denúncias sobre o estado de embriaguez do ex-deputado. Será que os meios de comunicação tentavam impor a imagem de um simples acidente, produto do azar, para não ter problema com uma pessoa influente?

O gráfico 2 mostra como o exercício da fiscalização, da punição e da educação para o trânsito, entre outros, varia entre estados. Nesse gráfico, representam-se apenas os estados com estatísticas de boa qualidade no Sistema de Informações de Mortalidade em 2007, e inclui-se apenas a faixa etária que é a mais recorrente em acidentes, que é a de 15 a 34 anos. Observa-se que, na faixa etária de 15 a 24, Rio Grande do Sul, Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo apresentaram taxas de no máximo 80 óbitos por 100.000 homens; já em Mato Grosso do Sul, Espírito Santo, Paraná e Santa Catarina, essa mortalidade foi superior a 120 óbitos por 100.000 homens. Então, as estatísticas do Paraná, que é o estado do ex-deputado, apontam para elevada frequência na população de comportamento infrator, que conduz a mortes por acidentes no trânsito. É uma pena que em Curitiba, cidade famosa por seu transporte público e ciclovias, existam pessoas como esse ex-deputado, que transgridem ostensivamente a lei, e funcionários encarregados da fiscalização e de controle de infrações no trânsito, que

não fiscalizam ou não zelam pelo cumprimento da lei. Assim, um problema para a adoção de comportamentos cidadãos é a falta de fiscalização efetiva aliada à falta de credibilidade de que a lei será cumprida.

A população não cobra atuação exemplar das autoridades. Frequentemente, assim como esse deputado, há diversas outras autoridades infringindo as leis de trânsito. O fato é noticiado, mas nada acontece. Outro caso que mereceu destaque é de uma guarda no Rio de Janeiro, que multou o filho de um desembargador. Injustamente, ela foi punida. Então, outros guardas ficam ressentidos em multar alguém que possa ser influente. Qual é o aprendizado? As crianças, vendo a impunidade estampada nos jornais, na televisão, que razões encontrarão para cumprir as normas de trânsito quando forem motoristas? Não tem sentido cumprir se quem viola as regras não tem punição nenhuma.

A fiscalização presencial no trânsito é uma tarefa complicada, visto a pressão que os guardas sofrem dos condutores infratores que, ao ser parados, alegam toda classe de motivos para seu comportamento não ser punido, como por exemplo: "A rua está muito livre, por isso eu podia correr", "Dava para ver que não vinha ninguém nessa mão, por isso eu fui contramão", e, ainda, aqueles que usam o famoso "Você sabe com quem está falando?" para intimidar o guarda. Muitos motoristas não assumem que têm comportamento de risco que coloca a mobilidade e, sobretudo, a vida em risco, e ainda conseguem convencer os guardas a não multá-los.

Embora a legislação seja muito boa e clara, com um sistema de infrações muito bem-definido, a ela se opõe, além da falta de manifestação da sociedade, outro problema, contrário aos interesses da cidadania: o individualismo, que faz surgir a indústria de anular multas. Existem advogados que ganham a vida com processos de anulação de infrações de trânsito.

Há também famílias que contribuem para a manutenção de comportamentos transgressores e o individualismo e a irresponsabilidade de seus filhos, ao aceitar a transferência das infrações. Não estão fazendo nenhum favor aos filhos, mas cedem ante a ideia de eles serem prejudicados por não poder dirigir ou por ter de fazer novamente o curso e a prova para obter a carteira de habilitação. Com esse comportamento, as famílias estão aceitando que o filho morra no trânsito ou mate alguém.

Como atuar para prevenir o consumo de bebidas alcoólicas?

A lei seca de junho de 2008 é importante, mas é fundamental que o governo fiscalize e faça cumprir a legislação. Os bares podem ajudar e as autoridades deveriam dar exemplo, mantendo-se longe do volante após beber.

Uma pesquisa recente com dados do Vigitel analisou as respostas de pessoas do sexo masculino de 18 anos ou mais, à pergunta "Bebeu alguma vez nos últimos 30 dias, 5 doses ou mais e depois dirigiu?" (MOURRA et al., 2009). Trata-se de entrevistas a usuários de telefone fixo, isto é, pessoas com um maior poder aquisitivo, realizadas entre julho de 2007 e maio de 2009. Foram entrevistas pelo menos duas mil pessoas por cidade, totalizando 54 mil entrevistas por ano. Analisando-se os dados mensais da prevalência de "beber e logo dirigir", observa-se que no mês de junho de 2008, mês da instituição da Lei nº 11.705 (lei seca), 1,9% dos motoristas referiam dirigir após consumo abusivo de bebidas alcoólicas. Houve queda desse comportamento para 0,8% em agosto de 2008, mas volta a aumentar até atingir 1,6% em dezembro daquele ano; caindo nos primeiros meses de 2009, mas novamente voltando a aumentar e atingindo 2,9% em maio de 2009.

A lei é ótima, mas quem a cumpre? Percebe-se que não está sendo cumprida. Se houvesse fiscalização e punição, seria respeitada e os valores dessa prevalência estariam próximos de zero. Cabe destacar que essas estatísticas não são de alcoólatras: trata-se de pessoas que, depois de um dia normal, saíram para beber cerveja ou outras bebidas alcoólicas, beberam mais de quatro doses e voltaram para casa dirigindo um carro. O fato é que esse comportamento está associado em todo o mundo a elevado risco de acidentes e por isso deve ser controlado e punido.

Quais são as possibilidades de prevenção de AT pela família?

Acompanhar, orientar e fiscalizar o desempenho dos filhos no volante. A família pode estabelecer que o jovem, nos primeiros anos como motorista, use apenas carros de baixa potência. Provavelmente, para mui-

tos adolescentes, o ideal seria dirigir um veículo que possa atingir velocidades superiores a 160 km/h, mas em um primeiro momento, realmente é muito mais seguro que comecem com um automóvel de pequena potência. Os pais têm de saber dizer não e manter sua disposição de não permitir o uso de carros velozes.

Também devem deixar claro para os jovens que eles têm de responder por seus erros, assumindo seus pontos por infração e pagando suas multas. Além disso, atentar para que os componentes do grupo familiar que costumam apresentar comportamentos de risco aprendam a respeitar as normas, recorrendo a tratamento psicológico se for o caso. Outrossim, propiciar que os amantes de esportes radicais que apresentam o perfil de *high sensation seeking* aprendam a dissociar o trânsito da arena de seu prazer, aprendendo a ter um comportamento cidadão no trânsito, deixando a procura por "adrenalina" apenas para os esportes radicais.

A família é fundamental, em se tratando da prevenção dos AT dos jovens. Quando não há família por perto, como no caso de muitos estudantes ou de jovens que trabalham em outras localidades, são os amigos ou colegas que têm de assumir o papel protetor.

Como os psicólogos podem contribuir para a prevenção dos acidentes de trânsito?

Quando a avaliação de saúde mental para a carteira de habilitação apontar: falta de controle emocional, consumo excessivo de álcool, agressividade, raiva, *high sensation seeking*, baixa tolerância à frustração ou consumo de drogas, sugeriria que os psicólogos orientem o candidato e sua família para maior cuidado e vigilância no trânsito.

Para que os psicólogos pudessem orientar a família, teria de ser exigido que todo candidato jovem comparecesse à avaliação de saúde mental acompanhado do pai, da mãe ou de ambos. Dessa forma, ante qualquer suspeita de desvio da normalidade, os psicólogos poderiam conversar com a família, orientando para redobrar a atenção sobre aquele filho. Ainda conforme a avaliação, alguns desses casos poderiam até ser encaminhados a sessões de terapia para melhor acompanhamento.

Outra sugestão seria submeter o candidato à avaliação psicológica ante qualquer indício de problema psicológico.

Os psicólogos ainda poderiam orientar as famílias para instituir de forma rígida a condução apenas de carros de pouca potência, por aqueles jovens com agressividade exacerbada ou com outros indícios de comportamento de risco para o trânsito.

Caberia ainda discutir a possibilidade de os Conselhos Regionais de Psicologia terem um conselheiro que analisasse casos, encaminhados pelos diversos municípios por apresentar indícios de algum problema de saúde mental que pudesse ameaçar a segurança no trânsito. Assim, principalmente os psicólogos de cidades pequenas se sentiriam respaldados pela entidade de classe, que seria a que daria o último veredicto.

O Gráfico 3 é a prova de que é possível prevenir. Nesse gráfico, apresentam-se as taxas de mortalidade por AT de diversos países, de jovens do sexo masculino, sendo que o dado do Brasil corresponde ao do conjunto dos estados com estatísticas muito confiáveis.

