

SONIA CHÉBEL MERCADO SPARTI

**EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO COMO
DESENVOLVIMENTO DE CONSCIÊNCIA:
UM ESTUDO COM UNIVERSITÁRIOS/AS**

Tese apresentada à Banca Examinadora da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, como exigência parcial para obtenção do título de Doutora em Psicologia da Educação, sob a orientação da Prof^a Dr^a Heloisa Szymanski.

PUC-SP

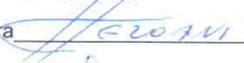
SÃO PAULO – 2003

PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE SÃO PAULO

- Prof.(a) Dr.(a) ODAIR FURTADO

Nota: (dez) assinatura 

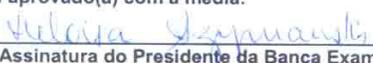
- Prof.(a) Dr.(a) JOSÉ ROBERTO MONTES HELOANI

Nota: (dez) assinatura 

- Prof.(a) Dr.(a) MARIA DE LOURDES DE SOUZA

Nota: (dez) assinatura 

O(a) candidato(a) foi aprovado(a) com a média:

(dez) 
Assinatura do Presidente da Banca Examinadora

Proclamados os resultados pelo Presidente da Banca Examinadora, foram encerrados os trabalhos, e para constar eu, Maria Aparecida Alves Miloni, confiro e assino a presente ata juntamente com os membros da Banca Examinadora.

São Paulo, 13 de outubro de 2003.

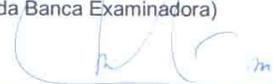

Prof.(a) Dr.(a) VERA MARIA NIGRO DE SOUZA PLACCO


Prof.(a) Dr.(a) ODAIR FURTADO


Prof.(a) Dr.(a) JOSÉ ROBERTO MONTES HELOANI


Prof.(a) Dr.(a) MARIA DE LOURDES DE SOUZA


Prof.(a) Dr.(a) HELOÍSA SZYMANSKI RIBEIRO GOMES
(Presidente da Banca Examinadora)


Secretária **Maria Aparecida Alves Miloni**

Secretária
Processamento de Dissertações e
Teses - PUC/SP

RESUMO

Esta pesquisa refere-se à questão da circulação humana e desenvolve a proposta de desenvolvimento de consciência na educação para o trânsito.

A complexa situação relativa à circulação humana tem suscitado muitas indagações. Esta investigação buscou conhecer como a reflexão sobre o sentido do dirigir possibilita o desenvolvimento de consciência de jovens universitários/as. Foram utilizadas duas *Entrevistas Reflexivas*, realizadas de maneira *Coletiva*, como instrumento para a coleta de dados. A opção pela *Entrevista Reflexiva* deveu-se, dentre outros fatores, ao seu caráter de intervenção, uma vez que a escuta atenta e respeitosa pode ser um momento de ajuda, ao promover o desenvolvimento da consciência dos/as entrevistados/as.

Este procedimento reflexivo possibilitou a compreensão dos aspectos positivos e negativos relativos à circulação humana e levantou fatores indicativos de prevenção: afirmações categóricas a respeito das próprias habilidades ao volante cederam lugar ao reconhecimento de que ainda há espaço para seu aperfeiçoamento; o olhar relativo *ao outro* foi se modificando, de maneira a considerá-lo parceiro, e não adversário; a preservação da vida sendo considerada um valor, em direção a um *quefazer* mais prudente, no espaço compartilhado do trânsito.

Estes resultados ratificam a proposta de que é possível (e desejável) pensar a educação para o trânsito na perspectiva do desenvolvimento de consciência.

ABSTRACT

This research concerns the human circulation matter and develops a proposal for development of consciousness in traffic education.

The complex situation related to human circulation has aroused many questionings. This investigation aimed to know how the reflection about the driving sense enables the development of consciousness in university students. Two *Reflexive Interviews* were used, performed in a *group way*, as an instrument for data collection. The option for the *Reflexive Interview* was due to, among other reasons, its intervention character, as it's considered that attentive and respectful listening might be a helping moment, when it promotes development of consciousness in the subjects.

This reflexive procedure has enabled comprehension of positive and negative aspects related to human circulation and aroused factors that indicate prevention: categorical statements about one's own driving skills were replaced by the acknowledgment that it still might be necessary to enhance these skills; the way of looking at the *other one* has had some changes, considering him as a partner, not as an opponent; life preservation has been considered a value, towards a *what to do* more careful, in the shared space of traffic.

These results have confirmed the proposal that it is possible (and desirable) to think about traffic education in the perspective of consciousness development.

Dedico este trabalho a:

- todos os meus/minhas alunos/as e ex-alunos/as que, de alguma maneira, foram responsáveis pelo meu interesse neste tema, quer tenham ou não a oportunidade de o ler;
- todas as pessoas empenhadas na construção de um espaço de circulação humana, mais humanizado e mais feliz.

Especialmente, dedico-o a **Alceu**, amor companheiro de sempre; às filhas **Cláudia**, **Márcia** e **Mônica**, e ao genro **Wilson**, pelos inúmeros momentos compartilhados durante a realização deste trabalho.

AGRADECIMENTOS

As indagações presentes neste trabalho vêm me acompanhando há muitos anos. No entanto, para que pudessem ser investigadas, foi imprescindível a colaboração de muitas pessoas. Mesmo correndo o risco de esquecer de algumas (às quais, antecipadamente, peço desculpas), agradeço a:

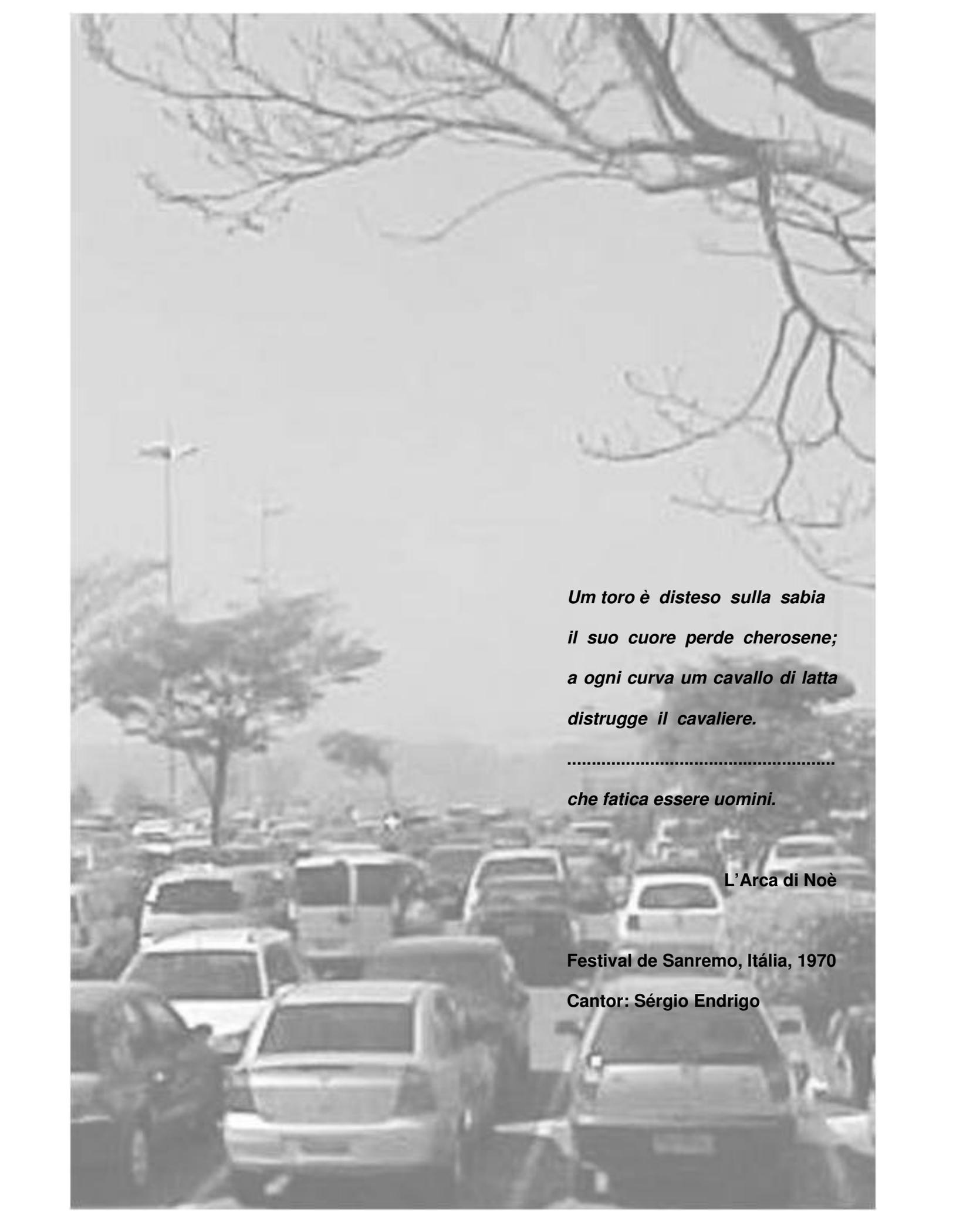
- **Heloisa Szymanski**, mestra e orientadora, grande responsável pela construção deste trabalho, desde seus primórdios. Sou grata pelo seu carinho, competência, auxílio e incentivo, sempre presentes em nossas interações e, principalmente, por ter sido paciente interlocutora das minhas idéias;
- **Coordenação e professoras do Programa de Estudos Pós-Graduados em Psicologia da Educação, da PUC-SP**, pela significativa contribuição ao meu aperfeiçoamento pessoal e profissional;
- **Direção, funcionários/as e professores/as** do Centro de Ciências Médicas e Biológicas (CCMB) da PUC-SP/campus Sorocaba, bem como **universitários/as participantes desta pesquisa**, dos cursos de Ciências Biológicas, Enfermagem e Medicina, também do CCMB/PUC-SP, pela disponibilidade em participarem deste trabalho e pela inestimável colaboração oferecida;
- **Aldo Vannucchi**, Magnífico Reitor da Universidade de Sorocaba e **Carmen Lúcia Cipullo Gardenal**, professora no CCMB/PUC-SP (Departamento de Enfermagem), pela constante solidariedade expressa pelos informes de eventos afins e busca de referências bibliográficas pertinentes;

- **Esdras Guerreiro Vasconcellos**, psicólogo, professor na Pós-Graduação em Psicologia, na PUC-SP e na USP, pela significativa colaboração por ocasião do Exame de Qualificação, em dezembro de 2001;
- **Todas/os colegas de curso**, pelo constante incentivo, companheirismo e sugestões oferecidas a este trabalho; foi muito bom ter convivido com todas/os vocês;
- **Maria Virgília Frota Guaríglia**, doutora em Comunicação e Semiótica, pela PUC-SP, pela amizade, paciência e pelos questionamentos e valiosas contribuições durante a revisão dos originais;
- Ao **Alceu Sparti**, pelo apoio à realização deste trabalho, obtendo informações e documentos, confirmando contatos, sugerindo e auxiliando a impressão;
- **Cláudia Chébel Mercado Sparti e Márcia (Kika) Chébel Mercado Sparti Justo**, pela cuidadosa digitação e impressão deste trabalho;
- **Wilson Pires Justo**, pelo diálogo permanente sobre questões relativas à circulação humana e pelas ilustrações;
- **Pontifícia Universidade Católica de São Paulo/PUC-SP, Fundação Dom Aguirre e Universidade de Sorocaba**, pelo permanente apoio recebido através de formas diversificadas.

SUMÁRIO

	INTRODUÇÃO	11
I	COMPREENDENDO A CIRCULAÇÃO HUMANA	40
	1 – INTENSIFICANDO O ESTRESSE	51
	2 – PRODUZINDO MEDO	55
II	APRESENTANDO PESQUISAS NA ÁREA DE PSICOLOGIA NO TRÂNSITO	59
	1 – PERSPECTIVA COMPORTAMENTAL	59
	2 – PERSPECTIVA SISTÊMICA: HOMEOSTASE DO RISCO	64
	3 – DESENVOLVIMENTO DE CONSCIÊNCIA	74
III	ESCOLHENDO O INSTRUMENTAL PARA COLETA E ANÁLISE DOS DADOS	80
	1 – A ENTREVISTA NA PESQUISA QUALITATIVA	80
	2 – A ENTREVISTA REFLEXIVA	84
	2.1 – Desenvolvimento da Entrevista	86
	2.2 – Registro dos Dados	88
	2.3 – Devolução	89
	3 – ANÁLISE DOS DADOS: A <i>GROUNDED THEORY</i>	89
IV	REALIZANDO A PESQUISA	98
	1 – LOCAL DAS ENTREVISTAS	98
	2 – PARTICIPANTES	98
	3 – PERÍODO DA COLETA DE DADOS	101
	4 – INSTRUMENTOS	102

5 – PROCEDIMENTOS	104
6 – ORGANIZANDO A ANÁLISE DOS DADOS	105
7 – REALIZANDO A ANÁLISE	105
8 – DISCUTINDO	151
BUSCANDO CONCLUIR	160
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	163
ANEXOS A – MODELOS DE IMPRESSOS	(1)
ANEXOS B – CÓPIAS DE DOCUMENTOS	(6)
ANEXOS C – TRANSCRIÇÃO DAS ENTREVISTAS	(10)
C1 – Primeira Entrevista Reflexiva	(11)
C2 – Segunda Entrevista Reflexiva – Devolução	(36)
ANEXOS D – ELABORAÇÃO DE CÓDIGOS	(59)
D1 – Códigos: Primeira Entrevista	(60)
D2 – Códigos: Segunda Entrevista	(81)
ANEXOS E – ELABORAÇÃO DE CATEGORIAS E SUBCATEGORIAS	(100)
E1 a E10 – Quadros com Categorias e Subcategorias	(101)
ANEXOS F – DIVERSOS	(121)



*Um toro è disteso sulla sabia
il suo cuore perde cherosene;
a ogni curva um cavallo di latta
distrugge il cavaliere.*

.....
che fatica essere uomini.

L'Arca di Noè

Festival de Sanremo, Itália, 1970

Cantor: Sérgio Endrigo

INTRODUÇÃO

Considerarei necessário iniciar esta Introdução indicando a trajetória por mim percorrida, ao longo da qual o problema desta pesquisa foi se tornando cada vez mais significativo para mim.

Convivendo diariamente com universitários/as, desde a década de setenta, em decorrência da minha atuação como professora de Psicologia¹, fui tendo oportunidade de com eles/elas dialogar, dentro e fora do espaço da sala de aula e de perceber o fascínio que o automóvel exercia e exerce sobre todos e todas, independentemente de sexo, credo, partido político, curso freqüentado ou cidade de origem.

Digo cidade de origem, porque sendo a cidade de Sorocaba/SP, pólo regional de uma área integrada por trinta e oito cidades, para ela (cidade) são atraídas milhares de pessoas, todos os dias, em função dos serviços oferecidos, principalmente atendimento hospitalar e ensino universitário. Desse modo, grande parte dos meus alunos e alunas, no passado e no presente, tem viajado diariamente para freqüentar um curso universitário, uma vez que estes mesmos alunos residem (e trabalham) em cidades da região.

Foi possível observar, também, a valorização do automóvel, não apenas como veículo de transporte, mas como símbolo social de status e de ascensão social. Os/as universitários/as que faziam/fazem os deslocamentos

¹ Leciono Psicologia na Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras de Sorocaba (FAFI), hoje, Universidade de Sorocaba (UNISO), desde 1972 e até a presente data; na Pontifícia Universidade Católica de São Paulo (PUC-SP)/campus Sorocaba, desde 1973 e até a presente data; lecionei na Faculdade de Educação Física (FEFISO), da Associação Cristã de Moços (ACM) de Sorocaba, de 1979 a 1986. Dentre os cargos administrativos que ocupei, em instituições universitárias, destaco dois deles: Diretora da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras de Sorocaba, no quadriênio 1988-1992; Vice-Diretora Comunitária do Centro de Ciências e Médicas e Biológicas da PUC-SP/campus Sorocaba, no quadriênio 1997-2001.

diários com seus próprios automóveis, em lugar de utilizarem algum tipo de transporte coletivo (ônibus, microônibus, vans, trens), eram/são admirados/as pelos demais, **pelo objeto de *independência e felicidade que possuem***.

Estudioso do assunto, Álvaro GULLO² afirma que dentre os símbolos sociais mais importantes na sociedade contemporânea (imóveis, roupas, eletro-eletrônicos), o automóvel desempenha um papel fundamental no imaginário coletivo porque se transformou em um referencial poderoso para a orientação do comportamento. *“Além de meio de transporte, é emoção, poder, prestígio, satisfação do desejo, respeito, conquista, sucesso, felicidade enfim”* (GULLO, 1997:131)³.

A essa poderosa fantasia, ainda são acrescentados os efeitos da máquina publicitária, ratificando carros e motos como símbolos de ascensão social. Inúmeras peças publicitárias para venda de automóveis continuam utilizando mulheres seminuas, lugares bonitos e tranquilos, estradas onde inexistem sinalização e ruas sem congestionamento. Vendem-se fantasias! A ênfase recai em aspectos relativos à velocidade e à estética, tais como a potência do motor e o novo *design*, pouco revelando sobre as modificações nos equipamentos de segurança, quando há. E nada falam a respeito do comportamento do/a condutor/a, evidentemente. Mas aumentam o desejo de muitos consumidores/as que consideram o carro o seu cartão de visitas, mesmo que busquem um objeto pelo qual não possam pagar porque, para essas pessoas, muito mais forte do que seu *valor de uso ou de troca*, é o *valor*

² O Prof. Dr. Álvaro de Aquino e Silva Gullo pertence ao Departamento de Sociologia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas (FFLCH) da Universidade de São Paulo (USP).

³ Sempre que possível, serão fornecidos alguns dados sobre a atividade profissional dos/as autores/as consultados/as, sob forma de notas de pé de página, com o objetivo de proporcionar informações adicionais ao/à leitor/a. Em alguns casos, esse procedimento não ocorreu pelo fato de eu não ter encontrado as informações necessárias.

simbólico que lhe atribuem (Jean BAUDRILLARD⁴, 1970:159; Odair FURTADO⁵, 1996:17). Entretanto, essas mesmas peças publicitárias poderiam exibir automóveis parados fora da faixa de pedestres, crianças no banco traseiro, motoristas e acompanhantes usando cinto de segurança e motoristas segurando o volante com as duas mãos. Sem deixar de anunciar os novos modelos de veículos e/ou as “estupendas” ofertas das concessionárias, estariam veiculando imagens de efeito educativo, em benefício da segurança de todos: pedestres, motoristas, acompanhantes, motociclistas e ciclistas.

No entanto, muitos/as alunos e alunas que tive, ao longo desses anos, não conseguiram concluir seus cursos. Alguns abandonaram a universidade em consequência das graves seqüelas decorrentes de acidentes de trânsito; outros/as, faleceram antes, também em decorrência de acidentes de trânsito associados, dentre outros fatores, a atropelamento, excesso de velocidade, consumo de bebida alcoólica, distração ao volante e ultrapassagem em local proibido. Por que quiseram correr esses riscos? Ou será que o excesso de confiança na própria habilidade, como condutores de veículo automotor, impediu sua percepção? Alunos e alunas que, na semana anterior, alegres e sadios, estavam apresentando seminários e, na seguinte, sendo velados por familiares, professores e colegas de turma, tristes e inconformados. Provas escritas que eu não tive a quem devolver. As “estatísticas” de trânsito têm nomes,

⁴ Sociólogo francês, considerado um dos grandes intelectuais da atualidade, Jean Baudrillard (74 anos) analisa o fenômeno do crescente consumo dos objetos em sua obra clássica denominada *Le Système des Objets* (Gallimard, 1968). Esteve no Brasil em abril de 2002, participando da Bienal do Livro, em São Paulo/SP, ocasião em que lançou três livros que expressam suas reflexões sobre as inquietudes da contemporaneidade: *A Troca Impossível* (Nova Fronteira, 160 p.), *Cool Memories 4* (Estação Liberdade, 126 p.) e *Senhas* (Difel, 84 p.)

⁵ O Prof. Dr. Odair Furtado é docente na Faculdade de Psicologia da PUC-SP, foi Chefe do Departamento de Psicologia Social e pertence ao Conselho Editorial da *Psicologia Revista* (ISSN 14-134063), Revista da Faculdade de Psicologia da PUC-SP (correspondência e assinatura: Rua Monte Alegre, 984 – sala T-53, CEP 05014-001, São Paulo/SP, fone: (11) 3670-8319). É, atualmente, Presidente do Conselho Federal de Psicologia (CFP).

rostos, amigos e amigas, pessoas que sentirão saudades e serão afetadas por essas perdas⁶.

Ao lado deste, outro fato também conseguia me deixar indignada: a visão tolerante, conformista, fatalista até, de muitos adultos com os quais convivia no trabalho, vizinhança, igreja, a respeito do número de acidentes de trânsito com vítimas fatais, principalmente nos feriados e finais de semana prolongados (Carnaval, Semana Santa, Semana da Pátria, Natal, Ano Novo, dentre outros). *“Grande parte da sociedade ainda continua atribuindo o acidente de trânsito a uma vontade de Deus, a uma coisa do destino”*, afirma J. Pedro CORRÊA⁷ (ESPECIALISTAS..., FSP⁸, 1988:37). Para Maria Solange PEREIRA⁹ (apud BASTOS JUNIOR, 1994b:3), o problema do motorista brasileiro *“é cultural: o motorista bota um amuleto no espelho. Se acontecer alguma coisa é porque chegou a sua hora”*. No entanto, **considerava o acidente de trânsito como problema parcialmente prevenível**, o que constatei, mais tarde, ser o pensamento dos/as que me antecederam no estudo desta questão.

Ainda mais indignada ficava quando presenciava professores universitários consultando os jornais, durante o intervalo das aulas, e dizendo para seus colegas: *“Vamos ver quantos morreram neste final de semana? Quem adivinha?”* Eu não compartilhava desse jogo de indiferença para com a vida

⁶ Neste momento (1º semestre/2003) em que estou finalizando esta tese, tenho uma aluna (vinte e um anos) do curso de Letras fazendo fisioterapia para recuperar os movimentos do lado esquerdo do corpo, conseqüência de um acidente de carro que sofreu, no trajeto entre a cidade em que reside (Boituva/SP) e a em que estuda (Sorocaba/SP).

⁷ J. Pedro Corrêa foi Coordenador do Programa Volvo de Segurança no Trânsito, com sede em Curitiba/PR, Rua Bispo Dom José, 2051 / 504, CEP 80440-080, telefax (41) 342-0862; e-mail: jpedro@bsi.com.br.

⁸ A notação FSP está sendo utilizada como abreviação do jornal Folha de S. Paulo.

⁹ Maria Solange Felix Pereira é Mestre em Psicologia Social pela PUC-SP, psicóloga do DETRAN de Mato Grosso do Sul e coordena Cursos de Especialização em Educação para o Trânsito na Universidade Católica Dom Bosco, em Campo Grande/MS.

humana. Mais tarde, tendo entrado em contato com o trabalho de Marta PRADO¹⁰ (1998), comecei a compreender a situação:

“O fenômeno da violência no trânsito está sendo apresentado como algo trivial, que parece não mais causar indignação” (p. 45). (...) “Notícias de número de mortos e feridos em ocorrências de trânsito pelas estradas e vias urbanas no país (...) já não chamam a atenção. Esperar pela contabilização desse número ao final de feriados e finais de semana já se tornou corriqueiro” (p. 46).