Na faixa de 15 a 24 anos, no Brasil observam-se 89 óbitos por 100 mil homens; enquanto no Japão, nessa mesma faixa etária, morrem 10 jovens, na Argentina, 14 e na Alemanha, 14,9.

Perguntei a uma amiga que mora na Alemanha: "Como é possível essa mortalidade baixa nos jovens, se vocês têm estradas em que o normal é 160 km/h?" A resposta dela foi: "Aqui nenhum adolescente que sai para uma festa ou para um bar vai com seu carro. Ele usa táxi ou transporte público, existe muita fiscalização e você perde a carteira por um mês, dependendo da infração, por dois, por três meses, por um ano, conforme for". Assim, podemos concluir que o Brasil conseguirá as cifras baixas dos países do Gráfico 3 somente quando for implantada fiscalização adequada.

Qual é o papel do governo na prevenção dos AT?

Para mim, o principal é a fiscalização. Considero que os programas educativos em escolas, universidades ou trabalho conseguirão atingir seu objetivo apenas se a família e a fiscalização de governo estiverem presentes e muito atuantes.

A fiscalização governamental não deve se limitar às ruas e rodovias: ela deve estar atenta a que não se pratiquem fraudes via internet ou por maus funcionários que só visam ao lucro. Ainda, o governo deve agilizar o trabalho de seus funcionários, cuidando para que empreguem seu tempo construtivamente, e não em processos burocráticos iniciados por pessoas que querem continuar infringindo as normas do trânsito, recorrendo das multas.

Outro aspecto que deveria ser repensado situa-se na área judicial, em que muitas ações terminam por meio de acordo entre o motorista infrator e a vítima de AT. Visto que mudar comportamentos é difícil e acordos exclusivamente monetários são insuficientes para diminuir as infrações, sugiro que, independentemente de qualquer acordo, os infratores tenham a obrigação de passar por sessões educativas de reavaliação do comportamento no trânsito.

Também o governo deve estar atento a que as autoescolas ministrem toda a carga horária necessária para que o aluno consiga vir a ser um motorista capacitado para enfrentar o trânsito sem ocasionar acidentes. Na carga de aulas práticas deveria ser cobrada a prática da direção defensiva. Deveria o governo eliminar as autoescolas que visam apenas ao lucro e entregam uma carteira de habilitação sem ter formado os alunos.

Advogo também que o governo deveria disponibilizar um canal direto de comunicação da sociedade com as autoridades municipais, estaduais e federais para que os cidadãos pudessem informar sobre pessoas com comportamentos infratores das normas do trânsito em sua comunidade.

Embora seja fundamental a atuação do governo, as ONGs, os meios de comunicação e os conselhos profissionais têm muito a contribuir para que os motoristas apresentem comportamentos realmente cidadãos e éticos no trânsito. É incumbência de todos pressionar o governo para que aprimore as medidas de fiscalização e que o sistema de pontos e cobrança de multas seja ágil e eficiente para toda a população, sem privilégios para os protegidos das autoridades do momento.

Referências

MARÍN, L. e QUEIROZ, M. S. A atualidade dos acidentes de trânsito na era da velocidade: uma visão geral. *Cad. Saúde Pública*, jan./2000, v. 16, n.1, p. 7-21.

MARÍN-LEÓN, L e VIZZOTTO, M. M. Comportamentos no trânsito: um estudo epidemiológico com estudantes universitários. *Cad. Saúde Pública*, abr./2003, v. 19, n. 2, p. 515-523.

MOURA, E. C. et al. Direção de veículos motorizados após consumo abusivo de bebidas alcoólicas, Brasil, 2006 a 2009. *Rev. Saúde Pública*, out./2009, v. 43, n. 5, p. 891-894.

Gráfico 1 – Tendências das taxas de mortalidade por acidentes de trânsito segundo sexo. Brasil, 1990-2006

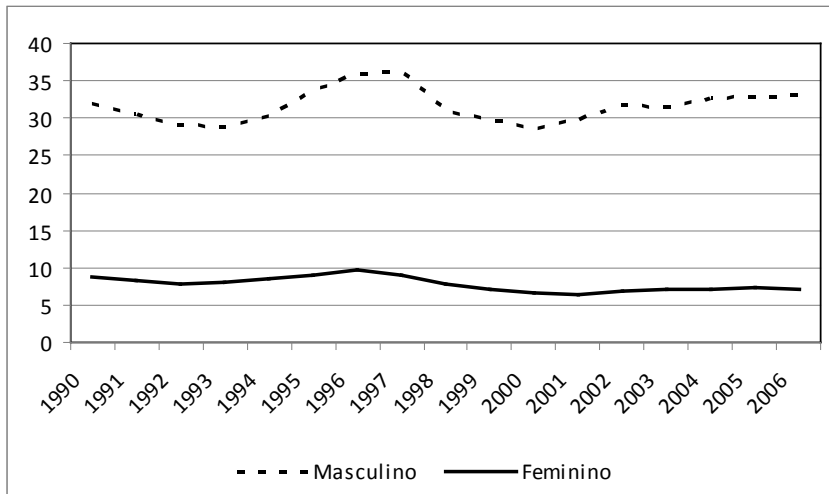


Gráfico 2

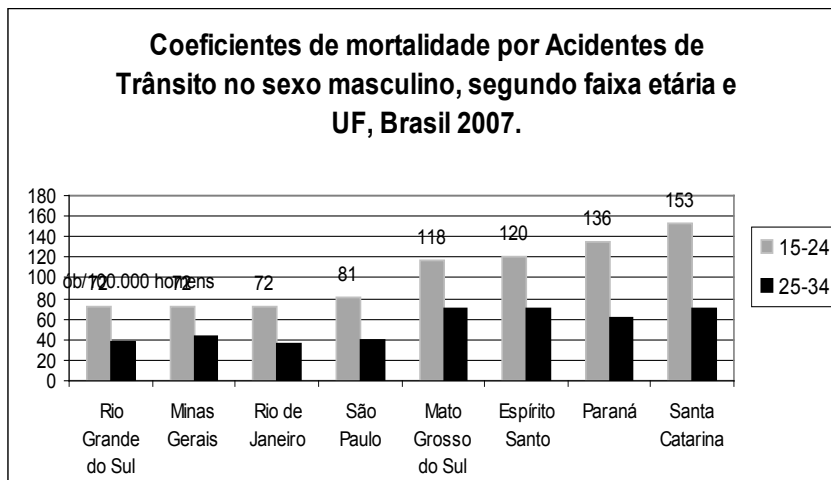
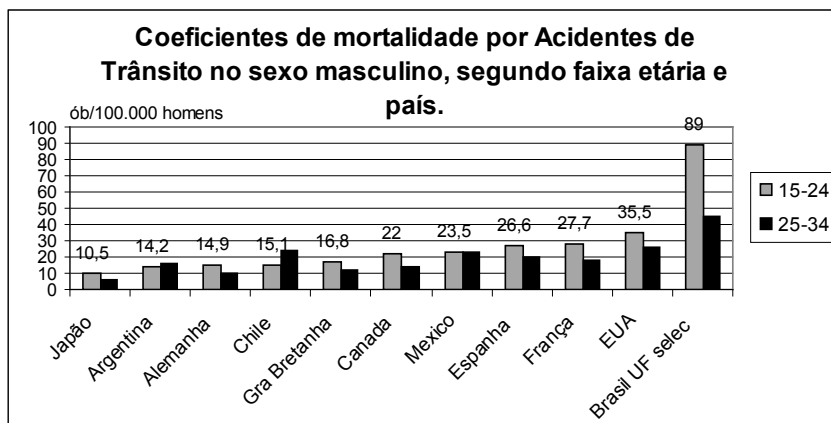


Gráfico 3



Países obtidos de WHO Mortality Database disponível em www.who.int acessado em 8/10/2009.

O processo de proletarianização nas grandes cidades e a urbanização crítica acessam a situação de penúria social nas periferias urbanas²⁴, incluindo uma mobilidade social descendente – gente que sai dos seus espaços de moradia, para residir ainda mais precariamente, como estratégia de sobrevivência (quando há uma urbanização ou qualquer programa social de promoção dos lugares periféricos em que reside) –, seja porque os mais pobres não conseguem pagar novos tributos, na área agora mais urbanizada, seja porque é a única coisa de valor que passam a possuir e acabam por comercializar, seja porque sumariamente são expulsos. Então, a geografia urbana, além da mobilidade pendular – casa-trabalho –, que constituiu um pensamento sobre a singularidade da casa urbana²⁵ reúne elementos para a compreensão dessa mobilidade urbana muito perversa, com raízes econômicas implicadas nas crises sociais que ora vivemos. Ainda a considerar, além dessa mobilidade descendente, a reprodução de movimentos migratórios, como a migração NE-SE, entre as significativas, apesar da redução relativa e dos limites de postos de trabalho nos lugares de destino consolidados, como as grandes cidades²⁶. Em outros trabalhos, consideramos a migração dirigida – de peões de obra da construção – gente que, com ou sem documentação pessoal, é trazida para São Paulo ou outros centros, para um suposto trabalho.