A partir da década de oitenta, iniciei a organização de uma hemeroteca¹¹ sobre o assunto trânsito, arquivando recortes de jornais e revistas que abrangem os seguintes títulos: Psicologia no Trânsito, Educação para o Trânsito, Medicina de Tráfego, Legislação de Trânsito, Engenharia de Tráfego, Estatísticas de Trânsito, Equipamentos e Acessórios de Segurança, Malha Viária, Materiais Didáticos, Relações de Gênero no Trânsito, Entrevistas, Cursos e Congressos, Conselho Municipal de Trânsito e Direção Preventiva. Entrei em contato com editoras e montadoras (Volvo, Fiat, outras), solicitando materiais impressos e vídeos. Comecei a participar de Congressos e Encontros sobre Trânsito. Trouxe o assunto para as aulas de Psicologia, principalmente nas unidades do programa que versavam sobre desenvolvimento emocional, formação de valores e julgamento moral, a partir das obras de Jean PIAGET

¹⁰ Marta Lenise do Prado defendeu Tese de Doutorado em Enfermagem, intitulada *“Caminhos Perigosos: violência e saúde à luz das ocorrências de trânsito”*, publicada em parceria pelo Programa de Pós-Graduação em Enfermagem da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC) e a Editora da Universidade Federal de Pelotas/RS (UFPel).

¹¹ Na atualidade, conta com, aproximadamente, cinco mil recortes de jornais e revistas.

(1994)¹² e Constance KAMII¹³ (1984). Após as discussões, muitas alunas pediam emprestados os vídeos a fim de projetarem para seus namorados e pais. Os alunos diziam que iriam passar para os colegas de trabalho. Esses mesmos alunos, por ocasião da devolução dos vídeos, admitiam, muitas vezes, os (vídeos) terem retirado para si próprios, por reconhecerem inadequações na maneira de dirigir e nas atitudes que tomavam ao volante.

Esta busca colocou-me em contato com vários materiais interessantes (folders, cartazes, boletins, revistas, livros, vídeos, brinquedos), dentre os quais o livro de Reinier ROZESTRATEN¹⁴ (1988) sobre Psicologia do Trânsito. Nesta obra, pioneira em língua portuguesa, ele relata o interesse pela formação de centros de pesquisas desta área da Psicologia, em universidades e órgãos governamentais de países estrangeiros, a partir dos anos cinquenta, e o vagaroso início desse mesmo interesse, no Brasil, a partir dos anos oitenta, despontando como pioneiras a Universidade Federal de Uberlândia/MG, a Universidade Católica Dom Bosco (em Campo Grande/MS) e a Pontifícia Universidade Católica do Paraná.

¹² Significativas foram as discussões sobre regras de trânsito, a partir das idéias de Jean Piaget a respeito da existência de dois sistemas de moral: a) pressão coercitiva resultante das regras: *heteronomia* moral; e b) livre cooperação e respeito às regras, baseada na compreensão mútua: *autonomia* moral. Também foram discutidas as diferenças existentes entre punição e sanção por reciprocidade e as prováveis conseqüências de sua utilização.

¹³ Constance Kamii, natural de Genebra, Suíça, foi aluna e colaboradora de Jean Piaget, realizando diversos cursos de pós-doutoramento nas universidades de Genebra e de Michigan (EUA), ligados à Epistemologia Genética e outras abordagens educacionais. No apêndice denominado “*A autonomia como finalidade da educação: implicações da teoria de Piaget*”, parte integrante de sua obra **A criança e o número** (Papirus, 1984), aborda as autonomias moral e intelectual.

¹⁴ Reinier J. A. Rozestraten, holandês, cursou Filosofia e Teologia em Haia, na Holanda. Realizou estágios no Laboratoire de Psychologie de la Conduite (ONSER), na França. Livre Docente em Psicofísica e Percepção pela Universidade de São Paulo (USP), Professor Titular em Psicofísica, Percepção e Psicologia do Trânsito, na USP e na Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras de Ribeirão Preto (FFCLRP/USP). Após aposentar-se pela USP, trabalhou durante cinco anos na Universidade Federal de Belém, no Pará e, atualmente, leciona na Universidade Católica Dom Bosco, em Campo Grande/MS. Tive oportunidade de com ele conversar sobre Psicologia e Educação para o Trânsito, durante os Congressos da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (ABRAMET), em Fortaleza/CE (1997) e, no Rio de Janeiro/RJ (1999). E também no Seminário Nacional *Psicologia, Circulação Humana e Subjetividade*, organizado pelo Conselho Federal de Psicologia (CFP), em São Paulo (2001).

Convidada a participar do Jornal da Rádio Jovem Pan¹⁵ (edição regional, em Sorocaba/SP), em fevereiro de 1993, com a coluna semanal “*Conversando sobre Educação*”, aproveitei o espaço, durante seis anos, para abordar, dentre outros assuntos, a questão da educação para o trânsito, entrevistando especialistas, fornecendo informações e respondendo perguntas, a partir da linha aberta para o ouvinte.

Em dezembro de 1996, quando foi criado o Conselho Municipal de Trânsito de Sorocaba/SP (COMUTRAN), fiz parte do mesmo, representando a Universidade de Sorocaba (UNISO), e fui eleita Presidente desse Conselho Municipal, para mandato de dois anos (gestão 1996-1998). Palestras, debates, projetos em parceria e um espaço semanal nos dois jornais locais, denominado “*Trânsito e Cidadania*” (Anexo F1), objetivando fornecer informações sobre segurança veicular e divulgar o novo Código de Trânsito Brasileiro (CTB), aprovado em 23 de setembro de 1997, foram algumas ações realizadas pelo COMUTRAN¹⁶.

Todas essas vivências foram revelando uma realidade mais ampla do que a universitária, que me é familiar. Os acidentes de trânsito não se restrin-

¹⁵ O convite foi feito por iniciativa do diretor da Rádio Jovem Pan, em Sorocaba/SP (FM 91,1 MHz), Sr. Francisco Pagliato Neto.

¹⁶ O Conselho Municipal de Trânsito de Sorocaba é composto por vinte e três conselheiros, sendo um representante de cada uma das seguintes secretarias municipais e instituições: 19ª Circunscrição Regional de Trânsito (CIRETRAN); Polícia Militar; Corpo de Bombeiros; Guarda Municipal de Sorocaba; Secretaria de Transporte e Defesa Social (SETDS); Empresa de Desenvolvimento Urbano e Social de Sorocaba (URBES); Secretaria da Educação e Cultura (SEC); Secretaria de Trabalho e Promoção Social (SETPS); Faculdade de Engenharia de Sorocaba; Centro de Ciências Médicas e Biológicas (CCMB/PUC-SP); Universidade de Sorocaba (UNISO); Câmara Municipal de Sorocaba; Associação Comercial de Sorocaba; CIESP; Associação dos Engenheiros e Arquitetos de Sorocaba (AEAS); Instituto dos Arquitetos do Brasil (IAB) – Núcleo Sorocaba; Ordem dos Advogados do Brasil (OAB) – Subseção Sorocaba; Associação dos Deficientes Físicos de Sorocaba (ADERES); União das Sociedades de Bairro de Sorocaba (USABS); Sindicato dos Transportes de Carga; Sindicato dos Condutores Autônomos de Veículos Rodoviários de Sorocaba e Região; Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Sorocaba e Região; Sindicato das Empresas de Estacionamento e Garagens do Estado de São Paulo (SINDEPARK).

gem, infelizmente, ao universo dos meus alunos/as, mas envolvem muitas outras pessoas, principalmente jovens entre dezessete e vinte e seis anos de idade.

O advento do automóvel, ao lado das dimensões positivas, também trouxe consigo um conjunto de graves problemas, destacando-se, pela sua magnitude e importância, *os acidentes de trânsito*. Pesquisadores são unânimes em considerá-los como o âmbito da saúde que tem apresentado o aumento mais elevado em taxas de mortalidade, a partir da década de cinqüenta, o que tem levado muitos autores a qualificá-los como o problema de saúde pública mais grave da atualidade.

Serão apresentados, a seguir, alguns números relativos a ocorrências de trânsito, nos últimos dez anos. No início dos anos noventa, Eduardo VIOTTI (1994:1), editor do caderno *Veículos*, no jornal Folha de S. Paulo, exteriorizava seu pensamento dizendo que **“o lugar mais perigoso em que você pode estar no Brasil é dentro de um carro em movimento”**. No entanto, a afirmação acima não integrava nenhuma obra de ficção literária, mas resultava da reflexão de um jornalista, em decorrência de sua atividade profissional cotidianamente voltada para assuntos relativos aos veículos, aos/às usuários/as e aos números..., números que falam por si mesmos:

- 85.250 mortos, nas ruas e estradas do Brasil, em 1993, de acordo com pesquisa realizada pelo Comitê Brasileiro de Transportes e Tráfego da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), que considerou os óbitos posteriores, registrados em hospitais (*BT / Volvo*, 8(13), jun. 94)¹⁷; o Ministério dos Transportes apontava, nesse mesmo ano, o total de cinqüenta mil mortos,

¹⁷ A notação *BT/Volvo* está sendo utilizada para indicar que a fonte consultada foi o *Boletim Técnico do Programa Volvo de Segurança no Trânsito*.

computando-se apenas aqueles/as que morreram no local do acidente, uma vez que os falecidos, posteriormente, a caminho e/ou no hospital, não estavam incluídos nesse total;

- somente em 1995, na cidade de São Paulo, foram computados 182.728 acidentes, dos quais 23.858 com vítimas, sendo 24.327 com ferimentos leves, 7.704 com ferimentos graves e 1.015 mortos (M. Regina DOMINGUES, 1996:B-8), o que nos permite dizer que cerca de três pessoas morrem, diariamente, na cidade de São Paulo, em decorrência de acidentes de trânsito;
- do total de mortos, 28% são motoristas e 72% são passageiros. Do total de acidentes nas estradas, 74% ocorrem com tempo bom; 60% acontecem durante o dia e, também, 60% deles, em retas (O CULPADO... Veja, 1996:62-7). Segundo o assessor técnico da ANTP (Associação Nacional de Transportes Públicos¹⁸), Laurindo Junqueira, esse fenômeno pode ser explicado pela *Teoria da Homeostase do Risco*, de Gerald WILDE¹⁹, segundo a qual quanto mais aparentemente segura uma rodovia for, mais as pessoas

¹⁸ A ANTP, entidade civil criada em 1977 e voltada exclusivamente ao desenvolvimento do transporte público urbano do Brasil, é responsável pela publicação da *Revista de Transportes Públicos*, de periodicidade trimestral. Está situada à Rua Augusta, 1626, CEP 01304-902, São Paulo/SP; fone: (11) 283-2299; fax: (11) 253-8095; e-mail: antpsp@antp.org.br; site: www.antp.org.br; Ailton Brasiliense Pires, Diretor Executivo da ANTP no biênio 1999/2001 é, atualmente, Diretor do DENATRAN (Departamento Nacional de Trânsito), desde 30 de janeiro de 2003, data de sua posse (luri DANTAS, 2003:C1).

¹⁹ Prof. Dr. Gerald J. S. Wilde, holandês, professor de Psicologia na Queen's University, em Kingston, Ontário, no Canadá, vem realizando pesquisa na área de psicologia e segurança no trânsito, desde a década de sessenta. Seus interesses de pesquisa e ensino incluem psicologia ergonômica, comportamento humano no trânsito e percepção do risco. Esteve no Brasil para participar, como conferencista, do *2º Congresso Nacional de Psicologia do Trânsito*, realizado de 11 a 15 de agosto de 1986, em Uberlândia/MG, ocasião em que era assessor do Ministério dos Transportes do Canadá (CONGRESSO... FSP, 1986). Retornou ao Brasil para proferir palestra no *3º Simpósio Sul-americano e 9º Simpósio Nacional Volvo de Segurança no Trânsito*, realizado em novembro de 1995, em Curitiba/PR. Esteve no Brasil, uma vez mais, em outubro de 1999, participando, como conferencista, do *4º Congresso Brasileiro e 2º Congresso Latino-Americano de Acidentes e Medicina de Tráfego*, promovido pela ABRAMET (Associação Brasileira de Medicina de Tráfego), no Rio de Janeiro/RJ, ocasião em que tive oportunidade de com ele conversar sobre psicologia e segurança no trânsito.

se sentem à vontade para cometer abusos, como, por exemplo, exceder o limite de velocidade (Melissa DINIZ, 2001:C1);

- somente nas estradas estaduais localizadas no Estado de São Paulo, durante os feriados de Carnaval, em 1996, ocorreram setenta e quatro mortes, contra as trinta e oito registradas em 1995, apontando um aumento de 94,7% (Rogério WASSERMAN, 1996:4), fato que levou o Coronel Máximo Monteiro dos Santos França Filho, Comandante da Polícia Militar Rodoviária, a afirmar que “*nós estamos pagando hoje por um trabalho que deixou de ser feito há 15 anos*” (SP registra... FSP, 1996:1).

A busca continuada de dados relativos às ocorrências de trânsito envolvendo jovens, revelou uma preocupante realidade. Alguns números apontados a seguir podem ilustrar esta afirmação:

- na cidade de São Paulo, 50% dos acidentes fatais com motocicletas acontecem com pessoas com menos de vinte e quatro anos; 23% dos acidentes de trânsito, com morte, envolvem adolescentes; um/a jovem, entre dezesseis e vinte e cinco anos, morre a cada quatorze horas, em acidente de trânsito (BASTOS JUNIOR, 1994a:1);
- em 1996, seis mil jovens entre dezesseis e vinte e cinco anos morreram em acidentes de carro, segundo o DENATRAN (Departamento Nacional de Trânsito). (BRINCANDO... Quatro Rodas, 1997);
- a CET (Companhia de Engenharia de Tráfego) mostra que 39,5% das batidas de carro que acontecem em São Paulo envolvem adolescentes e adultos jovens. Nas madrugadas de sábado e de domingo, o número de acidentes cresce 17% (BRINCANDO... Quatro Rodas, 1997);

- 60 a 70% dos leitos hospitalares de traumatologia, em hospitais públicos, são ocupados por vítimas de acidentes de trânsito; o perfil das vítimas indica jovens entre dezoito e vinte e seis anos, predominantemente do sexo masculino, em decorrência de acidentes de trânsito ocorridos em perímetro urbano, segundo informações da Dr^a. Júlia GREVE²⁰ (2000), em palestra proferida durante o I Encontro Nacional sobre Segurança, Saúde e Educação para o Trânsito no Limiar do Século XXI, em março de 2000;
- *“a cada dois dias, morre um motoqueiro em São Paulo”*, informa Luís Antonio SERAPHIN, assessor técnico da presidência da Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) de São Paulo (PERIGO... Veja, 2001:29);
- de acordo com dados da CET (Companhia de Engenharia de Tráfego), em 1999, nas colisões com vítimas fatais, em São Paulo, 40,7% dos mortos estavam na faixa etária que vai dos dezesseis aos vinte e cinco anos (Guilherme WERNECK, 2002:6 e 7);
- estudo realizado pela Organização Mundial da Saúde (OMS) sobre dados do ano de 2000 (divulgado em maio/2003) concluiu que acidentes de trânsito são a maior causa de mortes violentas, com 1,26 milhão de vítimas fatais; na faixa dos quinze aos vinte e nove anos, os acidentes são a principal causa de mortes violentas, superando as ocorridas em decorrência de homicídios, suicídios e guerras (TRÂNSITO... FSP, 2003:11);
- 63% dos leitos hospitalares são ocupados por acidentados no trânsito; destes, 32% sofrem lesões nas pernas e pés, 29%, no crânio, 16%, nos braços e

²⁰ A Dr^a. Júlia Maria D’Andréa Greve, do Instituto de Ortopedia e Traumatologia do Hospital das Clínicas da Faculdade de Medicina da USP, coordena o Programa “Vida Urgente”, voltado para jovens e tendo como lema “Se beber, não dirija”.

mãos, e 12%, na face (Jairo BOVER, 1994:4); das vinte cirurgias realizadas por mês, pela UNICAMP, para reconstituição de visão, 30% ocorrem em vítimas de acidentes de trânsito. em que o/a motorista estava sem o cinto de segurança (UNICAMP..., 1994:4); e de acordo com Carlos Alberto BORGES²¹ (apud Davi DEAMATIS, 1995:7), há fraturas faciais que modificam, acentuadamente, a fisionomia da pessoa, após o acidente, acarretando múltiplas conseqüências psicológicas, dentre as quais, isolamento social e instabilidade emocional. E continua:

“Há mais de uma década presencio dramáticas cenas clínicas. A emergência de fraturas e deformidades faciais grita tanto quanto a urgência de uma conscientização nacional em relação aos acidentes automobilísticos. (...) Respalado pelos casos que presenciei, quero afirmar que a maioria dos acidentes de trânsito não mata, mas deixa seqüelas gravíssimas, cicatrizes importantes, que teriam sido evitadas com o uso do cinto” (BORGES, 1995:98).

Necessário lembrar que os aspectos considerados bonitos e desejáveis no corpo humano variam, enormemente, no tempo e no espaço. Essa avaliação cultural dos atributos físicos atua como poderosa força na conformidade com os padrões estéticos que, embora arbitrários, são considerados desejáveis. Desse modo, pode ser condição de segurança para uma pessoa ser semelhante às demais, principalmente para os/as jovens que, via

²¹ Carlos Alberto Borges é cirurgião plástico em Sorocaba/SP. Formado pela Faculdade de Ciências Médicas da PUC-SP/campus Sorocaba, realizou Residências Médicas em Cirurgia Geral (PUC-SP) e em Cirurgia Plástica (Hospital dos Defeitos da Face, em São Paulo/SP). Possui título de Especialista pela Sociedade Brasileira de Cirurgia Plástica.

de regra, dependem da aprovação de seus pares. Esta ênfase na conformidade, atuando continuamente na vida dos/as jovens, muito provavelmente resulta em ansiedade e retraimento, causados pelo simples fato de ser mais alto/a, mais gordo/a, ruivo/a, usar prótese auditiva, lentes grossas ou aparelho de correção dentária. No entanto, *“uma desvantagem física ou uma vantagem não são coisas objetivas e específicas numa pessoa, mas assim se tornam na medida em que o consenso social as reconhece como tal”* (James SAWREY, Charles TELFORD²², 1970:266). Se essas pequenas diferenças podem desencadear tantas conseqüências negativas, as seqüelas decorrentes de acidentes de trânsito, como paraplegia, tetraplegia, cegueira, queimaduras, defeitos na face ou outras, poderão mudar, acentuadamente, a imagem corporal, a auto-estima, o comportamento habitual e a vida (pessoal e profissional) de muitas pessoas.

Os números apresentados nas páginas anteriores, relativos às ocorrências de trânsito com **jovens**, revelam a interface entre direção veicular e consumo de bebidas alcoólicas. Em grande parte do mundo, os/as jovens estão começando a beber cada vez mais cedo. Nos últimos vinte anos, a idade média para iniciar o consumo de bebidas alcoólicas tem diminuído dos quatorze para os onze anos de idade. A iniciação começa na própria família e continua incentivada pelo grupo de amigos/as. Há até gincanas para verificar quem consegue beber mais e ainda ficar *“sóbrio”*, denominadas *“maratomas”*. Essa mudança traz graves conseqüências para o trânsito. Estudos realizados pelo Centro Brasileiro de Informação sobre Drogas (CEBRID), da Escola Paulista de Medicina²³, no período compreendido entre 1987 e 1994, mostram que o álcool é a droga mais con-

²² James M. Sawrey e Charles W. Telford, professores pertencentes ao Departamento de Psicologia do Colégio Estadual de S. José, em S. José, Califórnia (EUA), na década de setenta, realizaram pesquisas na área de Psicologia Aplicada à Educação.

²³ A Escola Paulista de Medicina é, atualmente, denominada Universidade Federal de São Paulo – UNIFESP.

sumida pelos/as adolescentes (Evaldo OLIVEIRA²⁴ e Ana MELCOP²⁵, 1997:17). E, uma vez adquirido, esse hábito de beber tende a permanecer no adulto jovem.

Ratificando esse pensamento, Maria Helena HOFFMANN²⁶, Henrique CARBONELL²⁷ e Luis MONTORO²⁸ (1996) lembram que *“o álcool etílico ou etanol é uma droga psicodpressora, (...) cujo consumo, altamente generalizado em nossa sociedade, faz com que seja parte obrigatória de muitas relações sociais. Lamentavelmente, existe uma enorme permissividade social em relação ao álcool, inclusive quando se dirige um veículo automotor”* (p. 29).

Denomina-se *alcoolemia* a quantidade de álcool por litro de sangue que uma pessoa apresenta. O nível de alcoolemia varia em função de algumas variáveis, tais como: complexidade do corpo, peso e estrutura da pessoa, quantidade de álcool ingerido, tipo de alimentação ou ausência da mesma, dentre outras. Pelo atual Código de Trânsito Brasileiro, em seu Artigo 165 (Juarez OLIVEIRA, 1997:63), o máximo de alcoolemia permitido é de seis decigramas por litro de sangue (0,6g/l). O Código de Trânsito anterior permitia alcoolemia igual ou

²⁴ Evaldo Melo de Oliveira, psiquiatra e psicanalista, foi o idealizador e o primeiro diretor do Centro de Tratamento e Reabilitação – CPTRA – da Secretaria da Saúde do Estado de Pernambuco; Vice-Presidente da Associação Brasileira de Estudos do Álcool e outras Drogas e Membro do Comitê Assessor do Ministério da Saúde para assuntos de Álcool e outras Drogas. Fundador do Instituto Recife de Atenção Integral às Dependências (Instituto RAID), na data de publicação da obra consultada, era seu Diretor Técnico.

²⁵ Ana Glória Toledo Melcop é assistente social e sanitarista pelo Núcleo de Estudos em Saúde Coletiva da Fundação Oswaldo Cruz – NESC/FIOCRUZ. Possui curso de Especialização em Psiquiatria Social pela ENSP/FIOCRUZ/RJ. Na data da publicação desta obra consultada, era Diretora do Núcleo de Pesquisa e Prevenção do Instituto Recife de Atenção Integral às Dependências – Instituto RAID.

²⁶ A psicóloga Maria Helena Hoffmann é Doutora em Psicologia e Mestre em Prevenção das Drogodependências pela Universidade de Valência/Espanha. É, também, professora da Universidade do Vale do Itajaí e responsável pelo programa de reeducação de infratores da Escola de Trânsito do DETRAN, em Florianópolis/SC.

²⁷ Enrique Carbonell é Doutor em Psicologia, Professor Titular de Psicologia e Segurança Viária da Universidade de Valência/Espanha. Na época da publicação deste artigo, estava na Vice-Direção do Instituto Universitário de Tráfego e Segurança Viária dessa universidade.

²⁸ Luis Montoro é Doutor em Psicologia, Catedrático de Psicologia e Segurança Viária da Universidade de Valência/Espanha. Na época da publicação deste artigo, era Diretor do Instituto Universitário de Tráfego e Segurança Viária dessa universidade.

inferior a 0,8g/l. O atual, que estabelece até 0,6g/l, somente entrou em vigência em 1988.