23 Professora doutora do Departamento de Geografia, da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, da Universidade de São Paulo. ameluisa@usp.br.

24 Há periferias nas áreas centrais. Podemos, mais apropriadamente, falar em uma diferenciação de centros e periferias.

25 GEORGE, Pierre. *Geografia Urbana*. São Paulo: Difel, 1983. Texto original datado de 1961, sob o título de *Précis de géographie urbaine*.

26 TORRES, Haroldo. A fronteira paulistana. In: MARQUES, Eduardo; TORRES, Haroldo. *São Paulo – Segregação, pobreza e desigualdades sociais*. São Paulo: SENAC São Paulo, 2005, p. 101–119.

A retenção dessa documentação, quando ela existe, não é uma exceção, mas uma prática reincidente²⁷.

À mobilidade do trabalho, necessária à constituição de uma massa de trabalhadores disponível para novas rotações de capital, acresce-se a mobilidade do habitat, quando a produção do espaço urbano torna-se central, entre os negócios capitalizados, e envolve uma economia política do espaço, que o produz enquanto raro e, economicamente, produtivo; espaço antes menos capitalizado. Assim, o processo de urbanização inclui a expropriação social, ao mesmo tempo que a exploração do trabalho. Uma concepção inauguradora de seus conteúdos é aquela sobre a espoliação urbana, por Lucio Kowarick²⁸.

Quando há perspectiva de consolidação de centralidades subordinadas nas periferias (grandes avenidas, como eixos de circulação), logo há quem garanta a sua solidez – apesar da informalidade dos loteamentos – pela presença de grandes redes comerciais, como as Casas Bahia, por exemplo, e redes bancárias, como o Banco Bradesco. Pode-se falar de uma estratificação espacial das centralidades: de centralidades locais – que facilitam a vida cotidiana da população em sua mobilidade diária e oferecem os serviços e comércio básicos – às regionais (na mesma zona da metrópole) – que incluem as redes comerciais e de serviços de maior porte às metropolitanas – cujo acesso é mais reduzido e que podem incluir uma inserção profissional necessária à sobrevivência – e assim por diante. Portanto, trata-se da densidade relativa da composição orgânica do espaço.

Ao mesmo tempo tem-se a produção de novas centralidades, que conduzem à mobilidade espacial da população originária do lugar e a empurra para a fronteira dessa nova nucleação.

Se a história recente do capitalismo, de pelo menos um século, expõe a produção do espaço urbano como negócio lucrativo, a mo-

27 DAMIANI, Amélia Luisa. *Na busca das favelas o encontro do 'peão' que permanece* – as favelas de Cubatão num quadro de desenvolvimento do centro petroquímico-siderúrgico. Dissertação de mestrado. São Paulo: Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, 1984.

28 KOWARICK, Lúcio. *A espoliação urbana*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979.

bilidade pendular, recrudescida exatamente por esta mercantilização do espaço, define o estranhamento de segundo grau a que os moradores estão expostos, diante dos longos percursos diários. Poderia ser traduzida como um dos conteúdos da urbanização, mas seria preciso alçá-la à noção do *tempo obrigatório*²⁹. Tempo da cotidianidade, retirado da vida social e humana, esvaziado de relações sociais vivas, cumprindo a função estrita do movimento casa-trabalho e a função histórica de destituição da subjetividade humana, pela humilhação e redução da experiência urbana, que significa.

Em relação à temática – mobilidade do trânsito e mobilidade humana –, seria preciso considerar que a mobilidade do trânsito não pode ser desprezada, pois as periferias, hoje, estão a horas dos lugares possíveis de trabalho – chegando a mais de três horas, em alguns casos.

Se o trabalhador tem passe ou ajuda de custo para transporte, quando o tem, desvia essa verba para outros usos e anda a pé, mais do que se imagina³⁰.

Carro, sim, alguns têm; alguns, perante os milhões que dependem do transporte coletivo. Houve e há movimentos urbanos que continuam a lutar não só pelo transporte coletivo, mas por seu trajeto – o que é bem significativo –, na tentativa de reduzir o tempo obrigatório gasto na circulação. Psicologicamente, o que significa?

O homem comum e pobre convive com uma série de formas de humilhação, que reproduzem as sujeições sociais. O tempo obrigatório é um tempo cotidiano e não é menor na explicação das diferenças sociais e na sua reprodução.

Em uma concepção reconhecida em bibliografia geográfica significativa, o espaço social se realiza enquanto vivência, social e individual, redutora de experiências possíveis – uma noção ampliada de sobrevi-

29 GEORGE, Pierre. Geografia Urbana. São Paulo: Difel, 1983. Texto original datado de 1961, sob o título de *Précis de géographie urbaine*.

30 ROCHA, Alexandre Souza da. *Centralidade e Periferia na Grande São Paulo* – Abordagem crítica sobre o morar na periferia da metrópole. Dissertação de Mestrado. São Paulo: Departamento de Geografia, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, 2000.

vência apoia-se nessa realidade social. A própria circulação diária na metrópole metamorfoseia o espaço em tempo de circulação ou tempo obrigatório. Nesse caso, estamos no caminho de localizar a compreensão necessária do plano do cotidiano, nos estudos geográficos.

Disso pode-se chegar às formas de confinamento: sem emprego, sem dinheiro para condução, só se "vive" o entorno e suas mazelas. Tendo ou não carro. A sociedade imperante é a do automóvel, que passa a ser um signo de promoção social para todos. Com todas as consequências de uma inserção precária incluída: não se tem emprego, mas não se está excluído, pois se desejam essas formas fictícias de inserção. O crédito mantém esse imaginário como latente, para parte da população empobrecida. A classe média instaura a vida cotidiana, no sentido de ser parâmetro e ideário para os mais pobres. A televisão produz e/ou reforça essa mística.

Ambas as mobilidades: a do trânsito e a do trabalho – considerando o que é o transporte nas e para as periferias urbanas e o limite dos postos de trabalho – são indícios dos limites sociais que vivemos; de um estado social crítico.

Guy Debord traduz de forma extraordinária o que é a vida cotidiana, mencionando neste momento a contribuição de Henri Lefebvre, diz: terminadas as especialidades, é o resto³¹. De Certeau avalia se haveria um método para discernir os resíduos, o que sobra do que é concertado, organizado³². Agnes Heller estabelece a necessidade de superar o individual-particular, próprio do cotidiano³³. Como é trabalhar com o resto? Ele nos diz sobre as grandes estruturas e também quão distantes e estrangeiras são, embora se imiscuem na vida de cada um.

A "realidade vivida", ainda que materialmente invadida pelas abstrações, é distinta delas e até oposta³⁴.

Há uma correspondência entre todas as formas de submissão e de alienação e a vida com seus limites reais, mas correspondência não é coin-

31 *INTERNATIONALE SITUATIONNISTE*. Paris: Fayard, 1997.

32 CERTEAU, Michel de. *A invenção do cotidiano – artes de fazer*. Petrópolis, RJ: Vozes, 1994.

33 HELLER, Ágnes. *Sociología de la vida cotidiana*. Barcelona: Península, 1977.

34 Parafraseando Jappe sobre a relação entre realidade vivida e espetáculo. (JAPPE, Anselm. Guy Debord. Petrópolis, RJ: Vozes, 1999, p. 46).

cidência. É preciso examinar como chega à vida real e comum, a ponto de torná-la estrita sobrevivência, o que a pressiona e nega. O trabalho do negativo está incluso nessa relação e ele está sempre por resgatar. O ponto de partida não é a coincidência, simples identidade, mas o embate. Assim, pode-se incluir, na produção dos limites do viver, a violência. A violência da presença de institucionalidades várias que atravessam a vida, ainda mais, nas áreas mais empobrecidas. Podemos pensar, nos termos de Neil Smith³⁵, na produção de escalas geográficas; elas, também, não como premissas a conferir, mas em constituição, e, portanto, é importante esclarecer o significado da constituição de escalas geográficas de maior amplitude, que percorrem as de menor alcance e invadem, de modo por vezes bizarro, a vida diária do homem comum. Sim, a ordem distante paira na vida cotidiana, aquela discernida como próxima para esse homem. Aquilo que do exterior o envolve, que não domina, que pode encantá-lo, submetê-lo, tornar-se poderoso diante dele, assombrá-lo, vem de uma escala mais ampla, com outra racionalidade e estratégias que se impõem perante ele. Vem de cima. Toda a literatura sobre o cotidiano, especialmente aquela com raiz em uma teoria crítica, o inclui como conceito necessário pela desigual relação entre o vivido imediato e as mediações que de cima chegam a ele e, interiorizadas, definem contradições internas. Muitos falam em atraso da vida cotidiana, relativamente às possibilidades técnicas e científicas próprias de nossa história.

Extensiva e intensivamente, essas autoridades e abstrações invadem a vida cotidiana. Extensivamente, pois, mais e mais "momentos" sofrem seu comando; intensivamente, então, o que é exterior se interioriza de modo que se defina a vida cotidiana como cotidianidade, quando as pressões a comandam de modo a regular tempos e espaços que lhe são próprios. Aqui, nos estudos existentes, faz-se uma distinção entre estilos de vida e cotidianidade, esta última como expressão da deterioração dos primeiros³⁶. Nessa deterioração podemos incluir a

35 SMITH, Neil. Geografia, diferencia y políticas de escala. In: *Terra Livre*. São Paulo: AGB, ano 18, n. 19, jul./dez./2002, p. 127-146.

36 LEFEBVRE, Henri. *Métaphilosophie – Prolégomènes*. Paris: Les Éditions De Minuit, 1965.

autonomia das representações: um tênis de marca pode seduzir um jovem da periferia urbana e ele pode morrer ou matar para consegui-lo. A sedução do consumo é um grande agente de inserção precária, inclusive para quem não tem mais inserção produtiva, pelo menos formal.

Mesmo obtendo-se como resultado a total aniquilação da liberdade de viver o imediato, sem fantasmagorias reais, e nesse imediato não encontrar nada além dessa adequação, o imediato é um *momento*, que não parte desse conciliar-se, como pressuposto, coloca-se a possibilidade de liberdade ou resistência: residualmente, contém o *ato*.

O espaço, em princípio, guarda tempos, guarda ações, guarda representações, guarda momentos e atos; ele se realiza como mais de um espaço, realiza-se como implicação de espaços sociais³⁷. Enquanto temporalidades, são temporalidades desiguais coexistentes. Nas periferias da Metrópole de São Paulo, não é difícil verificar a presença do agrário, da cultura camponesa, meio perdida, mais ou meio rota, convivendo com o industrial e o urbano.

Considerando a implicação dos espaços sociais, muitos são os espaços que se vivem de modo subterrâneo, premidos por outro mais funcional e aparentemente exclusivo: espaços históricos, referências culturais; espaços híbridos – incluindo a convivência do rural e do urbano, em áreas tidas como francamente urbanas ou rurais; espaços naturais, que como tais acontecem na vida das pessoas – e trazem, para a escala da vida comum, outras escalas mais abrangentes, que podem aparecer como representação não dominada, veja-se a problemática ambiental e sua vivência por quem mora em áreas de proteção ambiental, por exemplo; as hierarquias miúdas e profundas nos espaços menores e locais – entre elas, a das lideranças do tráfico de drogas nas áreas mais pobres, submetidas a seu comando, etc.

Tem-se um quadro mais aprofundado do que é viver nos vários lugares, definidos então como tais: como lugares.

Entre o espaço puro e frio, grau zero, hiperfuncional, plasmado em um projeto e em uma estratégia que só refletem os negócios capitalistas, e a realidade e ocupação do espaço, podem existir relevos e

37 LEFEBVRE, Henri. La production de l'espace. Paris: Anthropos, 2000, 4. ed.

sítios psicogeográficos. Eis uma expressão gráfica da distância entre esses dois pontos:

0

100

Espaço	Sítios e relevos
Puro	psicogeográficos
Frio	

O relevo psicogeográfico inclui o exercício psicogeográfico ou o jogo psicogeográfico, que acorda o sujeito para os limites de sua relação com o corpo e com o espaço e, ao mesmo tempo, é a busca de uma relação real possível com o espaço, sem ser alienante. Sobre o caráter psicogeográfico, é "o que manifesta a ação direta do meio geográfico sobre a afetividade".³⁸

Quando a relação com o espaço é abstrata e mediática – ao modo de nossa economia –, ela destrói o corpo, como sensibilidade, afeto, felicidade, atos lúdicos. A busca da mudança cotidiana é central na negação da totalização da vida pelo econômico, que absorve francamente as cidades.

Do ponto de vista da Geografia, estaríamos assim recuperando o espaço que Pierre George chamou de *espaço de relação*, enquanto espaço que "associa o vivido ao representado, a realidade ao mito", sendo o mundo, na definição do autor define como "dividido em espaços de relações, na verdade superpostos, não sem contradições".

A consciência de ocupar um espaço de localização é uma das formas mais simples da consciência da própria existência. A consciência de viver no interior de um sistema de relações que concerne a porções de espaço mais ou menos distantes, é, sem dúvida, menos imediata e menos generalizada. A imprensa e a informação audiovisual mundializam o espaço exterior e o espaço vivido mais do que contribuem para que se perceba o espaço de relação que concerne a uma coletividade determinada.³⁹

38 DEBORD, Guy (org.). *Potlatch* (1954-1957). Paris: Gallimard, 1996, p. 200.

39 GEORGE, Pierre. *Sociologia y Geografia*. Barcelona: Península, 1974, 2. ed, p. 43-44.

O acento na vivência pode sugerir desde encontrar uma resistência às institucionalidades postas no dia a dia, como decifrar os termos desumanizadores do que pesa do alto e de fora e atinge a vida cotidiana do homem comum. Até o limite da constituição do tempo cotidiano como a negação do tempo histórico, como tempo pseudocíclico⁴⁰. Não vivemos as sociedades tradicionais, com seus estilos de vida, mas enredamo-nos em um tempo que paralisa nossa ação e consciência, em relação às transformações possíveis. O tempo da história aparta-se, separa-se, de nós. As formas particulares de mobilidade humana, inclusiva, superada, a mobilidade do trânsito, expõem a totalização das alienações têmporo-espaciais: *as separações*.

O tempo espacializado, alienado, o ritmo linear do trabalho abstrato, realizado como tempo de trabalho, de Georges Lukács⁴¹, estendido e desviado por Guy Debord, remete à alienação espacial: à perda da qualidade do trabalho, acresce-se àquela de todos os lugares, qualidade perdida e espaço reduzido a espaço livre da mercadoria⁴². Equivale à perda de espaços e tempos dos indivíduos, mergulhados na mercantilização generalizada, que envolve seus espaços e tempos de trabalho, de moradia, de lazer; de vida de modo geral.

Sinaliza-se um momento importante da interpretação da subjetividade humana possível e das formas de seu comprometimento. O sujeito aparece, neste momento, vivenciando a personificação de todo esse processo abstrato: a destituição de sua subjetividade, personificando os objetos e superobjetos; o carro, por exemplo⁴³. Há estudos sobre as metamorfoses comportamentais dos indivíduos nesta situação: o poder do carro; a humilhação vivida com os limites dos transportes coletivos; a concorrência entre os transportes de cargas, de pessoas, transporte privado e público...

40 DEBORD, Guy. *La Société du Spectacle*. Paris: Gallimard, 1992.

41 LUKÁCS, Georg. *História e Consciência de Classe* – estudos sobre a dialética marxista. São Paulo: Martins Fontes, 2003.

42 DEBORD, Guy. *La Société du Spectacle*. Paris: Gallimard, 1992.

43 Sobre os objetos e superobjetos, ver: LEFEBVRE, Henri. *Du rural à l'urbain*. Paris: Anthropos, 2001, 3. ed.

A mobilidade do trânsito sinaliza, em seu fundamento, não somente um problema de circulação, *stricto sensu*, mas os termos da produção social geral e do mundo mercantil, enquanto vivência problemática da subjetividade humana. A migração pendular nas cidades cumpre as distâncias do lugar de trabalho e de moradia, em um universo mercantil; universo este que produz a segregação socioespacial e amplia as distâncias físicas e sociais, apesar do aparato técnico à disposição, encurtando distâncias, como o metrô, por exemplo – sem considerar que diante da dimensão da problemática da circulação diária da população, ele ainda pouco significa. Ainda a considerar que este aparato material e técnico valoriza os lugares e equivale, também, à expropriação de sua população originária (potencialmente). As exigências do sistema de circulação acabam por tornar as grandes vias espaços produtivos, no sentido, por exemplo, de definir sistemas condominiais nas suas proximidades, e, atualmente, estruturas logísticas apropriadas à circulação mais rápida das mercadorias. Aqui a noção de separação se explicita: a cisão na proximidade⁴⁴.