Dentre as alterações que o consumo de álcool produz nas capacidades do/a condutor/a, podem ser consideradas as seguintes: alterações na percepção, diminuição da coordenação motora e dos reflexos e modificação do comportamento habitual (estados de euforia, liberação da censura, falsa segurança, diminuição da autocrítica).

Pesquisa realizada sobre o consumo de álcool e condução de veículos automotores, em bares e avenidas da cidade do Recife/PE (OLIVEIRA e MELCOP, 1997:45-6)²⁹, indicou que os usuários são, predominantemente, do sexo masculino (78,5%), jovens ou adultos jovens (68,5%), solteiros (55,2%), sem dependentes (52,5%), com escolaridade de 2º grau ou superior (66,2%). Os pesquisadores constataram, também, que 23% dos freqüentadores dos bares estavam legalmente impedidos de dirigir, considerando-se alcoolemia de 0,8g/l, uma vez que esse era o nível permitido pelo antigo Código de Trânsito, ainda em vigência quando a pesquisa foi realizada. E 28% dos entrevistados já tinham se acidentado anteriormente.

O acentuado relacionamento entre alcoolismo e masculinidade foi estudado, recentemente, por Maria Izilda MATOS³⁰ (2000), através da pesquisa documental que aborda as representações de gênero emergentes no discurso médico e musical, no período compreendido entre 1890 e 1940. Sua obra se

²⁹ Foram entrevistadas 1040 pessoas nos bares e 246 nas avenidas.

³⁰ Maria Izilda Santos de Matos é Professora Titular em História do Brasil na PUC-SP, Coordenadora do Núcleo de Estudos da Mulher (NEM/PUC-SP) e do Programa de Lato-Sensu em História da PUC-SP. Em 1994 recebeu o prêmio SESI-CNI de Teses Universitárias, com sua tese de Doutorado denominada *Trama e Poder*. Possui vários trabalhos publicados. Suas pesquisas atuais centram-se nos estudos de gênero, da cidade à noite e da boêmia, tendo como foco a música popular brasileira.

inscreve em uma nova tendência da historiografia – os estudos de gênero – e a abordagem se destaca ao focalizar a construção histórica das masculinidades, temática atual e com escassa bibliografia.

“A preponderância do alcoolismo masculino era justificada pela maior facilidade dos homens em ir às casas de bebidas, pontos de reunião de homens, pela maior liberdade masculina de circulação no espaço público. Para corrigir esse hábito defendia-se, além da ação feminina no lar (o privado era identificado como o território de realização das potencialidades femininas), a existência de divertimentos públicos gratuitos e saudáveis, como bibliotecas” (MATOS, 2000:76-7).

Em acréscimo, HOFFMANN e colaboradores (1996a:27) fizeram um levantamento das crenças e costumes, associando beber e dirigir:

- a) o costume da hospitalidade, que recomenda ao anfitrião oferecer mais bebida aos seus convidados, mantendo os copos sempre cheios;
- b) o costume da retribuição, que impõe ao visitante comer e beber excessivamente, para demonstrar que está se divertindo e gostando da festa;
- c) a idéia de masculinidade, que não pode ser ofendida pela companheira (namorada, esposa), mesmo que esta esteja em melhores condições de dirigir;
- d) a “*educação*” ou as boas maneiras, que impedem o dono da casa de sugerir que o amigo está “*alegre*” demais para dirigir o carro com segurança.

Considerando que crenças e costumes sociais não resultam de herança genética mas, ao contrário, fazem parte de uma realidade que, em sendo socialmente construída, poderá ser desconstruída e reconstruída (Peter BERGER³¹ e Thomas LUCKMANN, 1993), há muito espaço para essas desconstruções e reconstruções referentes aos hábitos e costumes associados ao consumo de bebida alcoólica e direção veicular.

Voltando aos números das páginas anteriores, embora não apresentados em ordem cronológica, podem ser capazes de revelar a gravidade do problema trânsito, ao longo da década de noventa, e a necessidade de ações educativas, objetivando a redução de danos. A aprovação do atual Código de Trânsito Brasileiro (1997) pode ser considerada condição necessária, embora não suficiente, para a construção de um trânsito humanizado, pois passado o efeito do impacto de sua aplicação, esses números voltaram a crescer; depois, a diminuir, demonstrando oscilação, em lugar de apenas decréscimo. A ênfase em sua divulgação recaiu sobre os valores das multas e o número de pontos acumulados, ignorando a preocupação com a defesa da vida. Entretanto, apesar da diminuição, dezoito mil mortes, em 1988³² (em lugar de cinquenta mil, no início dos anos noventa), ainda parece ser um número elevado, que não permite tranquilizar ninguém. Algumas comparações embasam as afirmações acima:

- em 1998, o total de acidentes no país caiu 21,30%, e o de mortes, 24,73% em relação a 1997; em números absolutos, temos (CÓDIGO de Trânsito..., FSP, 1999:C1):

³¹ Peter L. Berger foi professor de Sociologia na Rutgers University (Alemanha), e Thomas Luckmann lecionou Sociologia na Universidade de Frankfurt (Alemanha), na época da publicação desta obra.

³² Esse número resulta da somatória dos óbitos somente ocorridos no local do acidente. É sub-contagem, então.

Quadro 0-1. OCORRÊNCIAS DE TRÂNSITO ANTES E DEPOIS DA VIGÊNCIA DO ATUAL CTB

ocorrências \ datas	1997	1998
acidentes	327.640	237.866
vítimas fatais	24.107	18.145
vítimas não fatais	327.044	243.961
veículos envolvidos	327.640	257.866

FONTE: CÓDIGO de Trânsito faz um ano desfalcado. **Folha de S.Paulo**, 22 jan. 1999, Caderno C, p. 1.

- nas rodovias que cortam o Estado de São Paulo, federais e estaduais, ocorreram trinta e nove mortes durante os feriados de carnaval de 2000, contra cinquenta mortes no carnaval de 2001; esse foi o maior número de óbitos, durante fim de semana prolongado, desde 1998, quando o impacto da implantação do atual Código de Trânsito Brasileiro conseguiu reduzir as ocorrências (MORTES em..., DS³³, 2001:B-9).
- aumentou o número de mortes nas rodovias federais, nos feriados da Semana Santa, em 2002, em comparação com o mesmo período de 2001 (NÚMERO... CS³⁴, 2002:A6), conforme quadro abaixo:

Quadro 0-2. OCORRÊNCIAS DE TRÂNSITO NOS FERIADOS DA SEMANA SANTA, EM 2001 E 2002

ocorrências \ datas	2001	2002
acidentes	1.294	1.394
vítimas leves	872	831
vítimas fatais	79	118

FONTE: NÚMERO de mortes aumentou 49% nas rodovias federais. **Cruzeiro do Sul**, 02 abr. 2002, p. A6.

³³ A notação *DS* está sendo utilizada como abreviação do nome do jornal Diário de Sorocaba.

³⁴ A notação *CS* está sendo utilizada como abreviação do nome do jornal Cruzeiro do Sul.

- aumentou o número de mortes nas estradas estaduais paulistas, durante o carnaval de 2003, em relação ao mesmo período de 2002 (SP tem... FSP, 2003:C3), revertendo seqüência de queda iniciada em 1999. O quadro a seguir fornece números absolutos:

Quadro 0-3. OCORRÊNCIAS DE TRÂNSITO NOS FERIADOS DE CARNAVAL, EM 2002 E 2003

ocorrências \ datas	1997	1998
acidentes	1.147	1.183
feridos graves	162	186
vítimas fatais	40	55

FORNTE: SP tem mais mortes nas rodovias neste ano. **Folha de S. Paulo**, 2003, Caderno C, p. 3.

Esses números, ora demonstram progressos na diminuição de ocorrências, ora, retrocessos. Em alguns casos, são conflitantes, por utilizarem critérios diferentes para a sua totalização. Esse fato levou Maria de Lourdes de SOUZA³⁵ (apud Marta PRADO, 1998:8) a afirmar que *“a falta de dados fidedignos sobre a violência no trânsito, pode também ser compreendida como um reflexo de desintegração da sociedade que não investe em conhecimento da realidade e, por conseguinte, não investe na resolutibilidade dos problemas, pelo menos os traduzidos em números”*.

E lembra Marta PRADO (1998) que aprendemos a conviver com a violência e desenvolvemos um espírito de resignada tolerância. A frequência dos atos violentos com os quais convivemos, em situação de trânsito ou fora dela, tem determinado sua *‘banalização’*, tornando-a corriqueira e trivial.

³⁵ A Prof^ª. Dr^ª. Maria de Lourdes de Souza cursou a graduação em Enfermagem no Estado do Amazonas, realizou a Pós-Graduação na USP e na Fundação Getúlio Vargas (SP), doutorando-se em 1982, dentre outras oportunidades de aprendizagem na América Latina, Estados Unidos e Europa. As questões relativas ao trânsito são de seu interesse desde 1974. Atualmente, está vinculada à Universidade Federal de Santa Catarina. Seu e-mail: lourdesr@repensul.ufsc.br.

“Reconhecida e estampada diariamente nas capas de jornais e revistas, ou como matéria de rádio, televisão ou até como temas de filmes e novelas, o fenômeno da violência no trânsito está sendo apresentado como algo trivial, que parece não mais causar indignação. Assistimos, imóveis, milhares de pessoas mutiladas ou mortas, mas nada fazemos – não reagimos. Faz parte do nosso cotidiano conviver com esse fenômeno” (PRADO, 1998:45).

Embora concorde parcialmente com o pensamento da autora, é possível identificar muitas pessoas que não perderam a capacidade de se indignar com esse fenômeno da violência no trânsito, e essa indignação alimenta reflexões e, muito provavelmente, abrirá caminho para ações que busquem a redução de danos.

E falando em ações, lembro que o atual Código de Trânsito Brasileiro, mesmo não sendo considerado o Código ideal, trouxe avanços e contribuições, se comparado ao anterior, ao prever ações educativas. Logo em seu Artigo 1º, parágrafo 5º, afirma que *“os órgãos e entidades de trânsito pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito **darão prioridade em suas ações à defesa da vida** (grifo meu), nela incluída a preservação da saúde e do meio ambiente”* (CTB, 1997:2).

Em seu Capítulo VI, que inclui os artigos 74 a 79, trata *“Da Educação para o Trânsito”*, afirmando ser *“direito de todos”* (Art. 74), devendo ser *“promovida na pré-escola e nas escolas de 1º, 2º e 3º graus”* (Art. 76). Para que o

disposto nesse artigo seja realizado, o CTB/1997 determina que o Ministério da Educação e do Desporto, mediante proposta do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) e do Conselho de Reitores das Universidades Brasileiras (CRUB), diretamente ou mediante convênio, deve promover, dentre outras ações, “a elaboração de planos de redução de acidentes de trânsito junto aos núcleos interdisciplinares universitários de trânsito, com vistas à integração universidades-sociedade na área de trânsito” (Art. 76, Parágrafo Único, inciso IV).

Transcorridos seis anos desde a aprovação do novo Código de Trânsito, multiplicaram-se as ações e a elaboração de materiais didáticos sobre trânsito, destinados à pré-escola e ao Ensino Fundamental. Em menor quantidade, destinados ao Ensino Médio. E raríssimas ações voltadas para o ensino universitário.

No primeiro caso, destacam-se as contribuições de Reinier ROZESTRATEN³⁶, Liliana IACocca³⁷, Arnaldo NISKIER³⁸, Rosane FRERICHs³⁹, J. THOMAS FILHO⁴⁰ e da Fiat Automóveis, em parceria com o Ministério da Educação e do Desporto (MEC), que adaptou para o Brasil, o Programa “*Moto Perpétuo*”, da Fiat italiana⁴¹, composto por vídeos, folders, pôsteres, livros e folhas de exercício, com distribuição gratuita, através do Centro

³⁶ ROZESTRATEN, Reinier Johannes. (1997). **Paz no Trânsito**. Curso para agentes multiplicadores de Educação para o Trânsito. 1º grau. Belém/PA, Grafisa, 115p..

³⁷ IACocca, Liliana e outra (1999). **Mão e contramão: a aventura do trânsito**. São Paulo, Ática, 1ª ed., 32p..

³⁸ NISKIER, Arnaldo (1996). **Educação para o trânsito**. São Paulo: Nova América/Consultor, 1ª ed., 40p..

³⁹ FRERICHs, Rosane (1994). **Stop: o herói sinal verde**. São Paulo: FTD, 2ª ed., 48 p..

⁴⁰ THOMAS FILHO, J. (2000). **Sinal verde: educação para o trânsito**. Petrópolis: Vozes, 1ª ed., 21 p..

⁴¹ **MOTO PERPÉTUO para o 1º grau: a segurança através da ciência e da educação**. São Paulo, MEC/Fiat (La Fabbrica do Brasil), sem data (foi lançado em 1998).

de Coordenação “*Fiat para a Escola*”⁴². Em relação ao Ensino Médio⁴³, temos a peça teatral e o livro de Rosane FRERICHS⁴⁴ e, também, os materiais produzidos pelo Programa “*Moto Perpétuo*”, do MEC/Fiat⁴⁵.

Em relação ao ensino superior, as ações que consegui identificar são em número reduzido, apesar da universidade não estar diante do “*futuro motorista*”, mas do “*recém-habilitado*”, na maior parte dos casos. A preocupação em formar multiplicadores para atuar em segurança e educação para o trânsito tem norteadado a criação de cursos de especialização sobre o assunto, em algumas universidades brasileiras, como na Universidade Católica Dom Bosco, em Campo Grande/MS; na Universidade Estadual de Campinas/SP, esse curso foi denominado “*Ciências do Trânsito*”⁴⁶ (UNICAMP... DS, 2001:A2).

Nas Faculdades de Medicina de nosso país, as *Ligas de Emergência e Trauma*⁴⁷ estão dinamizando sua atuação no desenvolvimento de

⁴² A sede do Centro de Coordenação “*Fiat para a Escola*” está situada à Avenida Angélica, 2632 – 10º andar, em São Paulo/SP, CEP 01228-200, fone (11) 3255.2200 e fax (11) 3255.3097.

⁴³ Digno de nota é o material denominado *Programa de Educação para o Trânsito no Ensino de 2º Grau*, elaborado em 1982, sob coordenação das Professoras Doutoras Maria Amélia Azevedo Goldberg e Clarilza Prado de Souza (docentes no Programa de Estudos Pós-Graduados em Psicologia da Educação da PUC-SP), resultando de parceria entre o Ministério da Justiça (Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN), o Ministério da Educação e Cultura (Secretaria de Ensino de 1º e 2º graus – SEPS) e a Prefeitura do Município de São Paulo/SP (Companhia de Engenharia de Tráfego – CET).

⁴⁴ FRERICHS, Rosane. (1999). **O céu já tem anjos demais**. São Paulo, FTD, 3ª. ed., 55p..

⁴⁵ **MOTO PERPÉTUO para o 2º grau: a segurança através da ciência e da educação**. São Paulo, MEC/Fiat (La Fabbrica do Brasil), sem data (foi lançado em 1998). 3 vols: Psicologia ao Volante (45p.), Biologia em Circulação (49p.) e Fórmulas no Trânsito (48p.).

⁴⁶ O Curso de Especialização em Ciências do Trânsito é voltado à capacitação profissional, tanto na área de Engenharia, como de Direito e de Educação. Foi organizado porque a nova legislação de trânsito (CTB/97) prevê o tratamento do tema nos ensinos fundamental, médio e universitário.

⁴⁷ Acompanho a atuação da *Liga de Emergência e Trauma* dos/as alunos/as de Medicina e Enfermagem da Faculdade de Ciências Médicas (FCM) da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo/campus Sorocaba, desde 1997. Realizam reunião semanal com o Dr. José Mauro da Silva Rodrigues, professor na FCM/PUC-SP e seu orientador; estagiam no Resgate do Corpo de Bombeiros de Sorocaba/SP; promovem palestras para alunos/as e professores/as da rede municipal de ensino; realizam o teste do bafômetro, em bares da cidade, seguido de orientações; realizam pesquisas sobre uso de cinto de segurança, de telefone celular, dentre outros assuntos correlatos.

ações preventivas, com a finalidade de diminuir os acidentes de trânsito e o trauma, em geral. O IV Congresso Brasileiro das Ligas do Trauma, organizado pela Liga do Trauma da Faculdade de Medicina de Ribeirão Preto/USP, foi realizado de 04 a 06 de outubro de 2001, em Ribeirão Preto/SP⁴⁸, reunindo seiscentos participantes de todo o Brasil, entre estudantes e profissionais. O V Congresso, organizado pela Liga de Emergência e Trauma dos/as alunos/as da Faculdade de Ciências Médicas do Centro de Ciências Médicas e Biológicas (CCMB) da PUC-SP/campus Sorocaba, foi realizado de 22 a 24 de agosto de 2003, no Teatro Municipal “Teotônio Vilela”, na cidade de Sorocaba/SP, sobre o tema “*A Multidisciplinaridade no Atendimento ao Trauma*”⁴⁹, recebendo igual número de participantes.

O Programa “Vida Urgente”, do Instituto de Ortopedia e Traumatologia do Hospital das Clínicas da Faculdade de Medicina da USP, coordenado pela Dr^a. Júlia Maria D’Andréa GREVE, busca focalizar o tema álcool e direção. Seus objetivos são: prevenção de acidentes, redução da mortalidade, redução da morbidade e mudança no comportamento social (4^º CONGRESSO... 27 a 30 de outubro de 1999).

Necessário, ainda, mencionar o Programa da Fiat direcionado a universitários/as, denominado “*Test Drive – Direção Segura*”, iniciado em 2001, em quatro capitais brasileiras (Belo Horizonte, Porto Alegre, Rio de Janeiro e São Paulo), atingindo seis mil universitários (TRÂNSITO... Autoesporte, 2001:19). Na parte teórica, os jovens recebem noções básicas de postura, tempo de reação,

⁴⁸ Convidada pela Comissão Organizadora, proferi palestra sobre o tema “*Universidade e Educação para o Trânsito*”, no dia 06 de outubro de 2001.

⁴⁹ Convidada pela Comissão Organizadora, apresentei mini-conferência sobre “*Violência no Trânsito*” e fui presidente da mesa-redonda sobre o tema “*A Enfermagem e o Trauma*”, no dia 23 de agosto de 2003.

distâncias, freios, curvas, ultrapassagem e segurança ativa e passiva. A parte prática é realizada ao lado de um instrutor, em um circuito delimitado, com sinalização adequada, sem grades e com vias de fuga para evitar colisão. Esse Programa foi elaborado depois que uma pesquisa da Seguradora Phoenix, realizada com quinhentos mil segurados, revelou que o número de ocorrências de trânsito é 70% mais freqüente na faixa de idade compreendida entre dezoito e vinte e cinco anos (Carla FRANCO, 2001:p. C3). E em relação ao comportamento do/a condutor/a?

Com esse mesmo objetivo, a Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) de São Paulo está desenvolvendo a Campanha *Mude o Mundo – Cidadania no Trânsito*, com o tema *Jovem Motorista*. O ex-piloto de Fórmula Mundial, André Ribeiro, fala sobre segurança, solidariedade e respeito no trânsito⁵⁰.

Pelo exposto, é possível reconhecer que os números relativos às ocorrências de trânsito ainda continuam elevados, mesmo após seis anos de vigência do atual Código de Trânsito Brasileiro e apesar dos variados Programas de Educação para o Trânsito, em andamento. Talvez esteja faltando conhecer melhor as pessoas (principalmente os/as jovens) que conduzem essas máquinas, do que as próprias máquinas: o que pensam sobre automóveis; como se sentem afetadas pela presença de outras pessoas e de outros veículos quando estão dirigindo; quando evitam situações de risco; de que maneira explicam o conflito entre o respeito às normas e as transgressões a elas, em situação de trânsito. Repito: o conhecimento do pensamento das pessoas (principalmente dos/as

⁵⁰ Essa equipe esteve presente na PUC-SP/campus Monte Alegre (Tucarena), em 04 de outubro de 2002, conversando com os/as universitários/as (A SEMANA, 2002, nº 333).

jovens) sobre essas e outras questões afins poderá contribuir para ampliar a compreensão de fenômeno tão complexo e desenvolver programas de redução de danos.

E as idéias educacionais de Paulo FREIRE⁵¹, principalmente, quando se refere ao desenvolvimento da consciência, poderão ser de grande valia na busca da compreensão desse fenômeno. Para FREIRE (2001), a *“tomada de consciência não é ainda conscientização, porque esta consiste no desenvolvimento crítico da tomada de consciência”* (p. 26). A conscientização implica que as pessoas assumam o papel de sujeitos que fazem e refazem o mundo, porque é um ato de conhecimento, uma aproximação crítica da realidade.

Para esse educador, a conscientização é também um convite para as pessoas assumirem uma posição utópica frente ao mundo, não considerando o utópico como o impossível, o irrealizável, mas sim como um estado de coisas que não existe hoje mas que poderá vir a existir no futuro. É o **possível não-experimentado, o inédito viável**, na concepção freireana, *“a dialetização dos atos de denunciar e anunciar, o ato de denunciar a estrutura desumanizante e de anunciar a estrutura humanizante”* (2001:27). E não é exatamente isso o que se espera que aconteça no espaço público da circulação humana chamado trânsito?

⁵¹ Paulo Reglus Neves Freire (1921-1997), pernambucano de Recife, sem dúvida, é o educador brasileiro mais conhecido no exterior, pelo conjunto de sua obra pedagógica – ações e escritos – objetivando libertar as pessoas de toda espécie de opressão. Exilado em 1964, quando coordenava o Programa Nacional de Alfabetização, desenvolveu projetos e lecionou em várias universidades estrangeiras, retornando ao Brasil em 1979, quando aceitou convite para lecionar na PUC-SP (no Programa de Estudos Pós-Graduados em Educação), função exercida até sua morte, em 02 de maio de 1997. Recebeu o título de *Doutor Honoris Causa* de várias universidades nacionais e estrangeiras. Seus livros, traduzidos para vários idiomas, estão presentes em instituições dos cinco continentes. O Instituto Paulo Freire, *“uma rede internacional de pessoas e instituições, criado em 1992 com o objetivo de pesquisar, sistematizar e divulgar dados, reflexões e informações e atuar no campo da educação, da cultura e da comunicação”*, informa Moacir GADOTTI (1996:19), seu diretor, está situado à Rua Cerro Corá, 550 – 2º andar, cj. 22, telefax (11) 3021-5536, CEP 05061-100, em São Paulo/SP; e-mail: ipf@paulofreire.org.

Nesse sentido, é preciso fazer da conscientização o primeiro objetivo de toda educação para o trânsito. Não a concepção bancária de educação, caracterizada como prática de dominação, mas a **educação problematizadora**, entendida como prática da liberdade (FREIRE, 1967), que *“está fundamentada sobre a criatividade e estimula uma ação e uma reflexão verdadeiras sobre a realidade”* (FREIRE, 2001:81), onde há superação da dicotomia existente entre educando/a e educador/a, porque uns e outros são sujeitos do processo educacional. Seres em devir, incompletos, inacabados, inconclusos, em uma realidade também inacabada.