A mobilidade do trânsito ampliada e redefinida como mobilidade humana aprofunda sua concepção, no interior de uma teoria crítica, pois se aproxima da essência da problemática em questão: a mobilidade do trabalho, ampliada como mobilidade do habitat, considerando a produção do espaço e sua valorização, nos termos históricos de realização da mobilidade humana.

A mobilidade do trabalho, inerente à realização da sociedade moderna, que equivale a desemprego, mudança de emprego, migrações internas e externas – nacionais, regionais, internacionais –, enfim, a crise do trabalho, também implica a mobilidade pendular cotidiana, como tempo obrigatório da cotidianidade.

Podemos, como dissemos anteriormente, indicar no interior da mobilidade do trabalho, a mobilidade do habitat, diante das valorizações constantes do espaço produzido, propondo novas centralidades. A ideia de sustentabilidade, de superação da cotidianidade posta, sem atingir os conteúdos fundamentais des-

44 DEBORD, Guy. *Le déclin et la chute de l'économie spectaculaire-marchande*. Abbeville: Jean-Jacques Pauvert Aux Belles Lettres, 1993.

se processo econômico e social, é uma representação ilusória e, ao mesmo tempo, eficaz, pois é parte dessa economia política do espaço. Portanto, constitui novo modo de reprodução social e continuidade crítica da mobilidade humana, como problemática crucial da constituição de subjetividades humanas: a naturalização do social.

E o resto?

Ele nos interessa.

A busca de sítios espontaneamente psicogeográficos e o reconhecimento das construções e *formas de mobilidade* que enquadram milhares de pessoas nas periferias, alojando pessoas tristes, são momentos indispensáveis⁴⁵.

45 Potlatch, p. 54.

Mesa – Impactos da (i)mobilidade na produção da subjetividade

Gislene Maia de Macedo⁴⁶

O tema "Impactos da (i)mobilidade na produção da subjetividade" é bastante enigmático quando nos convida a pensar sobre as implicações dessa contradição. No curso de Psicologia da Universidade Federal de Ceará, no Campus de Sobral, temos o projeto de pesquisa e extensão que se chama "A estrada de quem vê passar: subjetividades em trânsito" ⁴⁷. Diferentemente do recorte urbano da metrópole, pensamos sob uma perspectiva muito singular de realidades que estão, eu acredito, ainda fora da discussão que acontece sobre mobilidade e Psicologia. Coisas acontecem pelo Brasil e não acontecem apenas nas grandes cidades. Eu diria até que elas acontecem com muito mais singularidade em outros lugares. E é um pouco por essa experiência de estar em grandes cidades, ter morado em grandes metrópoles, mas particularmente, hoje, trabalhar e residir no interior do Ceará, que pude formular melhor as questões sobre a relação entre a Psicologia e mobilidade. Preparei um texto que versa tanto sobre digressões teóricas como por alguns resultados dos estudos que realizamos no "Estrada". Nós trabalhamos com a realização de um documentário etnográfico sobre mobilidade humana, no semiárido do Ceará. Muitas idas e vindas, muito movimento, surge-me o título para esse texto: *Desconstruindo Helenas*. O texto foi

46 Professora doutora adjunta I da Universidade Federal do Ceará/Sobral/ Psicologia – gislene.macedo@uol.com.br.

47 Projeto de extensão vinculado ao Laboratório de Identidade, *Cultura e Subjetividade*, Laicus, grupo de pesquisa do CNPq.

se fazendo a partir desse título: *Desconstruindo Helenas*⁴⁸, mas não sei que Helenas são essas. Descobriremos juntos.

Pensar o fenômeno da 'movimentação humana' em nossos dias é considerar a diversidade de usos (e abusos) do espaço público e os modos de subjetivação inerentes ao constructo adverso das relações e pactos sociais engendrados a conflitos de toda sorte, evidenciados quando estamos em trânsito. Em quase todo lugar hoje em dia é possível estar conectado, em sintonia com a velocidade dos nossos tempos.

Vindo no *Air Bus*, no ônibus do aeroporto de Guarulhos para São Paulo, fui surpreendida com um ônibus que já tem *wireless*, duas mesinhas de trabalho, de maneira que as pessoas que chegam a negócios, desembarcam, embarcam no ônibus e já podem continuar trabalhando. Então, o recorte da produção, esse território, mesmo em movimento, onde temos a impressão de estar parados, tem a ver com o manter-se produtivo e não há desculpa de dizer que você não viu seu e-mail hoje em dia. E foi com base nisso que eu escrevi essa frase.

Para ser menos precisa, diria que não são nossos os tempos, mas são tempos das coisas, ou de outros entre os tempos das coisas. Falar em tempo como categoria de análise, aqui, me remete ao que chamamos movimento e, inevitavelmente, a relacioná-lo a velocidade, o que novamente nos faz retornar ao tempo e certamente ao espaço que porventura ocupamos momentaneamente. Movimento, tempo, velocidade, espaço. Delineamentos imprecisos de nossa relação com o mundo. Autores como Marc Augé⁴⁹ defendem a ideia de que a experiência contemporânea de locomoção, de ser transportado, também transforma o lugar em *não-lugar*, dessensibiliza os sujeitos na sua relação com o espaço transformando-o em mero lugar de passagem. No processo de

48 Artigo apresentado em 24/10/2009, na mesa-redonda *Impactos da (i) mobilidade na produção da subjetividade* do **Seminário Nacional Psicologia e Mobilidade: O espaço público como direito de todos**, promovido pelo Conselho Federal de Psicologia, em São Paulo.

49 Augé, M. *Não-lugares: Introdução a uma antropologia da supermodernidade*. Campinas, SP: Papirus, 1994 (5 ed., 2005).

individação, os sujeitos se integram ao espaço e buscam delimitações de lugares, territórios, referências geográficas que também incidem sobre a construção de referências da cultura, um *lugar antropológico*, uma [...] construção concreta e simbólica do espaço que não poderia dar conta, somente por ela, das vicissitudes e contradições da vida social [...] (AUGÉ, 1994, p. 50-51). Sob o olhar antropológico, os lugares possuem pelo menos três características em comum: são identitários, relacionais e históricos. Pelo olhar da psicologia, argumento que os lugares são **subjetivos, subjetivados**, uma vez que a cada momento os ressignificamos, a cada movimento nos reapropriamos deles e de nós mesmos. Essa análise nos permite avançar no paradoxo fixação-nomadismo e em que marca cultural e ideológica estão assentados os modelos de ir e vir e na forma como estabelecemos relações com o espaço. Em situações de transitoriedade que se colocam como permanentes no cotidiano, podemos considerar os modos de se deslocar como modos e processos de subjetivação, tanto como o são a música, a moda ou outro aparato ideológico qualquer. *In mobilis* os processos de subjetivação dos lugares, a paisagem, a passagem nos percursos diários ou esporádicos se constituem em tentativas de tornar a vida viável, possível. Bourdin, em *A questão local* nos diz:

Mais que uma sociedade sem territorialidade, sem local, a mobilidade generalizada produz uma sociedade cujos territórios são construídos a partir do movimento e onde o local se fundamenta na diferença das mobilidades. (Bourdin, *A questão local*, 2001:69, citado por Costa, 2007:237)

Retomando Augé, como lugar antropológico considera-se a geometria e a geografia como demarcação de itinerários. Subjetivamente, as atribuições de sentidos dos itinerários, eixos ou caminhos refletem a forma como estabelecemos relações e nos fazemos existência. Deslocamos de um lugar a outro mais que o corpo e as coisas carregadas. Desloca-se junto uma ideia do lugar aonde vamos. Entre um lugar e outro lugar, mediados pelo movimento, está a paisagem, a passagem, o *não-lugar*.

Em uma detalhada revisão sobre os conceitos de territorialização, Costa (2007)⁵⁰ analisa o pensamento de Deleuze e de Guattari e identifica nos autores a noção de espaço como processo, devir. Em uma cartografia da multiplicidade de conceitos, Deleuze e Guattari constituem e desintegram a concepção de território e problematizam radicalmente os processos de desterritorialização, passíveis de ser vividos pelos indivíduos e grupos (e aqui há uma grande contribuição para pensarmos a relação entre Psicologia e mobilidade), considerando três linhas de segmentaridade: rígida ou molar (sedentário), flexível ou molecular (migrante) e as linhas de fuga que representam a "desterritorialização absoluta" (nômade). Esta última, permitiria uma (des)articulação entre espaço e movimento/mobilidade que levaria ao encontro com o desconhecido, o acaso ou o que ainda não existe. Nesse possível encontro se reorganizam as formas de agenciamentos maquínicos de corpos e coletivos de enunciação em um movimento constante de desterritorialização e reterritorialização. Existem alguns estudos, feitos atualmente na Universidade Estadual de São Paulo (Unesp), por um grupo de pesquisa interessantíssimo, que estuda os andarilhos. Quem sabe no futuro não tenhamos essas pessoas para acrescentar essa perspectiva da mobilidade a partir do andarilho, que chamam também de errantes, trecheiros. São vários os termos atribuídos, no entanto se aproximam bastante da ideia de Deleuze e de Guattari quando falam da desterritorialização absoluta. São essas pessoas que chegam nas grandes cidades, constituem-se como população de rua e algumas delas de fato se tornam usuário dos Centros de Atenção Psicossocial (Caps) ou de instituições psiquiátricas. José Sterza Justo⁵¹ tem um texto maravilhoso em que discute essas questões.