Outro apoio nessa tentativa de compreensão poderá ser buscado na teoria sobre **identidade**, de Antonio CIAMPA⁵² (1992 e 1993), para quem *“o indivíduo não é algo, mas sim o que faz, o fazer é sempre atividade no mundo, em relação com outros. (...) É necessário vermos o indivíduo não mais isolado, como coisa imediata, mas sim como relação”* (1993:137).

E considerando que a manifestação do ser é sempre uma atividade, a identidade vai adotando diferentes formas de predicções, como *papéis*, por exemplo. No entanto, no caso de duas pessoas, cuja atividade profissional é a mesma, ou seja, dirigir carro táxi, embora desempenhem o mesmo *papel*, podemos falar de duas **personagens** distintas, porque um papel designa uma *personagem*. A identidade assume, então, a forma *personagem*, e uma pessoa não comparece frente a outras apenas como portadora de um único *papel*, mas sim como representante de si mesma, com todas suas determinações que a

⁵² Antonio da Costa Ciampa é professor no Programa de Estudos Pós-Graduados em Psicologia Social, na PUC-SP. Formou-se em Psicologia, na PUC-SP, em 1968. Obteve o título de Mestre em Psicologia Social (PUC-SP), em 1977, com uma dissertação intitulada *A identidade social e suas relações com a ideologia*. O título de Doutor em Psicologia Social (PUC-SP) foi obtido em 1986, com a tese publicada sob o título *A estória do Severino e a história da Severina* (Brasiliense, 1993, 247 p.).

tornam um indivíduo concreto. Somos autores/as e personagens, ao mesmo tempo. Identidade, então, também é diferença e igualdade. Apesar dos dois rapazes terem a mesma profissão, que é dirigir táxi, possuem identidades diferentes.

Mas CIAMPA também explica que **identidade é metamorfose** e metamorfose é vida. Muitas vezes falamos das pessoas como se elas fossem sempre de um determinado modo e não se modificassem. Por esse motivo, quando representamos a identidade, tendemos a usar proposições substantivas (Bruno é motorista), em lugar de proposições verbais (Bruno dirige carro). Nesse caso, a atividade coisifica-se sob a forma de uma *personagem* que acaba por subsistir independentemente da atividade que a originou e que deveria sustentar (Bruno não mais dirige carro porque está internado, mas continua sendo motorista).

“Na verdade, a realidade sempre é movimento é transformação” (CIAMPA, 1993:141). Diferença e igualdade, revelação e ocultamento, permanência e mudança, a identidade, para CIAMPA, é *“uma totalidade contraditória, múltipla e mutável, no entanto una”* (1992:61). Por mais contraditória, por mais mutável que seja, a pessoa sabe que ela própria é que é assim, ou seja, é unidade de contrários, uma na multiplicidade e na mudança.

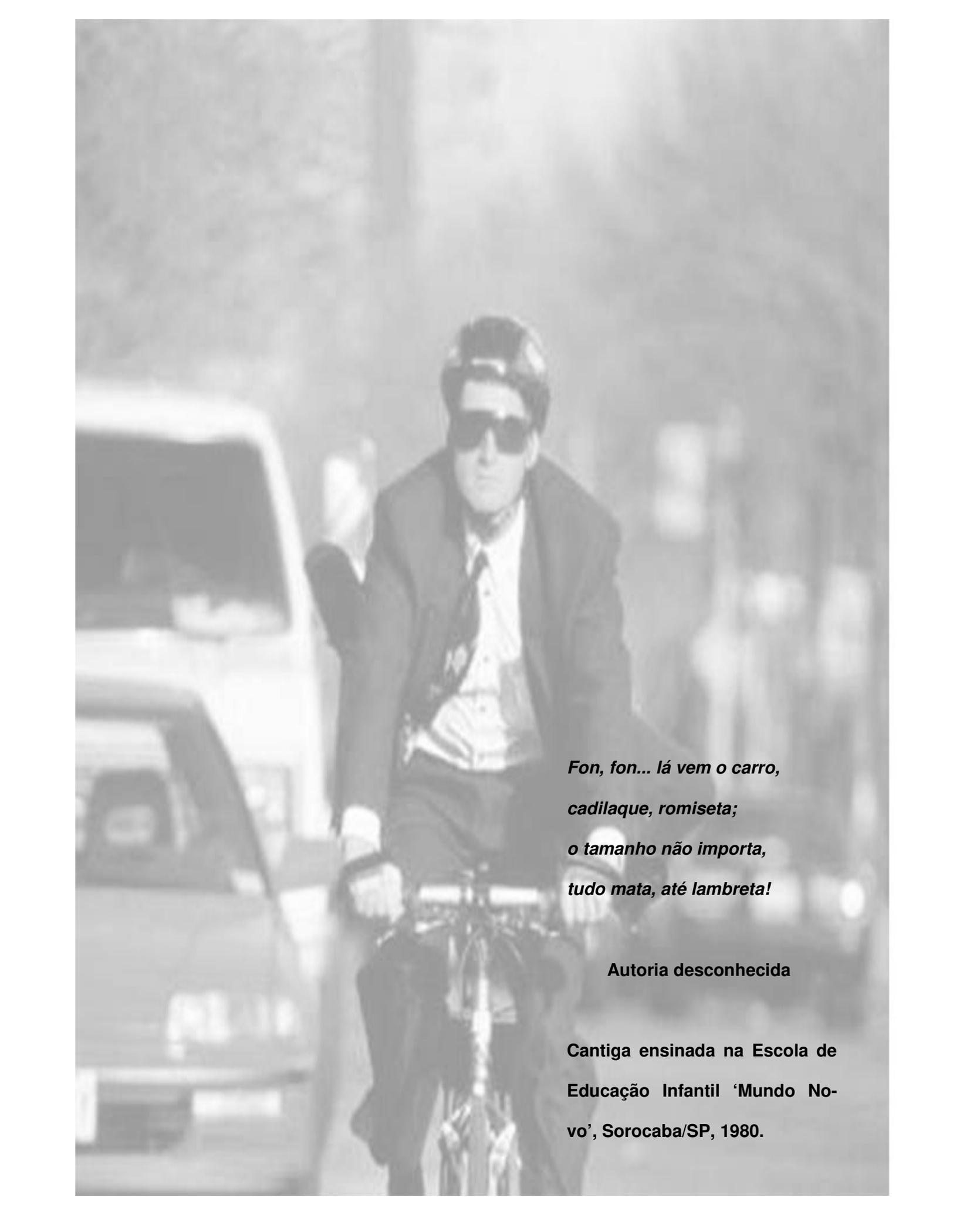
A partir dos indicadores que foram sendo apontados no decorrer desta Introdução, o trânsito foi se constituindo, gradativamente, como uma situação social inserida em uma perspectiva psicoeducacional. É um espaço público, onde circulam pessoas, ora entrelaçando suas emoções, objetivos, enfrentando obstáculos comuns e demonstrando solidariedade; ora conflitanto

com seus pares, através de ações que denotam impaciência, vingança e violência. Nesse sentido, a realização desta pesquisa tem o objetivo de ampliar o conhecimento e a compreensão do pensamento dos/as jovens, em situação de trânsito e, também, o de contribuir para a elaboração de Projetos de Educação para o Trânsito voltados a essa faixa etária que possam resultar em redução de danos.

Nessa perspectiva, o presente estudo busca conhecer como a reflexão sobre o sentido do dirigir possibilita o desenvolvimento de consciência de jovens universitários/as.

A opção pela *Entrevista Reflexiva* (Heloisa SZYMANSKI⁵³, 2000) deveu-se, dentre outros fatores, ao seu caráter de intervenção, uma vez que *“uma escuta atenta e respeitosa possa efetivamente ser um momento de ajuda. Ainda mais, uma escuta que promove o desenvolvimento da consciência a respeito de um tema importante na experiência do entrevistado”* (p. 199).

⁵³ Heloisa Szymanski é Professora no Programa de Estudos Pós-Graduados em Educação: Psicologia da Educação, da PUC-SP, e Coordenadora do Grupo de Pesquisa em Práticas Educativas e Atenção Psicoeducacional na Escola, Comunidade e Família. Obteve o título de Doutora em 1987, na PUC-SP, com a tese *Um estudo sobre significado de família*. E-mail: pedpos@pucsp.br.



*Fon, fon... lá vem o carro,
cadilaque, romiseta;
o tamanho não importa,
tudo mata, até lambreta!*

Autoria desconhecida

**Cantiga ensinada na Escola de
Educação Infantil 'Mundo No-
vo', Sorocaba/SP, 1980.**

CAPÍTULO I

COMPREENDENDO A CIRCULAÇÃO HUMANA

Uma pessoa que reside em um bairro, trabalha em outro e estuda, à noite, em outro ainda, realiza, no mínimo, seis deslocamentos diários pela cidade, se for almoçar e jantar em sua casa. Os quatro primeiros deslocamentos, ela realiza com seu carro; à noite, utiliza uma perua escolar para ir e voltar da universidade. Essa mesma pessoa tem uma irmã que não trabalha fora de casa, estuda à noite em outra universidade, mas é encarregada de levar, diariamente, os dois irmãos menores à pré-escola, pela manhã, buscá-los na hora do almoço e levá-los às aulas de natação, no final da tarde. Em cada um desses seis deslocamentos diários, cada uma delas percorre, no mínimo, dez quilômetros e encontram outras pessoas que também estão se deslocando, através da utilização de automóveis, bicicletas, motocicletas, ônibus, caminhões ou, mesmo, enquanto pedestres. Multiplicando o número de deslocamentos diários de cada pessoa, pelo número de habitantes de uma cidade, temos milhares ou milhões de deslocamentos realizados nessa cidade, em apenas um dia! Esse conjunto de deslocamentos ou essa diversidade de movimentos característicos da circulação humana recebe o nome de trânsito.

De acordo com Eduardo VASCONCELLOS⁵⁴ (1998), *“o trânsito é, assim, o conjunto de todos os deslocamentos diários, feitos pelas calçadas e vias*

⁵⁴ Eduardo Alcântara Vasconcellos nasceu em São Paulo/SP, em 1952. Formado em Engenharia Civil pelo Mackenzie (São Paulo), estudou Ciências Sociais, na USP, onde também fez mestrado e doutorado em Ciência Política. Com bolsa da FAPESP, fez pós-doutorado em Planejamento de Transportes na Universidade Cornell (EUA). Iniciou sua carreira profissional em 1976, na Companhia de Engenharia de Tráfego (CET), da Prefeitura de São Paulo. Desde 1997, é Diretor Adjunto da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP).

da cidade, e que aparece na rua na forma da movimentação geral de pedestres e veículos (p. 11). *Ele está diretamente ligado à atividade humana e ao seu deslocamento no espaço*” (p. 8).

Esses deslocamentos ocorrem em um ambiente complexo e acabam por gerar conflitos diversos. O primeiro deles é o **conflito físico**, a disputa pelo espaço. Dois corpos não conseguem ocupar o mesmo espaço, simultaneamente. Por exemplo, uma única vaga no estacionamento coberto de um *shopping center*, em um dia chuvoso, só consegue abrigar um único veículo. Os demais deverão estacionar na parte descoberta, onde, provavelmente, sobram vagas. No entanto, esse conflito físico pode originar conflito interpessoal, mais complexo do que o primeiro, por ser conflito entre vontades e entre motivos: duas pessoas disputando essa mesma vaga podem agir com hostilidade e violência, se cada uma sustentar que chegou antes e, portanto, tem direito a essa “*recompensa*”; mas poderão agir de modo diverso se foram educadas para a convivência humana, se aprenderam a compartilhar situações e tomar decisões a partir de uma prática dialógica, uma vez que a *consciência de si* é, também, *consciência do outro*.

Aponta VASCONCELLOS (1998) que as pessoas mudam de interesse ao longo de seus deslocamentos, também chamados de viagens: ora desejam fluidez, ora segurança, ora acessibilidade. Vejamos um exemplo: se a filha sai de casa, com seu carro, e deve deixar sua mãe em um consultório médico, antes de ir ao seu local de trabalho, deseja encontrar **fluidez**, ou seja, “*facilidade de circulação no seu sentido mais amplo, de percorrer o espaço a uma velocidade razoável, com poucas interrupções em semáforos ou outros impedimentos*” (p. 27). Mas, chegando ao consultório, deseja estacionar o

veículo, o mais próximo possível da porta de entrada; nesse momento, está buscando **acessibilidade**, entendida como *“a facilidade (ou dificuldade) com que os locais da cidade são atingidos pelas pessoas e mercadorias, medida pelo tempo e pelo custo envolvidos”* (pp. 28-9). No entanto, uma vez estacionado o veículo, a filha deseja que a mãe faça o pequeno percurso pela calçada, em **segurança**, isto é, *“com uma pequena probabilidade de as pessoas se envolverem em acidentes”* (p. 28). Retomando o percurso em direção ao local de trabalho, a filha deseja, novamente, fluidez. Lá chegando, almeja estacionar próximo ao saguão do elevador (acessibilidade) e atravessar o pátio do estacionamento, com segurança. E assim por diante.

Esse exemplo ajuda a compreender por que *“não existem “os pedestres”, “os motoristas”, como seres imutáveis, existem pessoas “enquanto” pedestres, motoristas, etc.. Por todos esses motivos, (...) o trânsito é uma disputa pelo espaço físico, que reflete uma disputa pelo tempo e pelo acesso aos equipamentos urbanos; é uma negociação permanente do espaço, coletiva e conflituosa”*, conclui VASCONCELLOS (1998:19). O trânsito, em alguns casos, pode ser considerado espaço de vida, de cidadania, de democracia, de cordialidade. Mas, em grande parte das vezes, expressa disputa pelo poder do espaço, do tempo, da potência do motor e do valor do carro.

Refletindo sobre essa questão da *fluidez*, afirma Ivan ILLICH⁵⁵ (1975) que *“a máquina é uma contribuição positiva, quando o seu emprego conduz a expandir-se o raio de circulação para todos, multiplicando os destinos terminais, sem que por isso aumente a parte do tempo social dedicada à*

⁵⁵ Ivan Illich, crítico das incongruências da sociedade contemporânea, também é autor de *Sociedade sem escolas* (Vozes, 1973).

circulação” (p. 33). Mas as situações que grande parte das pessoas está vivenciando, em cidades grandes e em muitas rodovias, é o fato de terem que se deslocar com cada vez mais lentidão, pelos mesmos trajetos monótonos que percorrem diariamente, entre a casa e o trabalho ou entre a casa e a escola, gastando, desse modo, cada vez mais tempo com tais deslocamentos. Essa condição pode intensificar estados emocionais negativos: frustração, preocupação, raiva, inconformismo, dentre outros.

E continua ILLICH (1975): “*a deslocação (sic) em massa não é coisa nova; nova é a deslocação (sic) diária de massas de gente cobrindo distâncias que não se podem percorrer a pé; nova é a dependência para com o veículo destinado a fazer o trajeto diário de ida e volta*” (p. 48). Paradoxalmente, em muitas situações, a indústria do transporte custa à sociedade mais tempo do que aquele que poupa, uma vez que “*os paradoxos, contradições e frustrações da circulação contemporânea devem-se ao monopólio exercido pela indústria dos transportes sobre a circulação das pessoas*” (ILLICH, 1975:58). Por *indústria dos transportes* entende ILLICH a apologia do uso de veículos movidos a motores mecânicos para o traslado de pessoas e cargas, mesmo quando é possível e até mesmo necessário o uso de força muscular (caminhar, usar bicicleta).

Sobre essa questão, relata Mário Sérgio CORTELLA⁵⁶ (2001), a seguinte situação:

⁵⁶ Mário Sérgio Cortella, filósofo, Doutor em Educação (PUC-SP), pertence ao Departamento de Ciências da Religião (PUC-SP), leciona no Programa de Estudos Pós-graduados em Educação, na PUC-SP, e escreve uma vez por mês no Caderno Equilíbrio, da Folha de S. Paulo. Autor de *A Escola e o conhecimento: fundamentos epistemológicos e políticos* (Cortez/IPF), foi Secretário da Educação no Município de São Paulo, em 1991-92, e faz a mediação da série de debates *Diálogos Impertinentes*, realização conjunta da TV PUC, SESC/Pompéia e Folha de S. Paulo, desde seu início, em 1995.

“Imagine um ser humano (eu conheço gente assim; você, também) que, em nome da sua liberdade e da sua inteligência, é capaz de morar a dois quarteirões de uma padaria e de ir de carro até ela!

Como é que um ser humano, em sã consciência, pega o elevador, sai do elevador com o rádio, desliga o alarme, põe o rádio no carro, abre o portão, sai, vai até a padaria, anda dois quarteirões, desliga de novo, tira o rádio, põe o alarme, entra, compra o pão, tira o alarme, põe o rádio, volta, abre o portão do prédio, desliga, sobe com tudo.

Como é que alguém, em sã consciência, desloca duas toneladas de ferro para pegar cem gramas de pão? (muitos risos) E nós falamos em inteligência humana! Duas toneladas de ferro, você desloca por duzentos ou quatrocentos metros, tanto para ir quanto para voltar, para pegar cem gramas de pão. E chama isso de conforto? Ou diz que isso é fundamental! ‘Eu não consigo viver sem isso’. A questão central na educação (...) passa pela compreensão do dia-a-dia, e passa, também, por olhar os valores que estão sendo colocados”⁵⁷.

⁵⁷ CORTELLA, Mário Sérgio. A Psicologia e a Educação para o Trânsito: desafios e perspectivas para a construção da cidadania. Palestra proferida em 23 de novembro de 2001 (10h30), durante realização do **Seminário Nacional Psicologia, Circulação Humana e Subjetividade**, promovido pelo Conselho Federal de Psicologia (CFP), em conjunto com os Conselhos Regionais (CRP), nos dias 23 e 24 de novembro de 2001, em São Paulo/SP. Gravação e transcrição da palestra realizadas por mim.

Defensor convicto da reorganização do espaço de circulação em favor da locomoção de pessoas e não dos veículos, ILLICH (1975) considera a **bicicleta**, a máquina ideal para otimizar as condições para uma circulação ideal: não ocupa muito espaço, uma vez que no espaço ocupado por um automóvel cabem, em média, dezoito bicicletas; seu preço não é dispendioso, se comparado ao do carro; e permite a cada pessoa controlar o emprego de sua própria energia, uma vez que é um veículo movido a energia muscular (pp. 70-1)⁵⁸.

Entretanto, além desse aspecto relativo à negociação permanente pelo espaço, há um outro a considerar. Enquanto as pessoas estão conduzindo seus veículos ou andando a pé, elas estão, também, sentindo emoções, pensando em compromissos futuros, recordando ocorrências do passado, acenando para conhecidos, sorrindo ou tornando-se sérias, cedendo ou pedindo passagem para outro veículo e/ou pedestre, conversando com os acompanhantes, ouvindo música ou noticiário radiofônico. Isto quer dizer que, durante o tempo todo, **as pessoas estão se comunicando e interagindo**, umas com as outras, podendo ficar atentas ou distraídas em relação às situações de trânsito. O/a motorista ao lado pode ser visto como um concorrente a disputar o espaço de circulação e/ou uma vaga no estacionamento. Ou como um/a amigo/a que cede a passagem.

Um outro aspecto importante relativo a esse espaço de circulação humana chamado trânsito, é o fato de o automóvel transportar, em média, uma pessoa e meia, enquanto os ônibus, em média, transportam trinta pessoas e,

⁵⁸ A cidade de Londres (Inglaterra) está utilizando bicicletas-ambulâncias, pilotadas por paramédicos, para socorrer, mais rapidamente, doentes e acidentados. Estudos realizados para testar a eficácia do projeto atestam que elas conseguiram chegar antes da ambulância, em 88% das chamadas. E, em um terço dos casos, o paramédico ciclista resolveu o problema e pôde cancelar o pedido da ambulância (DRIBLANDO... FSP, 2002:4). Em Sorocaba/SP, a partir de 2002, o policiamento de algumas áreas da cidade recebeu o reforço de policiais militares fazendo uso de bicicletas, medida que está sendo positivamente avaliada.

apesar disso, haver grande dificuldade em conscientizar os/as motoristas a deixarem seus veículos em casa e a utilizarem o transporte coletivo. O fenômeno do congestionamento acentua o princípio de que *“nossas cidades não são construídas para os pedestres (e muito menos para as crianças e idosos), mas para os automóveis”* (VASCONCELLOS, 1998:72).

Essa adesão ao transporte coletivo, seria mais fácil de acontecer se as condições em que ele ocorre fossem de melhor qualidade do que as atuais. Com essa afirmação não quero desmerecer todos os estudos e esforços que têm sido feitos, pelo poder público, geralmente, em parceria com a iniciativa privada, para renovar a frota de ônibus, mantê-los limpos e revisados, ampliar os horários e melhor capacitar seus condutores, como atestam as publicações da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP, 1997), sobre Transporte Humano⁵⁹.

Quero lembrar, entretanto, que ainda há um enorme hiato entre a situação atual e a ideal, por vários motivos:

- a) grande parte dos ônibus, em cidades grandes ou pequenas, não está suficientemente limpa;
- b) seus condutores brecam subitamente ou trafegam acima da velocidade permitida, em ruas e avenidas onde não há congestionamento;
- c) não há lugar para todos/as viajarem sentados e, então, muitas pessoas obrigadas a ficarem em pé, procuram se equilibrar com o veículo em movimento, segurando-se em barras de ferro existentes no teto do ônibus;

⁵⁹ Essa publicação oferece subsídios para a questão do transporte em cidades com qualidade de vida: desenvolvimento urbano e políticas de transporte e trânsito, função da Prefeitura, gerenciamento dos recursos, demanda de transporte, infra-estrutura e programas especiais.

d) para se locomover de um bairro a outro (na cidade de São Paulo, por exemplo), o passageiro deve, muitas vezes, andar dois ou mais quarteirões, de sua casa até o ponto de ônibus, tomar dois diferentes ônibus e andar mais dois quarteirões até seu local de trabalho; e repetir todos esses deslocamentos, no retorno, ao final do dia; o incômodo ainda pode aumentar se o dia estiver chuvoso (ou com sol escaldante), se a pessoa estiver transportando pacotes, se estiver anoitecendo (ampliando a preocupação com a segurança pessoal).

Diante dessa situação, grande parte dos habitantes de uma cidade prefere se locomover com seu próprio carro, suportando, em uma relação custo-benefício, o ônus do congestionamento e da lentidão, em troca de maior conforto. A não ser no caso do “usuário cativo”, que não tem possibilidade de opção. Regular o transporte realizado por peruas vans e micro-ônibus, poderia ser uma alternativa de solução?

Mas a busca de solução para vários problemas relativos ao trânsito não é preocupação exclusiva de nosso país.

Laurindo JUNQUEIRA⁶⁰ (2000), outro estudioso do assunto, informa que, atualmente, há seiscentos milhões de automóveis em nosso planeta e seis bilhões de pessoas. A indústria automobilística tem capacidade para produzir setenta milhões de veículos, por ano, embora somente esteja produzindo cinquenta milhões. Sabendo-se que nascem cinquenta milhões de crianças, por

⁶⁰ Laurindo Martins Junqueira Filho é assessor técnico da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), com sede em São Paulo (endereço na nota de pé de página nº 15) e membro do Conselho Editorial da *Revista dos Transportes Públicos* (ISSN 0102-7212), cuja redação está situada à Rua Luís Coelho, 197 – 9º andar, fone: (11) 283-2299, fax: (11) 253-8095, CEP 01304-902, São Paulo/SP.

ano, em nosso planeta, teoricamente, a indústria automobilística tem condição de produzir um carro para cada criança que nasce!

Considerando que a malha viária não aumenta nessa proporção, ao contrário, cresce muito pouco e, considerando que a “sedução” pelo transporte coletivo parece estar longe de ocorrer, algumas medidas para possibilitar a circulação de veículos e a diminuição da poluição atmosférica, nas grandes cidades (no Brasil e no exterior), estão sendo tomadas pelas autoridades de trânsito. Dentre elas, podem ser citadas:

a) a proibição de circulação de veículos particulares, na Oxford Street⁶¹, nos dias úteis, das 7h às 19h, desde 1998, e a cobrança de pedágio para quem for de carro na região central de Londres (Inglaterra), desde 17 de fevereiro de 2003, das 7h às 18h30, de segunda a sexta-feira; ônibus, táxis, motos, bicicletas, ambulâncias, veículos de transporte escolar, carros de portadores de deficiência física e viaturas policiais estão isentos (Marcelo STAROBINAS, 2002:A11); o valor desse pedágio urbano é de cinco libras (aproximadamente, oito dólares) por veículo, por dia, revertendo o valor arrecadado em investimentos em transporte público (LONDRES começa... VE⁶², 2003:A13; PEDÁGIO urbano, VEJA, 2003:55); no primeiro dia, poucos protestaram e cinquenta mil veículos deixaram de circular no centro; quatro meses após a implantação dessa polêmica medida, o congestionamento caiu para 20%, sendo 5% a mais do que os 15% esperados; vinte mil pessoas a mais aderiram ao transporte público; foram colocados trezentos ônibus a mais nos

⁶¹ Considerada a principal via de circulação do centro de Londres, seu congestionamento paralisaria o centro da cidade. Pude observar esse procedimento quando lá estive, em 1998 e, também, a adesão dos londrinos, a essa determinação, utilizando somente ônibus, táxis, bicicletas e motos ou intensificando o uso do metrô.

⁶² A notação VE está sendo utilizada como abreviação do nome do jornal Valor Econômico.

horários de pico e o atraso dos ônibus caiu pela metade (Maria Luiza ABBOTT, 2003:A30); esses resultados positivos serão fruto da conscientização do povo londrino, ou da sua punição?

- b) a ampliação das faixas exclusivas de transporte coletivo, em algumas cidades, como em São Paulo e Rio de Janeiro (Brasil), em Paris (França), e em Santiago (Chile);
- c) a instituição do rodízio de carros para controlar o congestionamento e/ou a emissão de poluentes causada pelos veículos (monóxido de carbono, hidrocarbonatos ou óxidos de nitrogênio), na cidade do México (México), dia sim, dia não, de acordo com a placa dos carros; em São Paulo, adotado, também, a partir de dois finais de placa do carro, somente de segunda a sexta-feira, em horário de pico, ou seja, das 7h às 10h e das 17h às 20h; em Santiago (Chile), o rodízio chega, em alguns períodos do ano (de maior movimento e de concentração de poluentes), a impedir a circulação de veículos, considerando-se até seis diferentes números de final de placa, ou seja, 60% da frota da cidade⁶³;
- d) a proibição de circulação de carro por um dia, em cento e cinquenta e oito cidades da França e da Itália, no dia 22 de setembro de 1999, mobilização organizada pelo governo contra a poluição, pelo transporte coletivo e por meios alternativos, como bicicletas, atingiu o dobro de cidades em relação à primeira edição, ocorrida em 1998 (quando a concentração de poluentes diminuiu de 40% a 50% nas áreas fechadas ao tráfego, e o nível de ruído caiu de 50% a 75%) (Haroldo SEREZA, 1999:1-15). A cidade francesa de La Rochelle, em 1997, foi a primeira a debater abertamente o

⁶³ Essa medida extrema objetiva diminuir a poluição que paira sobre a cidade, situada entre duas cordilheiras (dos Andes e da Costa), conforme informações por mim obtidas, junto às autoridades de trânsito locais, em setembro de 2001.

tema transporte público. Em 1998, com ampliação do movimento, a ministra francesa do Meio Ambiente propôs a países vizinhos e à União Européia o evento *Na Cidade sem meu Carro*. Em 2000, mais de quatorze países da União se envolveram com a campanha. Ivan ILLICH estava com razão...?

e) as iniciativas brasileiras, objetivando ratificar as restrições ao uso do automóvel⁶⁴:

- a promulgação, em julho de 2003, no Estado de Santa Catarina, da Lei Estadual 12.641 que criou o *Dia Catarinense sem Carros*, seguindo tendência mundial e objetivando promover a conscientização da população sobre as conseqüências do uso excessivo do carro;
- a instalação de cento e cinqüenta quilômetros de ciclovias em Curitiba/PR, capital com um milhão e seiscentos mil habitantes e uma frota de setecentos mil veículos, e que está apostando em alternativas como a bicicleta;
- o lançamento da *3ª Jornada Brasileira, Na Cidade sem meu Carro*, em 30 de julho de 2003, no Ministério do Meio Ambiente, em Brasília/DF, juntamente com o Ministério das Cidades e o Instituto da Mobilidade Sustentável *Ruaviva*, evento em que estiveram presentes ministros, parlamentares, representantes do DENATRAN (Departamento Nacional de Trânsito) e de entidades civis. A iniciativa pretende mobilizar as cidades brasileiras para que, em 22 de setembro de 2003, restrinjam o trânsito de automóveis em suas ruas centrais. Os objetivos da *Jornada* são: refletir sobre os problemas causados por um modelo de mobilidade com base no automóvel; fomentar o uso racional e solidário dos carros; estimular o uso

⁶⁴ Outras informações sobre essa e outras questões podem ser encontradas no site oficial do Ministério do Meio Ambiente: www.mma.gov.br.

do transporte coletivo, da bicicleta e mesmo ressaltar o prazer e os benefícios de andar a pé. Nas *Jornadas* anteriores, doze cidades participaram em 2001, e vinte e cinco municípios em 2002 (no mundo, mil e seiscentas cidades, em vinte e quatro países).

Especialista no assunto, VASCONCELLOS (1998) conclui dizendo que *“o trânsito não é só uma questão “técnica”, mas, também, uma questão social e política, que representa o movimento das pessoas no espaço urbano, numa sociedade capitalista de complexidade crescente”* (p. 112), daí *“a necessidade de uma educação para o trânsito, no sentido de as pessoas – em qualquer posição que assumam na circulação – terem atitudes compatíveis com as necessidades de segurança de todos”* (p. 89).

1 – INTENSIFICANDO O ESTRESSE

Pode-se acrescentar que o trânsito é, também, uma **questão psicológica** pois, dentre outros aspectos (como os perceptivos e os motivacionais), ele pode se transformar em **estressor externo**, causando **estresse** em moradores de médias e grandes cidades e viajantes habituais. O termo estresse está sendo utilizado para definir a reação das pessoas a uma situação de muita tensão, enquanto que a palavra *estressor* está sendo empregada para designar o evento que causou o estresse. Um estressor é qualquer *“evento que confunda, amedronte ou emocione profundamente a pessoa”*, afirmam Marilda LIPP⁶⁵ e João

⁶⁵ Marilda Novaes Lipp é Ph.D em Psicologia pela George Washington University e pós-doutorada em estudos sobre os efeitos do estresse na pressão arterial pelo National Institute of Health. Professora titular do Departamento de Pós-Graduação em Psicologia Clínica da PUC-Campinas, é diretora do Centro Psicológico de Controle do Stress e do Laboratório de Stress e Hipertensão Arterial do Hospital Celso Pierro. É co-autora das obras *Como enfrentar o stress* e *Como enfrentar o stress infantil*.

ROCHA⁶⁶ (1996:63). E continuam: *“Existem alguns eventos que são intrinsecamente estressantes, em virtude da sua natureza, tais como o frio ou o calor excessivos, a fome, a dor ou a morte de alguém querido. Outros eventos tornam-se estressantes em consequência da interpretação que damos a eles”* (1996:64). Esdras Vasconcellos⁶⁷ (apud Reinaldo LOPES, 2001:E1), que já participou de um estudo com sessenta motoristas, ressalta que a ocorrência mais freqüente é o estresse causado pela urgência e *“pela impotência diante da situação”*.

Esdras VASCONCELLOS (1998) lembra que introduzido pelo endocrinologista austríaco-canadense Hans Selye, em 1936, *“o stress caracteriza-se pela alteração fisiológica que se processa no organismo quando este se encontra em uma situação que requeira dele uma reação mais forte que aquela que corresponde à sua atividade orgânica normal”* (p. 140). Por ser considerado **processo**, continua, *“convém utilizarmos o termo **“stressor”** para designar o agente estimulante ou a situação que está desencadeando a excitação do organismo; a expressão **“stress”** para identificar o processo psicofisiológico em que ele se encontra e **“reação de stress”** para definir o comportamento que o organismo manifesta, decorrente do processo desenvolvido (...)”* (p. 140).

⁶⁶ João Carlos Rocha é médico formado pela Escola Paulista de Medicina (1961), hoje, Universidade Federal de São Paulo. Obteve o título de Research Fellow in Nephrology na Washington University. Em 1979 criou o serviço multidisciplinar de hipertensão arterial no Hospital das Clínicas (UNICAMP) e vem respondendo por sua chefia desde então. Leciona Cardiologia na Faculdade de Ciências Médicas da UNICAMP.

⁶⁷ Esdras Guerreiro Vasconcellos, psicólogo, é professor de pós-graduação do Departamento de Psicologia Social e do Trabalho do Instituto de Psicologia da USP; professor de pós-graduação em Psicologia Clínica e Psicossomática da PUC-SP; pesquisador-assistente do Instituto para o Avanço da Ciência – Max Planck (Alemanha); vice-presidente da Associação Brasileira de Psicologia da Saúde e Hospitalar; diretor científico do Instituto Paulista de Stress, Psicossomática e Psiconeuroimunologia (IPSP). Realizou a graduação e o Doutorado em Psicologia na Universidade “Ludwig-Maximilian” de Munique (Alemanha).

Isto posto, não será difícil inferir que eventos tais como congestionamentos, comando policial, alagamentos, defeitos mecânicos e falta de troco nos postos de pedágio, dentre muitos outros, podem ser considerados *estressores* externos para grande parte das pessoas que vivem impacientes e apressadas, quer pelas longas distâncias a cumprir, entre a casa, o trabalho, o comércio ou os locais de cultura e lazer, quer pela exposição a potenciais situações de perigo (assalto, seqüestro, acidentes).

Esse sentimento de incapacidade diante dos problemas de trânsito pode fazer com que o/a motorista estressado/a passe a reagir de modo mais exacerbado do que o habitual. Muitas pessoas, normalmente calmas no dia-a-dia, transformam-se quando estão ao volante, gesticulando, gritando, falando palavrões, impedindo ultrapassagens, em uma verdadeira demonstração de hostilidade, intolerância e competitividade. *“Se alguém me fecha, solto os cachorros”*, afirma uma estudante universitária de vinte e dois anos, considerada uma pessoa tranqüila, pelos amigos, mas que esbraveja uma enxurrada de palavrões, quando está dirigindo (Reinaldo LOPES, 2001:E1).

Esse fenômeno relacionado à violência no trânsito vem sendo chamado de *“road rage”* ou **raiva ao volante** ou, mesmo, **direção agressiva**. São motoristas que colam na traseira do carro, ultrapassam pela direita, costuram, dão fechadas, avançam farol vermelho, trafegam pelo acostamento, xingam. Essas atitudes despertaram a atenção da National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA), agência de segurança veicular do governo dos Estados Unidos, cujas pesquisas realizadas mostram que 42% dos motoristas norte-americanos já foram “atacados” pelo *“road rage”*, deixando para trás até o alto índice de alcoolizados ao volante (35%). *“Apesar do problema ser bastante*

visível nas ruas e estradas brasileiras, não há levantamento ou pesquisas publicadas em relação ao assunto” (Nanci SIMAGLIA, 2000:48).

O médico norte-americano Leon JAMES⁶⁸ lembra que crianças que crescem vendo seus pais agirem dessa forma, muito provavelmente, acabam seguindo o exemplo. Pessoas geralmente calmas, amigas e educadas, ficam extremamente intolerantes e irresponsáveis quando se vêm ao volante. *“Nesse caso, o carro não simboliza só conveniência e status, mas torna-se um objeto psicológico associado aos sentimentos e ao ego. Dependendo do humor do motorista, o veículo pode ser usado para o bem ou para o mal”* (apud SIMAGLIA, 2000:49). O condutor deixa de perceber que o outro motorista está apenas ultrapassando o seu carro e, não, o seu ego, como afirma Heloisa SZYMANSKI. Nessa situação, pode associar o ato de ultrapassar, ao sucesso e, o fato de ter sido ultrapassado, ao fracasso.

Osmar SANTOS⁶⁹ enumera algumas causas de raiva ao volante: o motorista não conhece o caminho e fica ansioso; tem problemas em casa ou no trabalho; há passageiros que o distraem ou aborrecem, somados a outros fatores, tais como mau estado de conservação das estradas e ruas, falta de sinalização, buracos, pouca iluminação, congestionamentos. Afirma, também, que os congestionamentos aumentam a intolerância e ocasionam brigas fora do carro, provocando ferimentos e até mortes. *“Se ficar retido no trânsito, respire fundo, coloque música relaxante e vá devagar”*, sugere (apud SIMAGLIA, 2000:49).

⁶⁸ Leon James é professor de Psicologia na Universidade do Havaí e pesquisador da agressividade no trânsito, há quinze anos.

⁶⁹ Osmar de Almeida Santos, brasileiro, psiquiatra, reside na Inglaterra há trinta anos e é especialista em estresse.

Os estudos sobre a influência da música como condição redutora de *stress* estimulou o *Centre International de Musicothérapie*⁷⁰ da França, a produzir, em 1997, uma coleção de quatro CD's destinados à prevenção de acidentes (*La Prevention Routière*), intercalando músicas instrumentais suaves com conselhos ao/à condutor/a do veículo. Seus títulos são: *Dirigindo na cidade* (Stop Stress), *Dirigindo à noite* (Stop Sommeil), *Longos Percursos* (Stop Fatigue) e *Crianças no Carro* (Special Enfant). Versão brasileira não tão bem elaborada, pode ser encontrada sob o título "*Relaxe no Trânsito*"⁷¹.

Na Austrália, o Programa chamado *Lifeline* (Linha da Vida), atende pessoas que se sentem infelizes ou nervosas antes de dirigir. Através do telefone, o/a motorista encontra sempre um voluntário disposto a ouvi-lo. A campanha pede aos motoristas que dirijam com calma e sejam amigos e cordiais no trânsito.

Daí, então, a necessidade de se contemplar essa dimensão psicológica do fenômeno, sem a qual se torna difícil, ou mesmo inviável, a adesão a programas de educação para o trânsito, com propostas de desenvolvimento da consciência, no espaço coletivo que é a circulação humana.

2 – PRODUZINDO MEDO

Por outro lado, o **medo de dirigir**, fenômeno relativamente recente e em franca ascensão, pode ter surgido, muito provavelmente, em decorrência do conhecimento a respeito da violência no trânsito. Causar ou sofrer um acidente,

⁷⁰ Tive a oportunidade de visitar o Centro Internacional de Musicoterapia de Paris, em julho de 1998 e comprar os CD's. Ouço, regularmente, quando dirijo na cidade e sempre que me desloco de Sorocaba a São Paulo. Confesso que funciona!

⁷¹ Esse CD pode ser encontrado no site www.azulrecords.com.br

conhecer alguém muito próximo que se machucou no trânsito ou presenciar um acidente com vítimas fatais, pode acentuar o medo ao volante, mesmo para as pessoas que já são “*habilitadas*” e proprietárias de veículo. Existem, no entanto, outros fatores que podem levar ao *medo de dirigir* e a diferentes *intensidades* do problema. Algumas pessoas não conseguem nem ficar sentadas no lugar do motorista; outras, temem passar por pontes, túneis, ladeiras ou subidas íngremes. Há, ainda, quem tema dirigir na estrada ou no período noturno.

É mais freqüente as mulheres exteriorizarem esse medo de dirigir e buscarem apoio para superá-lo. “*Em geral, o medo é um problema feminino; não é permitido ao homem sentir medo. Por isso, para ele, é mais difícil confessar*”, afirma Cecília BELLINA⁷² (apud Ana HOLANDA, 1999:127). “*Os homens têm vergonha de procurar ajuda*”, ratifica Salomão RABINOVICH⁷³ (apud Glenda MEZAROBBA, 1996:100), que já estudou as causas de mais de dez mil acidentes em trinta anos. A busca de caminhos para resolver o problema do *medo de dirigir* resultou na publicação de duas obras: *Vença o Medo de Dirigir*, de Neuza CORASSA⁷⁴ (2000), que aborda a falta de familiaridade com o carro; e *Dirigir sem Medo*, de Cecília BELLINA (2001), que focaliza como o perfeccionismo, a baixa auto-estima e a cobrança em excesso, comprometem o desempenho do motorista.

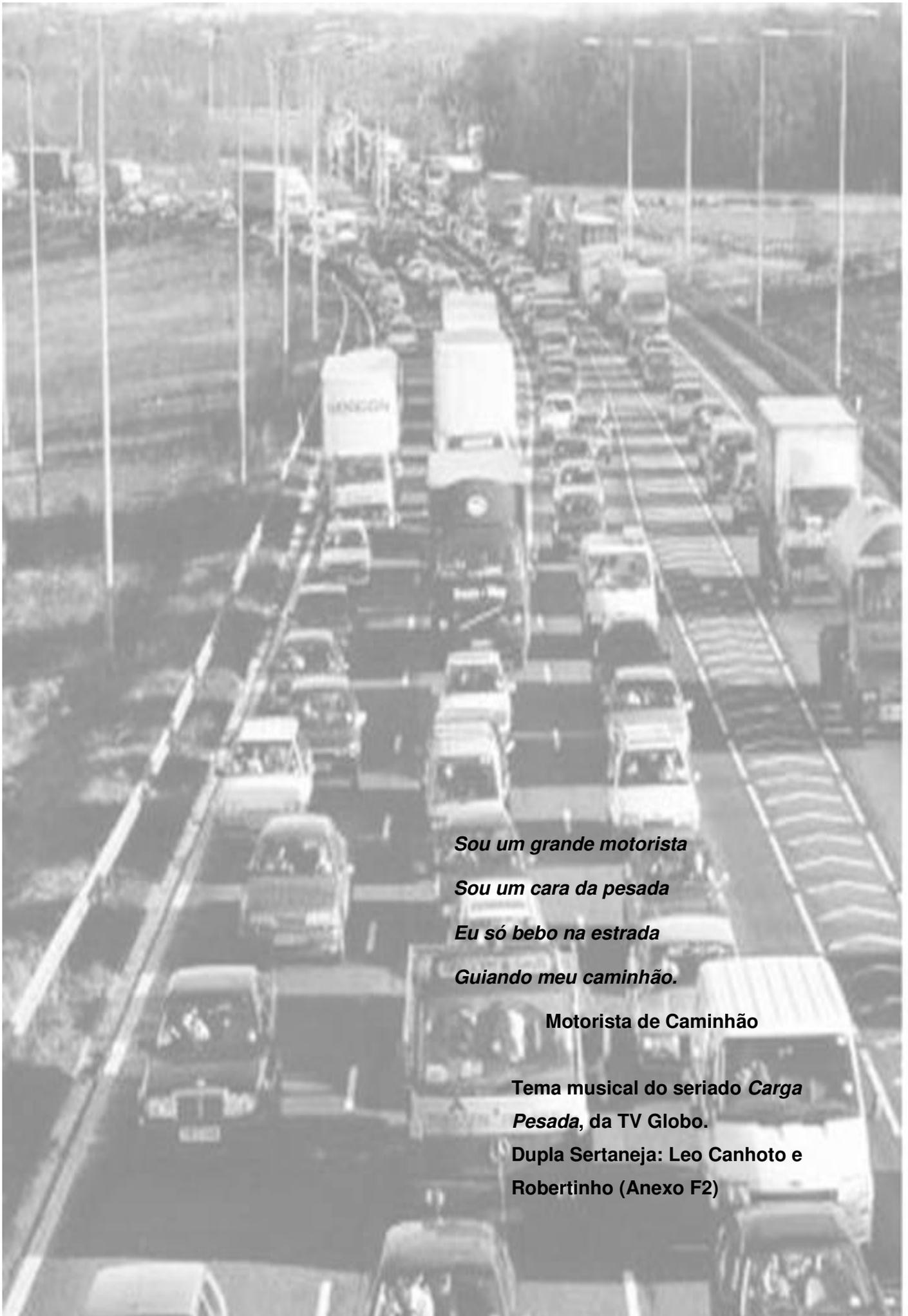
Mas “*não é só dar uma apostila e pronto. É preciso um trabalho psicodinâmico, individual, para que a pessoa adquira a habilidade*”, diz

⁷² Cecília Bellina é psicóloga, com especialização em psicologia comportamental e psicologia de trânsito, ambas pela Universidade de São Paulo (USP). Criou um Centro de Treinamento que leva seu nome, no qual utiliza metodologia própria. É consultora do Instituto Nacional de Segurança de Trânsito (INST), com sede em São Paulo/SP.

⁷³ Salomão Rabinovich, psicólogo, é diretor do Centro de Psicologia Aplicada ao Trânsito (CEPAT), com sede em São Paulo/SP.

⁷⁴ Neuza Corassa é psicóloga e atua em Curitiba/PR.

RABINOVICH (apud Thais ABRAHÃO, 2001b:E1) Depois do tratamento, os ganhos vão além da segurança no trânsito: a pessoa também ganha confiança no trabalho e na vida pessoal.



Sou um grande motorista

Sou um cara da pesada

Eu só bebo na estrada

Guiando meu caminhão.

Motorista de Caminhão

Tema musical do seriado *Carga Pesada*, da TV Globo.

Dupla Sertaneja: Leo Canhoto e Robertinho (Anexo F2)

CAPÍTULO II

APRESENTANDO PESQUISAS NA ÁREA DE PSICOLOGIA NO TRÂNSITO

A questão do trânsito ou da circulação humana, nas ciências sociais e na psicologia, em particular, tem sido estudada nas perspectivas comportamental e sistêmica e, desse modo, contribuído para a organização de Programas de Educação para o Trânsito, no Brasil e no exterior.

Dois psicólogos holandeses parecem ter sido os pioneiros no desenvolvimento dessas pesquisas que tiveram início nos anos sessenta: Reinier ROZESTRATEN, radicado no Brasil, e Gerald WILDE, residente no Canadá.

1 – PERSPECTIVA COMPORTAMENTAL

Para ROZESTRATEN (1988), *“todo trânsito supõe deslocamento de pessoas e veículos e todo deslocamento se realiza através de comportamentos”* (p. 9). Então, *“a Psicologia do Trânsito é o estudo dos comportamentos-deslocamentos no trânsito e de suas causas”* (p. 9). O objeto de estudo dessa área da Psicologia, em sentido amplo, são todos os comportamentos relacionados com o trânsito: dos usuários, das pessoas que constroem as vias e os veículos, das que elaboram as leis e das responsáveis pela fiscalização; em sentido restrito, são os comportamentos dos usuários: pedestres, motoristas, ciclistas, motociclistas.