50 COSTA, R. H. da. *O mito da desterritorialização: do 'fim dos territórios' à multiterritorialidade*, Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2007.

51 Justo J. S. Saúde mental em trânsito: loucura e condição de itinerância na sociedade contemporânea. In: BOARINI, M. L. et al, (Orgs.). *Desafios na atenção à saúde mental*. Maringá: Eduem, pp. 9-29, 2000.

Bem, mas para além disso tudo, aqui também é encantadora a ideia de discutir sobre os "entremeios", as veredas, o caráter rizomático do movimento. A experiência de estar ENTRE apresenta possibilidades existências ao estar EM movimento, estabelecer pontos de contato, criar linhas de fuga, tanto de ideias como da relação entre corpo e espaço, corpo e lugar, corpo e movimento. Ou ainda, percebendo que o ENTRE está sempre, mesmo que estejamos fixados em um lugar, restamos a possibilidade de encontrar formas de resignificação dos lugares e do próprio movimento. Há o ENTRE mesmo na suposta imobilidade. Essa mesma que se emaranhou no título desta mesa, como querendo surpreender-nos. Essa que é fruto de um recorte específico, o urbano, o lugar do engarrafamento, a suposta impossibilidade de estar ENTRE. O sujeito sempre ENTRE em um mundo de muitas particularidades modais de ir e vir, diria mais, de ser e estar.

Mobilidade como atributo humano desengana aos afoitos por sinônimos. O termo também está "entre". Não é trânsito, mas faz parte dele, não é deslocamento, mas o compõe, associa-se à locomoção, mas ainda não é exatamente isso. Longe dos conceitos e de jargões panfletários ou estigmatizadores das normas, de sinônimos equivocados e de definições padronizadas, mobilidade é também evasão e pode ser vista a um só tempo como possibilidade e como ação, como desejo e reparação, como lugar e não-lugar, como itinerância e modo de subjetivação.

Sob protesto de alguns autores, como Milton Santos e Rogério Haesbaert, Augé (1994) caracteriza nesse meio, nesse entrevero, os lugares da supermodernidade, que se desarticularam do lugar antropológico, desintegraram as relações identitárias, relacionais e históricas e produziram espaços vazios de sentido. A tensão presente entre lugar e não-lugar decorre de oscilações inconstantes entre estar e não-estar. Augé (*ibidem*) especifica as medidas (ou desmedidas) do *não-lugar* citando os modos presentes para garantir deslocamentos: vias aéreas, ferroviárias, rodoviárias, para citar alguns.

Em meio a contrapontos entre lugar e *não-lugar* muito do movimento se dá em função do trabalho, da produção, do rendimento. Os espaços de circulação se tornam relevantes, sobretudo, por causa

do escoamento de mercadorias, o que faz girar a economia, gerando uma fluidez seletiva e desigual. Mello⁵² (1998) afirma que o uso do espaço público ficou vinculado a uma ideia de "aceitação do espaço como contingente ao movimento, como derivação dele". A concepção dos espaços fica, assim, condicionada à de locomoção. Em trânsito, os sujeitos desenvolvem um pensar e um agir envoltos em contextos conflitantes, contraditórios, incompletos, fragmentados. É preciso instigar a restauração do *espaço subjetivo*. Sair do falso nomadismo onde tudo circula (músicas, *chips*, pessoas, automóveis). Evadir-se na busca do re-estabelecimento de vínculos, da produção de sentidos que atribuímos aos espaços, como sugere Guattari (*apud* SANT'ANNA⁵³, 2001), e recriar as relações com os lugares, com os que neles se encontram e com os próprios sujeitos.

No projeto de pesquisa e extensão *A estrada de quem vê passar: subjetividades em trânsito*, que realizamos na Universidade Federal do Ceará, Campus de Sobral, desenvolvemos um trabalho que culminará com um documentário etnográfico sobre mobilidade humana naquela região do semiárido do Ceará. Até o momento, sistematizamos algumas imagens e o conteúdo de quatro pessoas entrevistadas, identificando algumas categorias afins às formulações conceituais que venho desenvolvendo⁵⁴, e que compartilho agora com vocês:

1. Deslocamento por questões econômicas, materialismo econômico e idealismo

Aí eu passei 16 anos no Jenibaú. Aí, depois a gente veio embora pra Viçosa por que lá não tava mais dando. (M)

52 MELLO, K. R. C. de. *Transporte urbano de passageiros: As contradições do poder público*. Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Departamento de Geografia, 1998.

53 SANT'ANNA, D. B. de. *Corpos de passagem: ensaios sobre a subjetividade contemporânea*. São Paulo: Estação Liberdade, 2001.

54 MACÊDO, G. M. de, CARVALHO, N. M. C. e MOURA, E. R. *Mobilidade Humana e Subjetividade: Ensaios poéticos em trânsito*. Artigo defendido no XV Encontro Nacional da ABRAPSO, a ser publicado integralmente em seus Anais, 2009.

(...) Já venho procurando, a partir do momento que desce um, já, automaticamente, procurando outro passageiro.(N)

Porque aqui a gente trabalha por produção, (...) eu que determino a questão de horários, de valores.(N)

2. Deslocamento por questões afetivas

Eu só faço essas viagens por que eu tenho, por exemplo, meus filhos, né? Ai preciso ver eles, tenho saudades deles, aí eu venho, dou um jeitinho e venho.(M)

3. O Tempo e a velocidade

(...) a gente fica pensando...que a gente fica louca pra chegar...louca pra ver as pessoas da gente.(M)

4. O não-lugar

Quem domina o nosso caminho é o passageiro, é ele quem diz pra onde a gente vai...(N)

5. A percepção da natureza e a esperança de ser evasão

Ah, muito bom...(...) No sertão...Morei lá, depois (...) vim pra Sobral, mas eu acho bom, eu gosto mais de liberdade, de natureza. A cidade é bom pra trabalhar, mas estressa muito.(N)

6. Desterritorialização-imobilidade e territorialização-mobilidade

E aí, quando eu passo lá, por eu ter morado por lá, eu me lembro....e dá uma saudade...!! Boa, saudade boa(...). (M)

A pessoa, a vida na cidade, eu acho que envelhece mais rápido, por causa de estresse, a preocupação.(...) no sertão não, a gente tem os problemas da gente, mas a gente não tá vendo, tá por fora ali e é muito bom.(N)

7. Iteração e Repetição (Poiesis em Trânsito)

...a gente observa as coisas né... Tem aqui, acolá, a gente vê uma coisa interessante... daqui pros terreno a gente vê tanta coisa...é mercantil, é uma casa bonita, é um carro bonito que passa... (E)

Quando não é aqui, eu fico lá no mercado, é lá que eu pego os frete ... todo dia... (E)

Essas falas, esses trechos de falas evidenciam a riqueza de singularidades no nosso trabalho na UFC. Ousadias que nos fizeram conhecer facetas peculiares na mobilidade humana presente no semiárido do Ceará, nos sertões, nos inusitados campos do interior do estado.