ROZESTRATEN (1988) afirma que os estudos da Psicologia do Trânsito, em alguns países estrangeiros, somente tiveram início na década de sessenta⁷⁵ (no Brasil, na década de oitenta)⁷⁶; indaga por que essa área da Psicologia, apesar de tão abrangente, não foi estudada há mais tempo, e identifica alguns fatores que podem ajudar a explicar o pequeno interesse dos/as psicólogos/as por essa área de estudos (p. 12):

- a participação no trânsito *não é vista como um trabalho em si*, mas como atividade intermediária, temporária, pouco relevante, “*entre*” duas atividades mais importantes;
- participar do trânsito *não resulta em nada de concreto*; o/a motorista apenas chegou a outro lugar;
- Psicologia do Trânsito *é identificada como exame psicotécnico*, atividade rotineira, pouco criativa e pouco rendosa.

E conclui que “*o psicólogo de trânsito, como novo profissional, terá que conquistar seu espaço, talvez a partir das universidades, mostrando que pesquisas psicológicas do trânsito podem fornecer dados importantes*” (p. 13).

Continuando suas reflexões, ROZESTRATEN (1988) aponta três condições necessárias para que se produzam comportamentos adequados em situação de trânsito:

⁷⁵ A Psicologia do Trânsito começou a se desenvolver na Inglaterra, Alemanha, Suíça, França, Holanda, Finlândia, Áustria, Austrália, Canadá, Estados Unidos e Japão, sob as denominações: *Traffic Psychology*, *Verkehrspsychologie*, *Psychologische Verkeerskunde*, *Psychologie de la Conduite* ou *Psychologie de la Circulation*.

⁷⁶ O início do desenvolvimento da Psicologia do Trânsito, no Brasil, foi marcado pela realização de quatro congressos nacionais: em Porto Alegre (1982), Uberlândia (1983), São Paulo (1985) e Rio de Janeiro (1987).

- estímulos nítidos (pouco ou nada ambíguos) que possam ser percebidos com facilidade (sinalização de trânsito vertical e horizontal, por exemplo);
- organismos (sem deficiências sensoriais, mentais ou motoras) em condições de perceber e de reagir adequadamente a esses estímulos;
- aprendizagem prévia dos sinais e das normas que devem ser seguidas, a fim de que estes organismos se comportem adequadamente no complexo sistema do trânsito.

Explica ele que a análise desses fatores depende dos diferentes paradigmas co-existentes na ciência psicológica. O paradigma *behaviorista restrito* considera o estímulo (S) ou a situação estimuladora como o fator determinante que provoca o comportamento ou resposta (R) aos vários estímulos ambientais. Quando a resposta for adequada, a satisfação sentida pelo sujeito funciona como reforço e tende a manter essa resposta.

Em situação de trânsito, lembra ROZESTRATEN (1988:18), os estímulos podem ser provenientes de quatro diferentes situações: a) do ambiente geral: céu, árvores, casas, outdoor, outros; b) do ambiente de trânsito: semáforos, placas de sinalização, sinais sonoros, outros; c) do próprio carro: ruídos do motor, indicadores de velocidade, combustível e temperatura, imagens dos retrovisores, outros; d) do próprio organismo: fadiga, sonolência, alcoolemia, fome, sede, dores em geral, outros. Em relação aos comportamentos ou respostas, nesse paradigma **S-R**, esse autor aponta: a) os gerais, que não têm a ver diretamente com o trânsito: conversar com acompanhantes, ligar o equipamento de som, outros; b) os direta ou indiretamente relacionados às situações de trânsito: dar seta, estacionar em lugar permitido, outros; c)

comportamentos individuais sem finalidade ligada ao trânsito: sorrir, bocejar, tossir, outros.

No paradigma do *behaviorismo modificado*, prevalece o esquema S-O-R. WOODWORTH postulava “*que não é somente o estímulo que provoca e determina a resposta, mas que esta também é influenciada pelo organismo com toda sua experiência e aprendizagem anterior*” (apud ROZESTRATEN, 1988:20). Então, em um experimento, o comportamento (R) recebe o nome de *variável dependente*, pois depende de um ou mais estímulos (S) para ocorrer, que são as *variáveis independentes*. Entre os estímulos e a resposta está o organismo (O), contendo diversas *variáveis intervenientes*, tais como hábitos, condicionamentos, emoções, valores, outros.

Sobre a metodologia utilizada nas pesquisas realizadas pela Psicologia do Trânsito, ROZESTRATEN lembra que não difere da utilizada em outras áreas da Psicologia, na medida em que procura descobrir relações existentes entre estímulos ou variáveis independentes (VI) e comportamentos ou variáveis dependentes (VD). O grau de veracidade obtido depende de três fatores: o grau de controle obtido sobre a VI; a relação que o estímulo tem com a situação de trânsito; e o tamanho da amostra e sua adequação em relação ao problema pesquisado.

“As relações assim descobertas entre VI e VD são chamadas princípios, normas ou leis psicológicas, por exemplo: a legibilidade de uma placa de sinalização depende do contraste da figura sobre o fundo, e este, por sua vez, depende da iluminação”
(ROZESTRATEN, 1988:55).

Essas pesquisas são realizadas através da utilização de dois métodos: *observacional* e *experimental*. A observação (percepção atenta e dirigida em relação a algum problema a ser pesquisado) pode ser *natural* ou *sistemática*. No primeiro caso, o fenômeno é observado como ocorre: em uma esquina, por exemplo, há motoristas que usam o pisca-pisca e outros/as não. As hipóteses decorrentes podem originar pesquisas através da observação sistemática ou da experimentação.

Na observação sistemática pode haver uso de *instrumentos de registro físico das observações* (fotos, gravações, filmagens, outros). Há laboratórios de pesquisa em Psicologia do Trânsito, informa ROZESTRATEN, que dispõem de veículos equipados com diversos registros que permitem estudar determinadas reações fisiológicas que ocorrem em resposta a estímulos visuais e auditivos específicos.

O método experimental ou a experimentação, na abordagem da psicologia comportamental, “*é o método científico mais seguro. Um bom experimento tem base em uma certa quantidade de observações e reflexões e normalmente é montado para verificar uma hipótese, na qual se prevê a variação do comportamento (VD), em função de um ou mais estímulos (VI), manipulados pelo experimentador*” (ROZESTRATEN, 1988:61-2).

Pesquisa realizada por ROZESTRATEN (1988) no Departamento de Psicologia e Educação da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras de Ribeirão Preto/campus da USP, sobre legibilidade ótima de placas de sinalização, possibilitou as conclusões seguintes:

- a) em situação de laboratórios, a placa preferida foi de fundo preto e figura amarela reflexiva; em campo aberto, placas de fundo verde-silvestre ou azul não muito escuro, com letras brancas reflexivas;
- b) a partir da utilização de setenta e três diferentes modelos de letras, através de projeção taquistoscópica, foi constatado ser o tipo de alfabeto usado pelo Departamento de Estradas e Rodagem (DER) do Estado de São Paulo, o mais legível;
- c) quanto à distância horizontal entre letras e palavras e a distância vertical entre linhas, os espaços utilizados pelo DER/SP são bons para leitura a cinco metros, mas não a quarenta metros;
- d) em relação ao tamanho da letra e distância a que é legível, resultados mostraram a média de setenta e três metros para letras de trinta centímetros.

2 – PERSPECTIVA SISTÊMICA : HOMEOSTASE DO RISCO

As pesquisas sobre percepção do risco que motoristas e pedestres podem apresentar tiveram início nos Estados Unidos e no Canadá, no final da década de sessenta.

Estudo de Chauncey STARR, em 1969 (apud Donald MACGREGOR e Paul SLOVIC, 1999:51) revelou que o nível de risco que as pessoas estão inclinadas a aceitar para as atividades que vêm como **voluntárias** (por exemplo, esqui, andar de patinetes, jogar futebol) é, aproximadamente, mil vezes maior do que os riscos que elas vêm como **involuntárias** (por exemplo, aditivos na comida), assumindo o mesmo nível de benefício. Esse trabalho contribuiu para a compreensão dos julgamentos e das

percepções do risco das pessoas e, das diferenças fundamentais existentes entre as percepções do risco de leigos e especialistas. Estudos mais recentes, realizados por psicólogos interessados nas questões relativas à segurança no trânsito, ratificam os resultados obtidos por Starr: **o risco aceitável seria maior para riscos voluntários do que para involuntários.**

O estudo de Paul SLOVIC, em 1987 (apud MACGREGOR e SLOVIC, 1999:52-3), possibilitou demonstrar, graficamente, um espaço de fatores contendo oitenta e um perigos. A posição que o perigo denominado “*acidentes automobilísticos*” ocupou nesse espaço indica que a **atividade caracterizada pela condução de veículos automotores foi considerada um risco relativamente controlável, não particularmente temeroso e bastante familiar, isto é, um risco conhecido das pessoas expostas a ele. É exatamente esse tipo de percepção que inibe a capacidade de as pessoas avaliarem esses riscos.** Quando os motoristas tendem a perceber a condução de um veículo automotor como sendo uma atividade que está sob seu controle, esse fato também pode levá-los a minimizar os perigos do ato de dirigir.

Outros estudos (TREAT e colaboradores, em 1980), constataram grande discrepância entre os riscos percebidos e os dados do acidente, que ocorreu no sistema de comunicação dos veículos. O chamado “*sistema de comunicação*” vem a ser os componentes utilizados para comunicação entre os motoristas e incluem setas de direção, faróis, luzes indicadoras, luzes de freio, vitrificação das janelas e buzina. Geralmente, os motoristas subestimam o papel desses componentes nas causas de acidentes. Essa descoberta sugere uma tendência de atitude com relação a “*ver*”, em vez de “*ser visto*”.

Estudos realizados constataram que as percepções do risco são influenciadas pela percepção de benefício. As pesquisas revelaram que a aceitabilidade do risco está correlacionada à percepção de benefício: tecnologias e seus riscos são percebidas como mais aceitáveis na medida em que fornecem maiores benefícios. Finucane e colaboradores (apud MACGREGOR e SLOVIC, 1999:55) descobriram que dar às pessoas informações sobre os benefícios de uma atividade ou tecnologia contribuía para depreciar sua percepção com relação a esse risco.

Muitas medidas que poderiam ser tomadas para aumentar a segurança no tráfego acarretam diminuição dos benefícios. Por exemplo, diminuir o limite máximo de velocidade em uma estrada e instalar maior quantidade de controladores de tráfego, podem, muito provavelmente, diminuir o número e a gravidade dos acidentes, mas acarretarão um maior tempo de viagem, com transtornos aos motoristas. Considerando os grandes benefícios do ato de dirigir, essas medidas para redução dos riscos **podem ser vistas mais em termos de perda de benefícios do que como ganho de segurança** (MACGREGOR e SLOVIC, 1999:55).

A maioria dos condutores de veículos automotores tende a sofrer de um otimismo exagerado, geralmente evidenciado por uma tendência a se avaliar como melhores do que o “motorista médio” ou a se considerar com menor probabilidade de se envolver em acidente. **No entanto, para os/as motoristas tomarem medidas que poderão melhorar a sua segurança, eles devem, em primeiro lugar, reconhecer a sua necessidade.**

Outra fonte de riscos se refere às leis da física e seu relacionamento com o ato de dirigir. Os automóveis têm peso e massa e seu movimento representa grandes energias armazenadas. Embora as leis da física pelas quais essas energias são acumuladas, armazenadas e transferidas, sejam bem conhecidas pela ciência, elas não são, necessariamente, bem entendidas pelos/as motoristas. Muitos deles/as consideram que serão capazes de segurar uma pessoa sentada no assento do passageiro (como uma criança, por exemplo), durante uma parada brusca, simplesmente colocando seu braço na sua frente. Os erros dos motoristas em avaliar essas realidades físicas podem, provavelmente, levá-los a não adotar medidas de segurança, tais como usar o cinto de segurança ou colocar uma criança em uma cadeira apropriada, no banco traseiro do carro.

O risco é experimentado em um contexto cultural e, por esse motivo, tem significados diferentes para pessoas diferentes, uma vez que os valores culturais pesam muito nas definições de risco. Por exemplo, pessoas naturais de Hong Kong bebem moderadamente (ao contrário de muitos brasileiros), portanto, nessa localidade, as bebidas alcoólicas são vistas como menos perigosas.

Em termos de percepção do risco durante o ato de dirigir, DEJOY, em estudo realizado em 1992 (apud MACGREGOR e SLOVIC, 1999:57), constatou que os homens eram mais inclinados a exagerar sobre sua competência na direção, do que as mulheres, e tendiam a perceber menos riscos ao longo de uma série de situações que ocorrem quando se está dirigindo. Estudos e registros realizados no Brasil ratificam essa constatação, havendo acentuados descontos oferecidos pelas companhias seguradoras,

quando a principal condutora do veículo é mulher, acima de trinta e cinco anos de idade.

Criar uma orientação de segurança no trânsito, em uma cultura, postulam MACGREGOR e SLOVIC (1999:58), depende, fundamentalmente, de pesquisa. Nos Estados Unidos, a pesquisa relacionada ao risco tem se beneficiado da participação de vários cientistas, universidades, agências do governo e empresas particulares, há mais de quarenta anos. Os resultados dessas parcerias são evidentes, na orientação cultural com relação ao risco e sua administração.

A questão da percepção do risco também vem sendo pesquisada por Gerald WILDE (1994), desde os anos sessenta, autor da *Teoria da Homeostase do Risco*. Esta teoria postula que,

“em qualquer atividade, as pessoas apresentam um certo nível de subjetividade na estimativa de risco para sua saúde, segurança e outras situações que valorizam, em troca de benefícios que desejam receber dessas atividades (condução, trabalho, comida, bebida, uso de drogas, recreação, romance, esportes ou outros tipo de benefício)” (WILDE, 1994:5).

Para WILDE, **assumir um risco** significa expor-se a uma potencial perda, embora haja, também, um “benefício” nessa situação. Por exemplo, dirigir ultrapassando o limite de velocidade permitido para uma determinada rodovia,

pode fazer o condutor do veículo chegar mais cedo em sua casa. Mas poderá significar, também, uma multa pesada, uma colisão, ferimentos e até a própria morte. Então, o **risco pretendido** (*target risk*) vem a ser o nível de risco que uma pessoa aceita correr, a fim de maximizar o benefício geral esperado de uma atividade. Para esse pesquisador, o nível pretendido de risco de acidente é determinado por quatro categorias de fatores de motivação (ou utilidade subjetiva) (p. 32):

- 1 - *os benefícios esperados das alternativas de comportamento comparativamente arriscado*: por exemplo, ganhar tempo correndo mais do que o permitido; fazer uma manobra mais arriscada para quebrar a monotonia;
- 2 - *os custos esperados das alternativas de comportamento comparativamente arriscado*: por exemplo, gastos com conserto do carro; aumento no custo do seguro devido à culpa em acidente anterior;
- 3 - *os benefícios esperados das alternativas de comportamento comparativamente seguro*: por exemplo, desconto no seguro do carro por direção sem acidentes;
- 4 - *os custos esperados das alternativas de comportamento comparativamente seguro*: por exemplo, uso de um cinto de segurança desconfortável ou ser chamado de bobo pelos colegas.

Alguns dos fatores de motivação nas quatro categorias descritas são de natureza econômica; outros são de natureza cultural, social e psicológica. Normalmente eles são tão internalizados que a maior parte das pessoas, quase sempre, não está consciente da sua existência.

A expressão “*nível pretendido de risco*” não deve ser entendida como indicativo de que a pessoa está buscando um determinado risco pretendido em si mesmo. *Risco pretendido* não quer dizer risco pelo risco em si. **O nível pretendido de risco de acidente de trânsito de uma pessoa é definido como o nível de risco subjetivo de acidente, e acredita-se ser a diferença entre custos e benefícios.** Podem existir casos em que o risco é buscado, deliberadamente, mas a maior parte dos riscos que as pessoas correm são aceitos mais passivamente, como consequência inevitável de sua escolha. Qualquer pessoa que vai para a rua ou estrada sabe que pode sofrer um acidente, seja devido ao seu próprio comportamento ou devido ao comportamento de outras pessoas, que são imprevisíveis e totalmente fora do controle. A aceitação passiva do risco é típica quando se viaja por meio de transporte público. Qualquer pessoa que decida entrar em um avião, trem, ônibus ou navio, como passageiro, está tomando uma decisão arriscada antes do ato de embarcar. Esta pessoa não tem o menor controle do que acontecerá em seguida. Assim, o nível subjetivo de risco pode ser considerado no sentido de *preferido ou desejado* mas, em outros casos, ele pode ser melhor descrito como *aceito ou tolerado*.

É interessante observar que Walter Cannon, em 1929, no artigo onde ele esboçou, pela primeira vez, o seu conceito de *homeostase*, salientou que mesmo as variáveis mais rigidamente controladas, podem oscilar. E definiu homeostase como o processo que regula uma variável fisiológica dentro de certos limites, mas que a variável pode oscilar entre esses limites, e que os limites, eles mesmos, podem mudar em resposta a uma necessidade especial. **Portanto, homeostase é um processo, não um resultado e, muito menos um resultado invariável.**

O risco subjetivo de acidente deve ser entendido como uma noção mais global que representa o grau de perigo sentido pela pessoa. As pessoas tomam consciência dessas condições quando alguém as questiona sobre elas ou quando elas sofrem mudanças repentinas. Na maior parte das vezes, o risco é apenas uma preocupação remota na vida das pessoas, segundo WILDE (1994:40).

O nível de risco de acidente de trânsito percebido pela pessoa, em qualquer momento, ainda de acordo com WILDE (1994:40), deriva de três fatores:

- 1 – **As experiências passadas** da pessoa com o trânsito, que incluem uma grande variedade de acontecimentos anteriores: ocorrências que causaram medo, conflitos no trânsito, quase-acidentes; ter presenciado acidentes com outras pessoas; conversas sobre acidentes; reportagens e estatísticas sobre acidentes apresentadas pela mídia. Essas experiências deixam no/a condutor/a uma impressão generalizada do grau de risco das ruas e estradas;
- 2 – a avaliação que a pessoa faz do **potencial para acidente da situação imediata**, que inclui as características físicas do ambiente das estradas (clima, estado de conservação das vias, sinalização); a velocidade do/a motorista e direção; os trajetos e velocidades de outros usuários das estradas;
- 3 – **o grau de confiança** que a pessoa tem na sua capacidade de tomar decisões e habilidade de lidar com o veículo para enfrentar a situação. O nível percebido de risco será relativamente baixo se a pessoa estiver confiante de possuir as habilidades necessárias para enfrentar, e alto, no caso de a pessoa duvidar de tais habilidades.

O nível percebido de risco acarreta ações corretivas, sendo algumas de **efeito imediato**, em relação à segurança (mudar o trajeto, diminuir a velocidade, acender faróis, colocar o cinto de segurança, aumentar a distância entre os veículos, dentre outras) e, outras, de **efeito a longo prazo** (escolha do tipo de veículo ou de transporte, do trajeto a ser percorrido, por exemplo).

Por outro lado, também de acordo com WILDE (1994), existem três tipos de capacidade que afetam o nível de risco percebido e as ações: **capacidade perceptiva**, **capacidade de tomar decisões** e a **capacidade de lidar com o veículo**. A capacidade perceptiva determina até que ponto o risco percebido subjetivamente pela pessoa corresponde ao risco objetivo. A capacidade perceptiva inclui a capacidade de avaliar corretamente o próprio nível de tomada de decisão e a habilidade em lidar com o veículo. Isso implica em que as pessoas com maior capacidade de decisão e melhor habilidade em lidar com o veículo podem estar correndo um risco maior de acidente do que as demais, se superestimarem suas capacidades. E termina WILDE (1994) dizendo que o nível de desempenho de direção pode ser melhorado, através da educação para o trânsito e de um ambiente ergonomicamente projetado para reduzir o erro humano, como controles e dispositivos no projeto de veículos, geometria das estradas e sinalização no trânsito.

A idéia de que os índices de acidentes podem ser entendidos como o resultado de um processo auto-controlador de feedback, ocorreu pela primeira vez, há, aproximadamente, trinta anos, quando WILDE (1994) leu um artigo intrigante sobre um trabalho realizado pelo psicólogo britânico Donald H. Taylor, que foi de suma importância para a elaboração de sua *Teoria sobre a Homeostase do Risco*.

Donald TAYLOR (apud WILDE, 1994:18) instruiu uma amostra de 20 motoristas a seguir uma determinada rota que incluía Windsor e a fronteira ocidental de Londres. Essa rota passava por inúmeros tipos de vias: ruas comerciais urbanas, áreas residenciais de subúrbio, estradas cheias de curvas do interior e uma rodovia de quatro pistas de rolamento. Os motoristas usavam um equipamento que media as mudanças na resistência elétrica de sua pele. Considerando que a ansiedade faz aumentar a transpiração e, esta, por sua vez, aumenta a condutividade elétrica da pele, o equipamento utilizado pelos motoristas media a Resposta Galvânica da Pele (RGP), assim chamada em homenagem ao seu descobridor, Luigi Galvani.

A construção de auto-estradas de quatro vias levou à redução do índice de mortes por quilômetro rodado, mas a um aumento da taxa de mortes no trânsito per capita da população. Em um esforço de explicar essas e outras observações do comportamento dos motoristas, foi desenvolvida a *Teoria da Homeostase do Risco*. A homeostase do risco significa que o nível de precaução exercido pela coletividade dos usuários das estradas depende do nível de risco de acidente percebido (que é uma função do risco de acidente real) e que o nível real de risco de acidente depende do nível de precaução.

A homeostase do risco coloca a **motivação humana**, não a habilidade e nem o projeto ambiental, no centro da dinâmica das causas de acidentes. Melhorias em fatores não motivacionais podem ser usadas com o objetivo de reduzir o número de acidentes por quilômetro rodado, mas não conseguem produzir maior segurança por unidade de tempo de uso de estradas e per capita. O risco real ocorrido nas estradas é um reflexo direto da quantidade de risco que, coletivamente, a população está disposta a aceitar.

3 – DESENVOLVIMENTO DE CONSCIÊNCIA

A essas duas importantes perspectivas teóricas (explicadas na parte inicial deste capítulo) que têm norteado as pesquisas sobre Psicologia no Trânsito, a partir da metade do século XX, quero acrescentar, como contribuição, uma terceira, que vem sendo chamada de *desenvolvimento de consciência*, cuja elaboração teve início nos anos sessenta, pelo brasileiro Paulo FREIRE (2001).

Postula Paulo FREIRE (2001) que a realidade, em um primeiro momento, não se dá às pessoas como objeto cognoscível por sua consciência crítica. Em outras palavras, na aproximação espontânea que as pessoas fazem do mundo, “*a posição normal fundamental não é uma posição crítica mas uma posição ingênua*” (p. 26). Então, neste nível espontâneo, as pessoas vivenciam a realidade em que estão inseridas e dela não se distanciam para objetivá-la, a fim de conhecê-la de maneira crítica. A principal característica dessa *consciência semi-intransitiva*, conforme a denomina FREIRE (2001), é sua “*quase-aderência à realidade objetiva ou sua “quase-imersão” na realidade*” (p. 67). Essa primeira tomada de consciência não pode ser considerada a **conscientização**, posto que esta vem a ser o desenvolvimento crítico da tomada de consciência.

A conscientização, continua FREIRE (2001), “*implica, pois, que ultrapassamos a esfera espontânea da apreensão da realidade, para chegarmos a uma esfera crítica na qual a realidade se dá como objeto cognoscível e na qual o homem assume posição epistemológica*” (p. 26). Assim compreendida, a conscientização é um teste de realidade que não pode existir fora da **práxis**, isto é, sem o binômio ação-reflexão; é, também, consciência histórica, e a inserção

crítica na história implica que as pessoas assumam o papel de sujeitos que fazem e refazem o mundo; de protagonistas em lugar de espectadores.

Entendida como processo, a conscientização não finda nunca, pois uma nova realidade se transforma em novo objeto cognoscível de uma nova reflexão crítica. É, também, um convite para as pessoas assumirem uma posição **utópica** frente ao mundo, como foi colocado na *Introdução* deste trabalho, não considerando o utópico como o impossível, o irrealizável, mas sim como um estado de coisas que não existe hoje, mas que poderá vir a existir no futuro. É o **possível não-experimentado**, o **inédito viável**, na concepção freireana, “*a dialetização dos atos de denunciar e anunciar, o ato de denunciar a estrutura desumanizante e de anunciar a estrutura humanizante*” (2001:27).

A conscientização, gerando o distanciamento da realidade para conhecê-la através da reflexão crítica, propiciando uma posição utópica frente ao mundo, produz, em conseqüência, a **desmitologização** que “des-vela” a realidade a fim de conhecer os mitos que enganam as pessoas e que contribuem na manutenção da estrutura desumanizante.

A **utopia** resulta da consciência do inacabamento, uma vez que somos seres inacabados, inconclusos, incompletos e, como lembra FREIRE (1997), “*a consciência do mundo e a consciência de si como ser inacabado necessariamente inscrevem o ser consciente de sua inconclusão num permanente movimento de busca*” (p. 64). Busca que se alicerça na **esperança**, mas não a esperança de quem apenas espera, de quem fica de braços cruzados, esperando as coisas se modificarem, não a “*espera pura, que vira, assim, espera*”

vã” (FREIRE, 1992:11) e pode até causar a desesperança, mas a **esperança crítica**, ancorada na prática e na reflexão sobre ela. Assim, tomadas pela esperança crítica, as pessoas sabem que as coisas podem até piorar, mas também sabem que é possível intervir para melhorá-las. É atuando que mulheres e homens transformam anteprojetos em projetos.

Voltando seu olhar para a educação, FREIRE postula que “*é na inconclusão do ser, que se sabe como tal, que se funda a educação como processo permanente*” (1997:64). Não a concepção bancária de educação, marcada pela prática de dominação, da transferência mecânica dos conhecimentos, onde os educadores e as educadoras pensam e os educandos e as educandas são pensados, mas a **educação libertadora** ou problematizadora, entendida como prática de liberdade (FREIRE, 1967), que não é um esforço de adestramento para adaptar as pessoas à realidade, mas, ao contrário, contínuo exercício de ação e reflexão sobre a ação, intervindo na realidade para transformá-la. Ensinar, sob esta ótica, é criar possibilidades para a produção ou construção do conhecimento, é fazer da **dialogicidade** a essência das práticas educativas. O diálogo é um encontro de pessoas para *ser mais*, que somente pode ocorrer em uma relação interpessoal horizontal, em que a confiança de uma pessoa (ou grupo de pessoas) na outra (ou em outro grupo de pessoas) é conseqüência óbvia. “*Somente o diálogo, que implica em um pensar crítico, é capaz, também, de gerá-lo*”, conclui FREIRE (2003:83).

“*Como experiência especificamente humana, a educação é uma forma de intervenção no mundo*”, afirma FREIRE (1997:110), chamando a atenção, logo em seguida, para o compromisso dos/as educadores/as com o

desenvolvimento da consciência crítica dos/as educandos/as, uma vez que “a *promoção da ingenuidade para a criticidade não se dá automaticamente*” (1997:35). Daí ser uma das tarefas da prática educativa libertadora, embasada no permanente diálogo entre educandos/as e educadores/as, o desenvolvimento da curiosidade crítica, insatisfeita, em busca do “*ser mais*”.

No entanto, prossegue FREIRE (1997), “*o preparo científico do professor ou da professora deve coincidir com sua retidão ética*” (p. 18), pois não é possível (nem desejável) separar em dois diferentes momentos, o ensino dos conteúdos da formação ética dos/as educandos/as. “*O ensino dos conteúdos implica o testemunho ético do professor*” (p. 106), a prática testemunhal, a aproximação cada vez maior entre o que ele/ela diz e o que faz, entre o que parece ser e o que realmente está sendo. Esse esforço para diminuir a distância entre o discurso e a prática, torna-se indispensável para conseguir a **coerência**.

Necessário lembrar, no entanto, que a ética à qual se refere Paulo FREIRE, é a **ética universal do ser humano**, que deve estar sempre acima da ética do mercado (as leis da oferta e da procura, do comércio, do custo/benefício), que é uma ética menor.

Em síntese, “*a conscientização é mais do que uma simples tomada de consciência. Supõe, por sua vez, o superar a falsa consciência, quer dizer, o estado de consciência semi-intransitivo ou transitivo-ingênuo, e uma melhor inserção crítica da pessoa conscientizada numa realidade desmitificada*” (FREIRE, 2001:90).

É preciso, então, que a educação possa permitir aos/às educadores/as e aos/às educandos/as serem sujeitos, constituírem-se como pessoas, transformarem o mundo, estabelecerem com as outras pessoas relações de reciprocidade, fazerem a cultura e a história.

Por último, devo acrescentar que esta pesquisa realizada com universitários/as, sobre o ato de dirigir veículos automotores (relatada no Capítulo IV), seguindo a orientação teórica do *desenvolvimento de consciência*, tornou-se, ela própria, oportunidade para esses/as jovens vivenciarem situações de reflexão sobre as próprias ações, no espaço da circulação humana chamado trânsito. Para ser coerente com esta perspectiva teórica, a escolha da metodologia para a obtenção dos dados recaiu sobre a *Entrevista Reflexiva* realizada de maneira *Coletiva*, elaborada por SZYMANSKI (2002) que, por se constituir em uma situação de interação humana, é também oportunidade de *reflexividade*, entendida em dois sentidos: na reflexão do/a entrevistado/a sobre sua própria ação e, também, no sentido “*de refletir a fala de quem foi entrevistado, expressando a compreensão da mesma pelo entrevistador e submeter tal compreensão ao próprio entrevistado, que é uma forma de aprimorar a fidedignidade*” (SZYMANSKI, 2002:15).



*Enquanto os homens
exercem seus podres poderes,
motos e fuscas
avançam os sinais vermelhos
e, perto deles,
somos uns boçais.*

Podres Poderes

Compositor: Caetano Veloso

Cantor: Caetano Veloso

CAPÍTULO III

ESCOLHENDO O INSTRUMENTAL PARA COLETA E ANÁLISE DOS DADOS

Uma vez delimitado o problema a ser investigado, ou seja, “*como os jovens universitários, enquanto condutores de veículos automotores, percebem os riscos relacionados ao trânsito e como afirmam conduzir seus veículos, a partir dessas percepções*”, o passo seguinte foi buscar o instrumental para a coleta e análise dos dados. Por tratar-se de pesquisa qualitativa, a escolha recaiu sobre a *Entrevista Reflexiva*, de acordo com a concepção que Heloisa SZYMANSKI (2000 e 2002) lhe atribui.

1 – A ENTREVISTA NA PESQUISA QUALITATIVA

Ao libertar-se dos paradigmas da Ciência Natural, a Psicologia foi construindo instrumentos de obtenção dos dados capazes de dar conta dos complexos fenômenos a serem estudados, sendo um deles, a *Entrevista*. Apontada por vários autores como um dos componentes ou categorias fundamentais do trabalho de campo na pesquisa qualitativa, a *Entrevista*, independentemente da natureza dos dados obtidos, “*é vista, neste enfoque, como um encontro social, possuidor de características peculiares (...): a empatia, a intuição e a imaginação*” (Joel MARTINS⁷⁷ et alii, 1994:53).

⁷⁷ Joel Martins, Doutor em Psicologia, docente na PUC-SP, foi responsável pela implantação dos Programas de Pós-Graduação *stricto sensu* dessa universidade, iniciados em 1969 e seu primeiro Coordenador. Eleito Reitor da PUC-SP, assumiu a Reitoria em novembro de 1992, para mandato de quatro anos, falecendo seis meses depois.

A **empatia** ou intersubjetividade é um ato intencional, uma penetração mútua de percepções. A **intuição** é uma forma de contemplação e fonte de autoridade para o conhecimento: somente é possível perceber o outro contemplando suas experiências vividas. A **imaginação** vem a ser a representação do real, e pode fluir tanto para o entrevistado quanto para o entrevistador.

Embora não seja de fácil definição, a *Entrevista*, para KAHN e CANNELL, vem a ser uma “*conversa a dois, feita por iniciativa do entrevistador, destinada a fornecer informações pertinentes para um objeto de pesquisa e entrada (pelo entrevistador) em temas igualmente pertinentes com vistas a este objetivo*” (apud Cecília MINAYO⁷⁸, 1996:108). Para LAKATOS, é “*um encontro entre duas pessoas, a fim de que uma delas obtenha informações a respeito de determinado assunto, mediante uma conversação de natureza profissional*” (apud SZYMANSKI, 2002:10). As duas definições ressaltam o caráter *interacional* de toda *Entrevista*; no entanto, cabe aqui uma observação: ao definirem como sendo “*conversa a dois*” ou “*encontro entre duas pessoas*”, os autores não consideram a *Entrevista Coletiva*, modalidade muito utilizada por favorecer o desenvolvimento da consciência de entrevistados e entrevistador. As duas definições também indicam os *sentidos* da *Entrevista*: a) *amplo*, de comunicação verbal; e b) *restrito*, de colheita de informação sobre determinado tema científico.

⁷⁸ Maria Cecília de Souza Minayo, mineira de Itabira, socióloga, antropóloga e sanitária, é professora adjunta da Escola Nacional de Saúde Pública da Fundação Oswaldo Cruz (FIOCRUZ) onde leciona Metodologia da Investigação Social em Saúde, além de coordenar o Centro Latino-Americano de Estudos sobre Violência e Saúde (Claves), da Escola Nacional de Saúde Pública (ENSP) da Fiocruz. É autora de mais quatro livros, além desta obra consultada, e tem vários artigos publicados em revistas científicas nos quais trata das questões sociais do campo de saúde.

Quanto à natureza dos dados coletados, eles podem ser: a) *objetivos* ou concretos, passíveis de serem obtidos por outras fontes, que não a *Entrevista*; b) *subjetivos*: crenças, atitudes, opiniões, valores, que somente podem ser conseguidos com os atores sociais envolvidos (MINAYO, 1996:108).

Considerada freqüentemente como instrumento privilegiado de coleta de informações, a *Entrevista* pode ser analisada em um sentido mais amplo, que é o da comunicação verbal, saindo do campo supostamente neutro da coleta de dados e entrando na “*arena dos conflitos e das contradições*”, como aponta MINAYO (1996:109).

Diferentes autores, ao estudarem a dinâmica da constante interação entrevistador/entrevistado(s), acabam por indicar aspectos inerentes a cada um desses atores sociais que poderão atuar como facilitadores da interação social e da coleta de dados. O entrevistador possui uma intencionalidade e deve criar situação de confiança e credibilidade, a fim de obter a colaboração do interlocutor (SZYMANSKI, 2000:195). A ***escuta respeitosa*** (demonstração de respeito muito grande pelo entrevistado) e a ***atenção flutuante*** (estar atento aos gestos, expressões, entonações, sinais não-verbais, hesitações, alterações de ritmo, outros) devem estar presentes nas ações do entrevistador (Menga LÜDKE⁷⁹ et alii, 1986:35). Todo entrevistador espera encontrar sujeitos receptivos, interessados e motivados, que desenvolvam atitude de cooperação amigável e não agressiva; mesmo estando nessa situação, deve evitar o uso de adjetivos e respostas de aprovação, verbais ou não verbais (MARTINS et alii, 1994:55).

⁷⁹ Hermengarda Alves Lüdke, professora e pesquisadora no Departamento de Educação da PUC/RJ e na Universidade Federal Fluminense, quando da publicação desta obra consultada. Doutou-se em Sociologia pela Universidade de Paris, tendo também realizado pós-doutoramento na Universidade da Califórnia em Berkeley e no Departamento de Pesquisa Educacional da Flórida State University. Tem grande experiência no desenvolvimento de trabalhos de pesquisa e no ensino da disciplina *Metodologia da Pesquisa Educacional*.

Por sua vez, o entrevistado, ao aceitar o convite para falar durante a entrevista, também apresenta uma intencionalidade; sente-se acreditado, considerado, descobrindo-se dono de um conhecimento que interessa ao entrevistador (SZYMANSKI, 2000:195). No entanto, o entrevistado deve se expressar como pessoa e não como amigo, evitando considerar as perguntas em tom de brincadeira (MARTINS et alii, 1994:56).

A realização da *Entrevista* também contribui para o amadurecimento do entrevistado e do entrevistador; para este último, enquanto pessoa e enquanto pesquisador (Marta HARNECKER⁸⁰ et alii, 1996:54), uma vez que o processo de produção de significado é tão importante quanto o próprio significado que está sendo produzido, lembram HOLSTEIN e GUBRIUM (apud SZYMANSKI, 2000:196).

Uma questão ainda sobre a *Entrevista* diz respeito às relações de poder e desigualdade entre entrevistador e entrevistado. O entrevistador provocou o encontro, elegeu a questão de estudo, escolheu quem entrevistar (estabeleceu critérios de inclusão e exclusão), estabeleceu dia, horário e local e dirigiu a situação da entrevista. O entrevistado aceitou essa situação proposta, no entanto descobriu-se possuidor de um conhecimento que está sendo valorizado pelo pesquisador. A *Entrevista Reflexiva* favorece a horizontalidade nas relações de poder (SZYMANSKI, 2002:15).

⁸⁰ Marta Harnecker, socióloga chilena, atualmente reside em Cuba, na capital Havana. Tem acompanhado várias experiências revolucionárias em países do continente latino-americano. Em Havana, fundou *El Centro de Recuperación y Difusión de la Memoria Histórica Del Movimiento Popular Latinoamericano* – MEPLA – sendo sua diretora desde a fundação, em outubro de 1991. Centro esse que a Prof^ª Dr^ª Heloisa Szymanski e eu tivemos oportunidade de conhecer, monitoradas pela própria Marta, em fevereiro de 1997, quando estivemos em Cuba participando do Congresso Pedagogia 97. O MEPLA está situado na Calle 13, nº 504, Ciudad de La Habana, Cuba. Telefax: (537) 33-3075. E-mail: mepla@tinored.cu.

Outra questão: em que sentido a fala de um é representativa da fala de muitos? A resposta afirmativa traz consigo a idéia de que na fala do entrevistado está inserido o seu grupo social, a sua experiência vivida em um espaço e em um tempo compartilhado. Pessoas que exerceram a mesma profissão, no mesmo período de tempo, em diferentes espaços geográficos, podem ser personagens, por exemplo, de estudos que objetivam resgatar *Histórias de Vida* (Olga VON SIMSON⁸¹ et alii, 1988). Outra pesquisadora interessada em memória oral relata que suas pesquisas não buscam (em sua grande maioria) conhecer a experiência pessoal do entrevistado, mas, sim, a experiência coletiva (por exemplo, de uma organização política, de uma experiência comunitária), através da vivência da personagem entrevistada (HARNECKER et alii, 1996:28).

2 – A ENTREVISTA REFLEXIVA

A *Entrevista Reflexiva* é um procedimento de *Entrevista* que vem sendo desenvolvido, há anos, por SZYMANSKI (2000 e 2002), em seus projetos e orientações de pesquisa. Como explica a autora:

“Foi na consideração da entrevista como um encontro interpessoal que inclui a subjetividade dos protagonistas, que pode se constituir num momento de construção de um conhecimento novo, nos limites da representatividade da fala e na busca de uma

⁸¹ Olga R. de Moraes Von Simson, Mestre em Sociologia pela USP, Pesquisadora e Diretora de Publicações do Centro de Estudos Rurais e Urbanos (C.E.R.U. – USP), na época da publicação desta obra consultada.

horizontalidade nas relações de poder é que se delineou esta proposta de entrevista que chamamos de reflexiva, tanto porque leva em conta a recorrência de significados durante qualquer ato comunicativo quanto na busca de horizontalidade” (SZYMANSKI, 2000:197).

O encontro interpessoal, face a face, transforma-se em oportunidade para a organização de idéias e de construção de um discurso para um interlocutor. O significado vai sendo construído na interação e o entrevistado acaba por se encontrar diante de um pensamento organizado de uma forma inédita até para ele mesmo. A reflexividade, por sua vez, ajuda a contornar as diferenças dos mundos social e cultural do entrevistado e do entrevistador, principalmente quando forem acentuadas.

Enquanto interação interpessoal, a *Entrevista* é sempre uma **intervenção**, uma vez que, como lembra Erving GOFFMAN⁸² (apud SZYMANSKI, 2000), um ser humano nunca é neutro para outro ser humano. Em uma interação face a face, há sempre uma influência mútua entre as pessoas e, a interpretação que cada uma delas faz da situação, vai definindo as expectativas, disposições para a ação e, até mesmo, o sentido da interação. No entanto, o que é considerado intervenção, além da influência recíproca entre quem pergunta e quem responde,

⁸² Erving Goffman, do Departamento de Sociologia da Universidade da Califórnia, em Berkeley (EUA), cientista social com vários trabalhos publicados, dentre os quais: *The presentation of self in everyday life* (London: Penguin Books, 1969) e *Manicômios, prisões e conventos* (Perspectiva, 1992), publicação resultante de trabalho de campo realizado entre 1955 e 1956, no Hospital St. Elizabeths, Washington, D.C. (instituição federal com, aproximadamente, sete mil internados), trabalho em que o autor faz um levantamento crítico da vida em situações fechadas e mostra como este tipo de segregação atua sobre as pessoas.

“é o resultado de um processo de tomada de consciência desencadeado pela atuação do entrevistador, no sentido de explicitar sua compreensão do discurso do entrevistado, de tornar presente e dar voz às idéias que foram expressas por ele” (SZYMANSKI, 2002:17).

Essa intervenção pode ser mais profunda ou superficial e atingir áreas mais conhecidas ou mais secretas da experiência do entrevistado. Dependendo do grau de envolvimento do entrevistado, a própria escuta atenta e respeitosa, por parte do entrevistador, pode se transformar em momento de ajuda e promover o **desenvolvimento da consciência** (SZYMANSKI, 2000:199).

2.1 – DESENVOLVIMENTO DA ENTREVISTA

A *Entrevista Reflexiva* é uma *Entrevista* semi-dirigida, realizada em dois encontros, no mínimo, podendo ser individuais ou coletivos, e supondo as seguintes etapas:

- **Contato inicial** – o entrevistador deverá informar o entrevistado a respeito de sua instituição de origem e tema da pesquisa. Deverá solicitar autorização para gravação, garantir o anonimato do entrevistado, o acesso às gravações e análises e a possibilidade de perguntar;
- **Aquecimento** – depois da apresentação formal da pesquisa, a fase inicial da entrevista *“poderá ter um pequeno período de aquecimento para uma apresentação mais pessoal e o estabelecimento de um clima mais*

informal” (SZYMANSKI, 2002:24). Nesse momento, cada participante poderá dizer, por exemplo, seu nome, idade, cidade natal, profissão atual e por que aceitou fazer parte dessa pesquisa. No caso da *Entrevista Reflexiva, realizada de maneira Coletiva*⁸³, essa fase de aquecimento, além de contribuir para cada participante ter um conhecimento inicial das outras pessoas, é muito importante no estabelecimento de um clima grupal de cooperação e respeito.

- **Questão desencadeadora** – elaborada a partir dos objetivos da pesquisa, deverá ser suficientemente ampla para possibilitar a expressão livre inicial (SZYMANSKI, 2000:203), inteligente, interessante, capaz de estabelecer uma conversação viva (MARTINS et alii, 1994:54)⁸⁴. Deverá ser elaborada de diferentes maneiras, para facilitar a compreensão, caso o entrevistado solicite esclarecimentos;
- **Condução da entrevista** – durante a Entrevista, o entrevistador poderá ir apresentando a sua compreensão do discurso do entrevistado. Compreensão não quer dizer interpretação, nem avaliação pessoal. A fim de manter o foco do problema estudado, o entrevistador poderá atuar de diferentes maneiras: a) **elaborando sínteses**: oferecer sínteses em

⁸³ Em minha dissertação de Mestrado sobre relações de gênero nos livros didáticos e nas práticas docentes (SPARTI, 1995), solicitei a nove professoras que falassem sobre seu processo de escolha profissional, com objetivo de aquecimento. Esse momento favoreceu um aprofundamento do conhecimento mútuo (uma vez que já se conheciam por lecionarem na mesma escola), e contribuiu para revelar sonhos e para desocultar obstáculos compartilhados e superados com esforço e persistência, tais como: investimento familiar na formação profissional dos filhos e não das filhas; proibição de frequentar curso superior em cidade na qual não reside a família da moça; concepção familiar segundo a qual a verdadeira vocação da mulher é o casamento e a maternidade e não a atividade profissional.

⁸⁴ O estudo-piloto por mim realizado em outubro de 2001, também com universitários/as, objetivando submeter este trabalho ao Exame de Qualificação, indicou que a questão desencadeadora (*Dirigir é prazeroso ou perigoso?*) deveria ser mudada, por não ser suficientemente ampla e não ter conseguido estabelecer uma conversação viva entre os/as entrevistados/as.

alguns momentos da entrevista, para explicitar como está a sua compreensão sobre a fala do entrevistado e manter uma postura descritiva; b) **formulando questões de esclarecimento**: necessárias quando a fala do entrevistado está confusa ou denotando ocultamentos; c) **questões focalizadoras**: são as que objetivam trazer o discurso para o(s) foco(s) desejado(s), quando a digressão se prolonga muito; são perguntas que permitem unir “fios soltos” que, através da entrevista, vão se estruturando, e cujo resultado acaba por surpreender o entrevistado (HARNECKER et alii, 1996:38); d) **questões de aprofundamento**: formuladas quando o discurso do entrevistado, embora se refira ao(s) foco(s) do problema, o faz de modo superficial; e) **questões de diferenças**: é uma modalidade das questões de aprofundamento e convidam o entrevistado a apontar diferenças entre situações, espaços ou tempos, para melhor compreensão do fenômeno.

Realizar entrevista piloto para aprimorar a questão geradora (problematizadora) é sempre aconselhável.

2.2 – REGISTRO DOS DADOS

A gravação (em áudio), quando autorizada, somente registra as expressões verbais, deixando de lado as não-verbais. Para suprir essa característica, podem ser feitas algumas anotações de apoio. No entanto, para alguns entrevistados, a gravação pode ser constrangedora e, nesse caso, o entrevistador deverá fazer anotações e, certamente, acabará por excluir algumas informações. Deverá preencher as lacunas, logo após a entrevista, enquanto os dados na memória ainda são recentes (LÜDKE et alii, 1986:37-8).