À Psicologia e aos psicólogos, o que posso dizer é que, mesmo na interface com outros saberes, há algo de específico ao se falar em mobilidade que nos distingue das demais áreas. Podemos nos colocar em posição derivante e perceber os muitos sentidos atribuídos e experiências de movimento. Vou me atrever a trazer essa, que não é bem uma categoria, mas uma provocação. Em *Apologia da Deriva*⁵⁵ (JACQUES; 2003), que reúne escritos da Internacional Situacionista, Guy Debord nos apresenta a psicogeografia. Como um "convite" para que possamos nos colocar à deriva, que possamos experimentar mais os espaços e nos deixar surpreender pelo que o acaso pode também nos trazer. Para Debord, isso também é uma forma de intervir, intervir naquilo que não esperamos, ter um pouco de prontidão diante do inusitado, sair do nosso nicho, sair do nosso lugar-comum, o que também é uma proposta Deleuziana: atrair-nos para a linha de fuga. O nomadismo, também está na forma de pensar, de conceber e de formular, de nos levar a liberdade de pos-

55 JACQUES, P. B. (Org.). *Apologia da deriva: escritos situacionistas sobre a cidade*. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2003.

síveis criações. No nosso caso, associamos pesquisa ao processo criativo. Por isso usamos linguagens audiovisuais, fotografia, vídeo. Para dar essa dinâmica para o trabalho da Psicologia, que tem um diálogo muito empobrecido nessa área. Os estudiosos da imagem, que trabalham com imagem, cinema, enfim, se apropriaram muito mais da Psicologia do que a Psicologia dessas linguagens. Nós escolhemos trabalhar com imagem em movimento, porque isso também retrata, é uma perspectiva singular certamente sobre o que acontece em relação ao movimento. Imagem em movimento. Tempo e imagem, que também é algo que Deleuze⁵⁶ (2005) pensou. Então, proponho que a Psicologia saia do seu nicho, mas sem se perder de si, ou, então, perdendo-se um pouquinho. Mas sabendo que é uma experiência de derivação e que depois nos encontramos novamente. No fundo, nunca nos perdemos de verdade. Experimentamos novos caminhos. Faço essa recomendação de perceber os muitos sentidos atribuídos às experiências de movimento.

Jacques Levy⁵⁷, pode nos ajudar a pensar o lugar da Psicologia na relação com mobilidade quando diz que:

Pode-se definir mobilidade como a relação social ligada à mudança de lugar, isto é, como o conjunto de modalidades pelas quais os membros de uma sociedade tratam a possibilidade de eles próprios ou outros ocuparem sucessivamente vários lugares. Por essa definição excluímos duas outras opções: aquela que reduziria a mobilidade ao mero deslocamento [...], eliminando assim as suas dimensões ideais e virtuais, e aquela que daria um sentido muito geral ao termo, jogando com as metáforas (tal como "mobilidade" social) ou com extensões incontroladas (a comunicação, por exemplo).

Com essa citação nos presenteio com um *haiku* da poetiza Alice Ruiz, que nos instiga a perceber...

*Que viagem
Ficar aqui
parada*

56 DELEUZE, G. *A Imagem-tempo*, São Paulo: Brasiliense, 2005.

57 LEVY, J. Os novos espaços de mobilidade. Universidade Federal Fluminense, *Revista GEOgraphia*, v. 3, n. 6, pp. 7-17, (2001). Acessado em <http://www.uff.br/geographia/ojs/index.php/geographia/issue/view/7>.

Luís Antônio Baptista⁵⁸

Gostaria de iniciar minha contribuição a este seminário formulando as seguintes perguntas: Qual a relevância para nós, psicólogos, em trabalhar com a questão da mobilidade/imobilidade humana no estudo da subjetividade? Em que política sobre este tema apostamos em nossas pesquisas? Qual mobilidade desejamos? Meu objetivo na formulação dessas questões justifica-se na presença em grande parte dos discursos psi da dicotomia subjetividade-cidade, mobilidade-sujeito, incluindo-os em lógicas particulares, em alguns casos antagônicas, em suas constituições. Tradicionalmente os discursos psi utilizam o argumento que caracteriza a cidade como um exterior que age na subjetividade, como se o traçado urbano não contivesse em suas linhas formas particulares de experienciar o tempo, a alteridade e a nós mesmos. Esses discursos apropriam-se da tese na qual o movimento das metrópoles interfere no corpo citadino, como se o corpo não fosse o efeito ou a recusa deste movimento; adjetiva o móvel e o imóvel na contramão do argumento que os define como criações da história; a arte também ilustra-nos a diversidade de sentidos do movimento e do seu impedimento por meio da literatura, e fundamentalmente do cinema.

Minha provocação é baseada na tese de que as cidades, assim como suas propostas de mobilidade/imobilidade, longe de restringir-se ao assentamento no qual o homem desloca-se ou é impelido a reter seu movimento, seriam também um modo de operar e dar sentido à existência. Muros, pavimentos, espaços vazios, grades, calçadas e a paisagem construída, longe de reduzir-se a funções necessárias da vida urbana, enunciam memórias, medos, passagens, gestos nem sempre visíveis por aqueles que os usam. Desses enunciados, músculos e rostos são tecidos e/ou recusados incansavelmente.

58 Doutor em Psicologia Social, Pós-Doutorado na Faculdade de Sociologia da Universidade de Roma "La Sapienza". Professor da Universidade Federal Fluminense.

As metrópoles do capitalismo não favoreceriam ou bloqueariam a mobilidade humana, mas requerem um mover-se diferenciado, assim como um novo homem, um novo outro e um novo corpo, sempre com reduzida data de validade para consumo. Os projetos e as utopias urbanas são destituídos de qualquer inocência ou neutralidade. O uso desta linha de pensamento convoca o mover-se na cidade, aos corpos móveis e imóveis e aos modos de subjetivação a nos apresentar as tramas de suas políticas.

Walter Benjamin foi o primeiro autor que me apresentou a possibilidade de refletir sobre as articulações entre subjetividade e cidade. Benjamin, em seu estudo sobre a Paris dos oitocentos, indica-nos a indissociabilidade dos sonhos do capitalismo dos modos de existir do cidadão. Para esse pensador materialista, que se apropriou do marxismo de forma particular, o modo de produção capitalista ultrapassaria os limites do econômico, forjando sonhos e modos de despertar, produzindo a barbárie da cultura e as brechas para sua destruição; forjou também movimentos na e da cidade, mitos e possibilidades de enfrentá-los. Essas produções, longe de ser entendidas como reflexo do econômico, seriam um fecundo campo de ação política. Na análise da obra do poeta Charles Baudelaire, o filósofo berlinense analisa o impacto da modernidade na alma cidadina; reflete sobre o deslocamento das multidões, o pavor e o fascínio do corpo burguês diante do frenético movimento do capitalismo, dissipando formas estáveis das mercadorias, de valores e da cristalização das identidades. Na Paris de Baudelaire, o choque das ruas advindo da fugacidade e da fúria das multidões onde se refugiava o estranho e o anonimato; do estilhaçar de um tempo e de um espaço plenos de eternidade, as almas e suas líricas do passado eram transfiguradas. Para o burguês atônito devido aos choques da vida urbana, na qual nada se estabilizava, restaria o isolamento do conforto do lar. Entre as quatro paredes do espaço privado anestesiava as tensões do movimento demolidor do lado de fora. O cidadão isolado e protegido do perigo das ruas elegia para seu conforto o restrito movimento da sua alma. Benjamin nos alerta: "O conforto isola". Neste isolamento, a turbulência da psique em movimento focava-o em si

mesmo, traduzindo o mundo que o cercava como cenário ou estorvo. Baudelaire em sua prosa poética traduz o conforto do individualismo que despreza a "eletricidade das multidões" como um pesado fardo; alerta-nos para o peso das quimeras deste refúgio para a viagem interior, em que os rastros de si, sinais de um eu soberano impediriam a desestabilizadora mobilidade das ruas. Na multidão, segundo o poeta francês, movimentos sem forma definida ou destituídos da previsibilidade do tempo, nos dariam a chance de sair dos limites da soberania da subjetividade privatizada. Para Baudelaire, as fantasias, os tormentos das almas abrigadas no recolhimento do espaço privado à procura das verdades da sua essência, teriam uma pesada imobilidade. Em sua obra, a mobilidade sugerida teria a leveza do escape do eu dos seus herméticos limites, propiciada por encontros e por conexões nunca esgotadas. Leveza talvez dolorosa, como os paradoxos da modernidade, mas desafiadora para as existências sedentárias. Proposta arriscada, porém carregada de oxigênio para que algo vivo possa acontecer.

Walter Benjamin também nos fornece um relevante legado para pensarmos o tema desta mesa, isto é, sua proposta metodológica. No livro inacabado *Passagens* ele adverte: "Método deste trabalho: montagem literária. Não tenho nada a dizer. Somente mostrar". No limite do tempo que me cabe neste seminário, destaco desta proposta metodológica a atenção aos fatos menores, insignificantes do cotidiano urbano como detonadores de sentidos inesperados ao pesquisador. O "dizer" sobre o objeto, ou seja, a tentativa de incluí-lo no arcabouço teórico que fundamenta a pesquisa, dá lugar, por meio do "mostrar", ao impacto da empiria aos pressupostos direcionadores da investigação. Esse "mostrar" suspende conclusões definitivas, desfoca a soberania do sujeito do conhecimento como o intérprete do mundo que vislumbra. Benjamin, à semelhança de um colecionador, arranca o fato da ordem que determina a sua verdade, e o torna estranho ao significado que o define. Sugere-nos vislumbrá-lo como se o percebêssemos pela primeira vez, desencantando-o da aura das naturalizações. Discorrendo sobre os hábitos dos cidadãos na Paris dos oitocentos, na análise dos brinquedos ao longo da história, atento à fisionomia das metrópoles, encontra resíduos, pistas em

imagens que interrompem conclusões totalizadoras de um pensamento desatento à força desacomodadora da empiria. O filósofo berlinense em um aforismo do seu ensaio *Rua de mão única* prenuncia o nascimento do nazismo nos anos 30 no seguinte texto da tabuleta de uma cervejaria: "Alemão bebe cerveja alemã". As insignificâncias dos episódios urbanos são utilizadas como objetos cortantes, dilacerando compactas conclusões. Restos, detritos jogados fora por reflexões apressadas, colocam em análise o pensamento, desdobram seu foco, complicam hipóteses triunfais da razão ou as inspiradas em ceticismos arrogantes. O nazismo que emerge da tabuleta retira-o da localização das datas, do reducionismo econômico, desdobrando-o para múltiplas ações, tais como, no corpo, nos desenhos das almas, em utopias e modalidades do mover-se na cidade. Nesse método, o nazismo não estaria definitivamente sepultado pelo tempo dos calendários. Desdobrado em ações cotidianas seria convertido em modalidade de vida.

Desejo neste momento retomar a primeira frase da definição da metodologia citada anteriormente: "método deste trabalho: montagem literária". A tabuleta da cervejaria é usada por Benjamin como imagem de um fragmento que desfoca análises panorâmicas da origem do nazismo. O filósofo berlinense, como se poderia supor, não está à cata de indícios para descobrir a gênese de um fato, à semelhança de um diagnóstico médico ou de uma procura detetivesca. As imagens para ele escapam do encargo de representar algo ausente. Elas talham, suspendem tentativas de sínteses, fazem estranhar generalizações panorâmicas. Benjamin inspirado na vanguarda europeia do início do século 20, usa o reclame da cervejaria como fragmento do cotidiano alemão e ressalta a potência das cenas miúdas do dia a dia como dispositivo talhante de histórias que intentam a compacidade de assertivas conclusivas. No cinema e na literatura, a fragmentação das imagens, o corte da cena, impedem a continuidade linear de uma narração. Por meio dos cortes somos convidados a desfamiliarizar a história narrada, a estranhá-la, a montá-la de outra forma e simultaneamente desejar que ela não se esgote. O cinema e a literatura são máquinas que produzem tempo, espaço; forjam também modalidades dispares de movi-

mento, de alteridade e modos inesgotáveis de se operar a existência. No intuito de experimentar, despretensiosamente, esse método, peço a vocês a atenção para insignificantes episódios ocorridos em algumas cidades brasileiras. São cenas de mobilidade e de imobilidade urbanas.

Conversava com um amigo gaúcho sobre a largura das calçadas. Estávamos na Cidade Baixa, bairro do centro de Porto Alegre. Quem o percorre percebe o convite daquele bairro para caminhar e ter curiosidade pelo que poderá encontrar no trajeto, diferentemente de algumas cidades projetadas para o fluxo dos carros. Naquela zona antiga da cidade as calçadas são largas, o corpo é chamado a mover-se sem perder de vista os detalhes da paisagem que o olhar sem pressa consegue perceber. Comentávamos sobre esse fato, sobre o meu prazer em estar ali. Lembrei de outras capitais brasileiras projetadas para a liberdade do carro, no intuito de descongestionar o trânsito, cidades tristes onde se passa, circula-se e nada acontece. As calçadas estreitas parecem desvitalizar o inesperado, o acaso do espaço público. Ali onde estávamos algo acontecia. Arquiteturas de diferentes épocas, paredes descascadas das velhas moradias anunciavam que aquele bairro teria muita coisa a contar. Recusava-se a ser um território museu, um patrimônio morto da memória oficial. Nada se apresentava como cartão postal. Em certo momento, lembrei-me do Rio de Janeiro dos anos 60, quase invadido por uma pesada nostalgia, mas a mobilidade singular do fim do tarde interrompeu o prenúncio de indiferença à intensa alteridade daquele território. Nostalgias bloqueiam sopros de ar ofertados pelo acaso. Nas calçadas largas, o corpo não se sentia um intruso, misturava-se curioso às paredes descascadas. A mobilidade naquele território extrapolava o limite dos músculos do passante; o caminhar daquele fim de tarde tornava anacrônicas velhas certezas sobre as cidades; analogias, comparações com outros lugares ruíam. Imagens urbanas familiares apagavam-se em cada surpresa dos detalhes daquele bairro atravessado por ruídos e matizes de gestos gastos por uma história ainda viva. As ruas que atravessava faziam-me esquecer de mim. Sons de gente apropriando-se das ruas, ruídos do velho comércio local, tons gastos das paredes impediam minhas tentativas de reconhecer neles espaços da minha

autobiografia. As portas de algumas casas não possuíam o anteparo do jardim, abriam-se diretas para a calçada. Nas ruas da Cidade Baixa não residiriam perigos, os anteparos seriam desnecessários. Na caminhada, ouvíamos vários sons, mas um chamou-me a atenção: eram batidas de tambores. Curioso, perguntei ao parceiro que tipo de música tocavam. Poucos metros depois encontramos uma porta aberta, era um culto afro-brasileiro. O amigo gaúcho contou-me que no passado negros e emigrantes ocuparam aquele território, denominado pela elite portalegrense da época de Cidade Baixa. Continuamos a caminhada, mas os tambores persistiam, mesmo ao longe.

Paramos em um bar e prosseguimos a conversa sobre racismo e as cidades. O amigo do Sul iniciava a narração da sua cidade natal na fronteira. Uma pequena história de mobilidade/imobilidade. Os tambores tocados com a porta aberta estavam quase inaudíveis, mas insistiam a misturar-se a nós. Segundo ele, as grandes e as pequenas cidades podem fornecer surpresas para as análises acadêmicas desatentas aos minúsculos poderes do cotidiano. Uma cidadela teria a chance de cortar como uma lâmina verdades compactas assentadas na metrópole. Quando criança perguntou ao avô italiano por que inexistiam negros no pequeno lugar onde nasceu. O avô respondeu que os negros que tentavam se aproximar daquela comunidade de trabalhadores italianos, no início do século 20, eram jogados no rio. A aldeia não os tolerava. Perguntei ao amigo se a proposta de mobilidade/imobilidade narrada pelo avô estaria registrada nos ensaios referentes à história do trabalho no Brasil. O som do tambor ficava quase inaudível, mas ainda conseguíamos ouvi-lo. O afogamento no rio daquela aldeia negava-nos manter hierarquias entre micros e macropoderes, mais que isso, indicava-nos o inacabamento do passado, quando a atenção ao que nos sucede no agora toca-nos como o som do batuque. Após o café concordávamos que os mortos privados da mobilidade de ir e vir, jogados nas águas frias do Sul, têm muito a contar-nos, como a tabuleta da cervejaria alemã.

Concluindo, gostaria de recordar o tema deste seminário: o espaço público como o direito de todos. Concordo com essas palavras de ordem, mas proponho as seguintes indagações: O que desejamos com este direito? O que apostamos com esta possível ocupação da cidade? Qual cidade?

O poeta pernambucano Sebastião Uchoa Neto, em um dos seus poemas, afirma que a cidade é uma lâmina fria que corta cômodas suposições. Esta é a minha aposta. Ocupar a cidade e estar atento aos paradoxos que colocarão em questão, como uma lâmina afiada, cômodas verdades. Penso que uma das ações do fascismo contemporâneo, que se entranha nas minúsculas práticas cotidianas, caracteriza-se pela neutralização do impacto dos paradoxos da vida pública. Por meio desses paradoxos não teremos paz ou conforto definitivo, mas nada estará definitivamente sedimentado, nem a alegria que nos dá esperança ou a dor insuportável que nos lega a imobilidade. Ocupar a cidade com paradoxos, inspirado em Borges, incita-nos a ensaiar sermos "o fazedor", como eram designados os poetas no mundo antigo. Finalizando, sugiro a atenção às tabuletas das cervejarias do solo brasileiro, às larguras das calçadas, à liberdade dos movimentos dentro dos nossos casulos, aos cadáveres jogados no rio, e estar atento aos sons dos tambores que não param de soar, apesar de tudo.

A publicação traz os resultados do Seminário Nacional Psicologia e Mobilidade: o espaço público como direito de todos, no qual foram discutidos temas como liberdades individuais, espaço público, saúde pública, desenvolvimento urbano, relações sociais no contexto urbano, qualidade de vida, impactos da mobilidade na produção de subjetividade, políticas públicas para o trânsito e a mobilidade, e os desafios para a Psicologia discutir e atuar em relação à temática.

ISBN 978-85-89208-27-7



9 788589 208277