A transcrição das entrevistas, embora possa ser uma atividade demorada, dependendo, entre outras variáveis, da qualidade da gravação, tem a vantagem de familiarizar o entrevistador, cada vez mais, com os dados coletados. HARNECKER (1996:42-7) sugere que o entrevistador decida quando eliminar repetições; elabore subtítulos para o material transcrito (categorias); e redija mantendo a forma de expressão do entrevistado.

2.3 – DEVOLUÇÃO

A devolução vem a ser a “*exposição posterior da compreensão do entrevistador sobre a experiência relatada pelo entrevistado*” (SZYMANSKI, 2002:52), objetivando ratificar, retificar, aprofundar ou acrescentar informações. Pode-se apresentar a transcrição da entrevista e a pré-análise, pois o entrevistado detém a co-autoria desse conhecimento.

Os mesmos procedimentos da entrevista individual podem ser usados na entrevista coletiva. Neste caso, o caráter de intervenção fica mais evidente do que nas entrevistas individuais, o desenvolvimento da consciência e a produção do conhecimento se dão de forma mais dinâmica e o resultado final é uma produção grupal.

3 – ANÁLISE DOS DADOS: A *GROUNDING THEORY*

As *Entrevistas Reflexivas*, realizadas de maneira *Coletiva*, e registradas em áudio (quando houver autorização dos entrevistados), após serem transcritas, geram textos que podem ser submetidos à análise qualitativa.

A análise dos dados é um momento fundamental de todo trabalho de pesquisa. É quando os frutos esperados começam a aparecer, possibilitando formular várias conclusões sobre o fenômeno estudado. Importante é encontrar, nesta etapa do trabalho, um instrumental que aponte, tanto a grandeza quanto as minúcias do que foi estudado. Neste estudo, objetivando utilizar um procedimento de análise que possibilitasse múltiplos olhares sobre o fenômeno em questão, a escolha recaiu sobre a ***Grounded Theory*** ou, em português, **Teoria Fundamentada nos Dados**, que vem a ser uma abordagem ou método de análise qualitativa proposto por GLASER e STRAUSS (1967).

A *Grounded Theory*, como o próprio nome diz, refere-se à descoberta de uma teoria a partir dos dados obtidos de maneira sistemática e analisados pela constante comparação, de um ir-e-vir aos dados, da coleta à análise, e da análise à coleta. Desse modo, não existe uma teoria *a priori* em que o investigador se baseia para realizar a análise dos dados coletados. E essa é a qualidade essencial da *Grounded Theory*, bem como seu diferencial em relação a outras formas de análise qualitativa: partir dos dados obtidos e, indutivamente, levar à construção de uma nova teoria, ou seja, uma **teoria fundamentada nos dados** obtidos do fenômeno em estudo.

Assim, a *Grounded Theory* permite ao pesquisador realizar um tipo de análise pela qual conceitos teóricos passam a emergir dos dados. Uma teoria, então, está sendo descoberta, desenvolvida e, provisoriamente, verificada mediante um conjunto de dados pertinentes ao fenômeno. Daí decorre que o conjunto de dados, a análise e a teoria construída a partir desta análise, mantêm,

entre si, uma relação de reciprocidade. É exatamente o oposto do procedimento em que o pesquisador realiza a análise dos dados sob a ótica de uma grande teoria, analisando dedutivamente os dados de maneira que eles possam estar se ajustando às explicações deste referencial teórico, anteriormente escolhido.

Nesta metodologia de investigação, é exigida do pesquisador grande sensibilidade teórica, no momento em que estiver analisando e discutindo os dados: o investigador necessita ser sensível, teoricamente falando, para colher dados que sejam relevantes ao fenômeno e, por ocasião da análise, saber identificar as sutilezas dos significados que esses dados revelam.

Para conseguir um resultado satisfatório, a partir da utilização da *Grounded Theory*, GLASER e STRAUSS (1967), seus criadores propõem quatro etapas muito importantes para os processos de coleta e análise dos dados: Codificação, Categorização, Codificação Teórica e Descoberta da Categoria Central.

1ª Etapa – CODIFICAÇÃO

Nesta primeira etapa, denominada *Codificação*, o pesquisador realiza o desmembramento da transcrição escrita da(s) entrevista(s): examina, minuciosamente, o texto escrito, atentando para os incidentes e eventos ocorridos, analisando-os como *indicadores potenciais do fenômeno*. Esses eventos, transformados em *Códigos* ou *Unidades Básicas de Análise*, devem ser

descritos com o verbo no tempo gerúndio, para indicar ação e continuidade. O pesquisador busca descobrir os significados implícitos em cada código e, após encontrá-los, os códigos são agrupados a partir de seus conceitos.

No exemplo a seguir, foi reproduzido um trecho da transcrição da *Primeira Entrevista Reflexiva*, realizada de maneira *Coletiva* e, ao lado, foram colocados os *Códigos* ou as *Unidades Básicas de Análise* elaborados a partir do discurso. Essa *Codificação*, na íntegra, pode ser encontrada nos Anexos D1 (*Códigos* 001 a 311) e D2 (*Códigos* 312 a 577).

<p style="text-align: center;">TEXTO ESCRITO</p> <p style="text-align: center;">1ª Entrevista Reflexiva Coletiva</p>	<p style="text-align: center;">CODIFICAÇÃO</p> <p style="text-align: center;">Unidades Básicas de Análise</p>
<p>ALICE – É bonitinha a ideologia deles. Todos fizeram curso na UNICAMP e tal. Mas, como eu falei: <i>Primeiros Socorros</i>. Eu acho que eu fui uma das pessoas mais polêmicas na sala do CFC, porque eu não concordava com nada, daquilo⁽¹⁹⁸⁾. Daí me fizeram de <i>cobaia</i>, em <i>Primeiros Socorros</i>. E, quando eu vi, estavam fazendo tudo errado em mim⁽¹⁹⁹⁾. Eu tive <i>Primeiros Socorros</i> no Colégio, eu tinha um amigo bombeiro e, numa das aulas de Educação Física, eles ensinavam a socorrer alguém⁽²⁰⁰⁾. E, no CFC, eles pegavam a gente de maneira totalmente errada. Deviam ensinar assim – “<i>Não toca</i>”, ia ser muito melhor do que eles tentarem ensinar alguma coisa...⁽²⁰¹⁾ Se alguém vier me socorrer e tiver aprendido <i>Primeiros Socorros</i> no CFC... “<i>Tira a mão de mim</i>”, entendeu? (<i>risos</i>) Juro! Me deixa aqui⁽²⁰²⁾.</p> <p>VALTER – Porque o socorro errôneo pode vitimizar mais do que o próprio acidente⁽²⁰³⁾.</p> <p>VERA – Mas eles ensinam bem errado, mesmo!⁽²⁰⁴⁾ O meu irmão fez esse curso porque estava tirando <i>Carta</i>, agora, por esse novo Código. Eles ainda falaram assim: que se houver algum acidente na rua e a pessoa tiver algum problema no pescoço, você pega e puxa, assim (<i>fazendo gestos para demonstrar</i>) e você põe no lugar!⁽²⁰⁵⁾ (<i>muitos, muitos risos</i>)</p>	<p>(198) Afirmando ter sido uma das pessoas mais polêmicas no CFC, por discordar do modo como procediam e, até, do que ensinavam.</p> <p>(199) Sendo <i>cobaia</i> de demonstrações errôneas referentes aos <i>Primeiros Socorros</i>, no CFC.</p> <p>(200) Tendo melhores aulas sobre <i>Primeiros Socorros</i> no Colégio.</p> <p>(201) Afirmando ser melhor se o CFC ensinasse a não socorrer o/a acidentado/a e a chamar o <i>Resgate</i>.</p> <p>(202) Afirmando recusar ajuda de pessoa que aprendeu <i>Primeiros Socorros</i> no CFC.</p> <p>(203) Afirmando que o socorro errôneo pode vitimizar mais do que o próprio acidente.</p> <p>(204) Ratificando que o CFC ensina <i>Primeiros Socorros</i> de maneira errônea, com base nos relatos de seu irmão que está tirando a <i>Carta</i>.</p> <p>(205) CFC ensinando a puxar o pescoço da pessoa acidentada, para colocá-lo no lugar.</p>

2ª Etapa – CATEGORIZAÇÃO

Uma vez concluída a etapa denominada *Codificação*, a partir dos dados coletados durante a entrevista, tem início a *Categorização*, que vem a ser “o processo de agrupar conceitos que parecem relevantes, parte de um mesmo fenômeno” (STRAUSS & CORBIN, 1990). Nesta etapa, os *Códigos* são agrupados, gradativamente, considerando-se tanto as suas similaridades, quanto suas diferenças conceituais, em um processo de formação de *Categorias*. É um processo que requer separação e agrupamento, em um constante movimento que vai dos *Códigos* às *Categorias* e, destas, novamente aos *Códigos*.

As *Categorias* são mais abstratas, mais desenvolvidas e possuem mais força conceitual do que os *Códigos*. As *Categorias* devem ser adequadamente nomeadas pelo pesquisador, de modo que possam representar o significado dos *Códigos* que elas representam. Em alguns casos, o agrupamento dos *Códigos* revela *Subcategorias*, posteriormente, também agrupadas em *Categorias*. Conforme afirmam STRAUSS & CORBIN (1990), “o importante é nomear uma categoria, de forma que você se lembre dela, pense nela e, mais do que tudo, comece a desenvolvê-la analiticamente”.

No exemplo a seguir, parte de um dos Quadros de Categorização utilizado na análise dos dados, contendo *Códigos*, *Subcategorias* e *Categoria*. Neste caso, cada um dos *Códigos* recebeu um número para indicar a seqüência em que foram elaborados. No entanto, os *Códigos* foram agrupados seguindo-se uma numeração crescente, que expressa um critério temporal e, não, de importância. Esse Quadro E.1, na íntegra, pode ser visto no Anexo E1.

CÓDIGOS	SUBCATEGORIAS	CATEGORIA
(001) Afirmando ter grande interesse em aprender a dirigir. (011) Afirmando querer tirar a <i>Carta</i> para falar que agora pode dirigir. (029) Completando 18 anos e, dentre tudo, querendo dirigir com <i>Carta</i> . (050) Tendo vontade de dirigir e pegando os carros dos amigos. (...)	DESEJO	SIGNIFICADOS DO DIRIGIR
(002) Afirmando ser um sonho saber dirigir. (009) Quebrando um pouco do sonho por não poder pagar a gasolina e pegar o carro quando quiser. (472) Chegando em casa alegre e saltitante por ter conseguido a <i>Carta</i> de motorista.	SONHO	
(003) Dirigir, possibilitando ser independente. (004) Dirigir, permitindo sair para onde e quando quiser. (005) Dirigir, possibilitando não ser mais dependente dos pais.	INDEPENDÊNCIA	
(030) Dirigir, considerando o fato uma necessidade. (266) Afirmando precisar da <i>Carta</i> no futuro, e não no momento em que a tirou. (512) Carro sendo considerado um complemento e pessoa sentindo falta se não o possuir.	NECESSIDADE	
(037) Dirigindo à noite, com as amigas, no dia em que recebeu a <i>Carta</i> . (505) Comunidade dependendo de algo construído pelo próprio homem: o carro. (...)	AFIRMAÇÃO	
(057) Afirmando ser prazeroso dirigir moto. (264) Gostando muito de andar de bicicleta.	PRAZER	
(262) Afirmando ser um processo natural completar 18 anos e obter a <i>Carta</i> . (263) Afirmando não considerar <i>natural</i> , sinônimo de necessário.	NATURAL	
(508) Afirmando que seu sonho era ter um carro igual ao da <i>Barbie</i> . (509) Surpreendendo-se com a idéia do automóvel estar associada aos brinquedos.	BRINQUEDO	
(518) Afirmando não deverem ficar nervosas as pessoas que estão em carros, porque não precisam utilizar ônibus. (519) Afirmando suportar congestionamentos e outras situações adversas, pois fazer uso de carro é melhor do que fazer uso de ônibus. (...)	PRIVILÉGIO	

3ª Etapa – CODIFICAÇÃO TEÓRICA

Os autores apontam uma terceira etapa de análise chamada de *Codificação Teórica*. Neste momento, as *Categorias* são reorganizadas de um modo a estabelecer conexões com as *Subcategorias*, unindo-se aquelas *Categorias* que parecem referir-se a um mesmo fenômeno. Existe, nesta etapa, uma ida e vinda do pesquisador, aos dados, no intuito de desenvolver a *Codificação Teórica*, voltando às entrevistas, de quando em quando, a cada desenvolvimento de hipóteses, para garantir a fidedignidade aos dados.

Neste processo, ocorre um movimento intenso entre pensamento indutivo e dedutivo, baseado nos dados: comparação e desenvolvimento de hipóteses a partir das experiências relatadas.

A seguir, um Quadro ilustrativo de uma *Codificação Teórica*, que ajuda o pesquisador a manter a análise no nível conceitual, quando escreve sobre os conceitos e suas relações.

CATEGORIAS	SEGUNDO MOMENTO
1 – SIGNIFICADOS DO DIRIGIR 2 – DIREÇÃO VEICULAR E FAMÍLIA 3 – CRITICANDO A AUTO-ESCOLA 4 – CRITICANDO O EXAME DE HABILITAÇÃO 5 – CRITICANDO A LEGISLAÇÃO DE TRÂNSITO 6 – ENCONTRANDO ASPECTOS POSITIVOS NA AUTO-ESCOLA 7 – IDENTIFICANDO FATORES CAUSADORES DE DANOS 8 – IDENTIFICANDO FATORES REDUTORES DE DANOS 9 – AVALIANDO-SE COMO MOTORISTA 10 – BUSCANDO SITUAÇÕES DE EQÜIDADE	DESENVOLVENDO A CONSCIÊNCIA NO TRÂNSITO

4ª Etapa – DESCOBERTA DA CATEGORIA CENTRAL

A última etapa deste processo de análise proposto pela *Grounded Theory* tem por objetivo identificar e compreender o *fenômeno central*, que constitui o elo entre as *Categorias*. É a fase que STRAUSS & CORBIN (1990) denominam de elaborar “a história”, quando ficam evidentes as *Categorias* mais densas, fazendo emergir a *Categoria Central*, capaz de agrupar todos os elementos presentes nos dados e explicar diferenças e semelhanças presentes na experiência, sobretudo, de maneira ampla e abstrata.

A *Categoria Central* amarra a história a sua volta, ocorrendo inteiramente a partir dos dados. Reúne fios que pareciam estar soltos, alinhavando-os na construção do significado.

Nesta pesquisa, a *Categoria Central* vem a ser o **Desenvolvimento da Consciência no Trânsito**. Esse desenvolvimento da Consciência foi ocorrendo gradativamente, durante as duas *Entrevistas*, possibilitando a reflexividade sobre os sentidos do dirigir, as atitudes familiares, o processo ensino-aprendizagem com suas condições facilitadoras e bloqueadoras, a identificação de fatores causadores e redutores de danos, a avaliação do próprio desempenho como motorista e a busca de situações de equidade no trânsito. Em resumo, essa *Categoria Central* foi capaz de interligar as dez *Categorias* identificadas, dando sentido até às que se afiguraram como contraditórias.

*Entre na Rua Augusta a 120 por hora
Botei a turma toda do passeio pr'a fora
Fiz curva em duas rodas sem usar a buzina
Parei a quatro dedos da vitrina (Legal!)*

Rua Augusta

Composição de Hervê Cordovil,

Cantada por Ronnie Cord



CAPÍTULO IV

REALIZANDO A PESQUISA

Após vivenciar a realização da *Entrevista Reflexiva* e a utilização da *Grounded Theory* para a análise dos dados, em Estudo Piloto ocorrido nos meses de outubro/novembro de 2001, iniciei a busca dos dados desta Pesquisa, realizando duas *Entrevistas Reflexivas de maneira Coletiva*.

A seguir, algumas informações sobre a Pesquisa.

1 – LOCAL DAS ENTREVISTAS

A escolha recaiu sobre alunos/as universitários/as do Centro de Ciências Médicas e Biológicas (CCMB) da PUC-SP/campus Sorocaba⁸⁵, onde funcionam os cursos de Ciências Biológicas (noturno), de Enfermagem (diurno) e de Medicina (período integral), além da Residência Médica e dos cursos de Especialização e de Extensão. As *Entrevistas Reflexivas* ocorreram na sala de aula nº 103, localizada no primeiro andar do prédio do CCMB/PUC-SP, cuja utilização foi previamente autorizada pela Direção deste Centro.

2 – PARTICIPANTES

⁸⁵ O Centro de Ciências Médicas e Biológicas da PUC-SP está situado em Sorocaba/SP, à Praça Dr. José Ermírio de Moraes, 290, CEP 18030-230, fone (15) 3212.9900, fax (15) 3212.9879, Caixa Postal 1570 e inclui o Hospital Santa Lucinda.

Os dez participantes das entrevistas (cinco do sexo masculino e cinco do sexo feminino) são alunos/as universitários/as regularmente matriculados nos cursos de graduação oferecidos pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo/campus Sorocaba, voluntários/as, com idades entre dezoito e vinte e oito anos e motoristas. Eles/as inscreveram-se para as entrevistas após terem lido um dos dez cartazes afixados em todos os *Murais de Avisos* existentes nos cinco andares do prédio de aula, cujos dizeres foram os seguintes (anexo A1):

PSICOLOGIA NO TRÂNSITO

*Dando continuidade à pesquisa sobre o tema acima, no Programa de Doutorado em Psicologia da Educação, na PUC-SP, deverei entrevistar **cinco alunos e cinco alunas** dos três cursos de graduação oferecidos por este Centro de Ciências Médicas e Biológicas (CCMB/PUC-SP), que preencham os seguintes critérios:*

- a) apresentar idades entre 18 e 28 anos;*
- b) possuir Licença para Dirigir ou Carteira Nacional de Habilitação;*
- c) dirigir freqüentemente (não somente aos sábados e domingos).*

INSCRIÇÕES poderão ser feitas no dia 24 de abril (quarta-feira), das 17h às 19h, na sala de aula nº 104, no 1º andar, comigo: Profª Sonia Chébel Mercado Spati. Um conjunto de publicações do Programa "Moto Perpétuo" será entregue aos/às participantes.

Obrigada.

Tencionando entrevistar dez universitários (cinco do sexo masculino e cinco do sexo feminino), reconhecia a possibilidade de que somente a afixação dos cartazes não fosse suficiente para a obtenção desses/as participantes. No entanto, compareceram dezessete voluntários/as (no dia, horário e local

marcados) para efetuarem as inscrições, sendo nove deles da mesma turma: a 3ª série do Curso de Enfermagem. As inscrições foram, então, aceitas, seguindo-se o critério de *ordem de chegada*, a saber:

- 2 participantes da 1ª série do curso de Medicina
- 1 participante da 1ª série do curso de Enfermagem
- 3 participantes da 2ª série do curso de Medicina
- 2 participantes da 3ª série do curso de Ciências Biológicas
- 2 participantes da 3ª série do curso de Enfermagem

No caso da 3ª série do curso de Enfermagem, os dois participantes foram obtidos (com anuência dos presentes) a partir da realização de dois sorteios aleatórios, sendo um deles realizado entre os três universitários voluntários e, o outro, entre as seis universitárias voluntárias. A composição dos dez participantes, por curso, série e sexo, pode ser visualizada no Quadro 4.1.

QUADRO 4.1 – NÚMERO DE PARTICIPANTES POR CURSO, SÉRIE E SEXO

CURSO	SÉRIE	1ª		2ª		3ª		TOTAL
		M	F	M	F	M	F	
MEDICINA		1	1	2	1	---	---	5
ENFERMAGEM		---	1	---	---	1	1	3
BIOLOGIA		---	---	---	---	1	1	2
TOTAL		1	2	2	1	2	2	10

FONTE: Fichas de Inscrição preenchidas em 24 de abril de 2002.

LEGENDA: M – masculino
F – feminino

As *Fichas de Inscrição* (Anexo A2) utilizadas continham as seguintes informações: a) título da pesquisa; b) nomes da instituição, da pesquisadora e da orientadora; c) informações sobre datas, horários e locais das entrevistas. Além destes, também continham os seguintes dados referentes

aos/às participantes: a) nome; b) idade; c) curso e série; d) telefones para contato; e) tempo de Habilitação. Cada participante recebeu cópia da Ficha de Inscrição e um lembrete com as datas, horários e locais das Entrevistas e telefones da pesquisadora, para contato (Anexo A3). Síntese desses dados pode ser visualizada no Quadro 4.2.

QUADRO 4.2 – PARTICIPANTES E RESPECTIVOS CURSOS, SÉRIES, IDADES E TEMPO DE HABILITAÇÃO

NOME	CURSO	SÉRIE	IDADE	TEMPO DE HABILITAÇÃO
ALICE	Medicina	1ª	20 anos	2 anos
LUCAS	Medicina	1ª	20 anos	2 anos
ELSON	Medicina	2ª	24 anos	6 anos
GENI	Medicina	2ª	21 anos	3 anos
VALTER	Medicina	2ª	21 anos	3 anos
FLÁVIA	Enfermagem	1ª	22 anos	4 anos
VERA	Enfermagem	3ª	24 anos	6 anos
VICTOR	Enfermagem	3ª	27 anos	9 anos
BRENO	Ciências Biológicas	3ª	23 anos	1 ano
HELENICE	Ciências Biológicas	3ª	20 anos	1 ano

FONTE: Fichas de Inscrição preenchidas em 24 de abril de 2002.

3 – PERÍODO DA COLETA DE DADOS

A *Primeira Entrevista Reflexiva* realizada de maneira *Coletiva*, ocorreu no dia 08 de maio de 2002, quarta-feira, das 17h às 19h, na sala nº 103, no primeiro andar do prédio do Centro de Ciências Médicas e Biológicas da PUC-

SP/Campus Sorocaba. Dos dez participantes, que confirmaram presença, somente sete compareceram. A sua transcrição, na íntegra, pode ser encontrada no Anexo C1.

A *Segunda Entrevista Reflexiva*, realizada de maneira *Coletiva*, com finalidade de *Devolução* dos dados, ocorreu no dia 22 de maio de 2002, quarta-feira, também das 17h às 19h, na sala nº 103, no primeiro andar do prédio do CCMB/PUC-SP. Nesse dia, o comparecimento foi total. A transcrição dessa *Entrevista Reflexiva*, na íntegra, pode ser encontrada no Anexo C2.

O horário escolhido para as *Entrevistas Reflexivas*, das 17h às 19h, teve como critério o fato de ser o único que possibilitou reunir alunos/as dos três cursos, uma vez que as aulas do curso de Medicina terminam às 17 horas; as do curso de Ciências Biológicas iniciam-se às 19 horas, e as do curso de Enfermagem terminam às 12h30min.

4 – INSTRUMENTOS

A *Pergunta Geradora*, elaborada de modo suficientemente amplo para facilitar a participação dos/as entrevistados/as, em um momento de aquecimento inicial, foi a seguinte: – **Como foi a trajetória de cada um/a de vocês para obter a Carteira Nacional de Habilitação (a *Carta de Motorista*) ou a Licença para Dirigir? Como é que foi esse processo?** As demais questões foram sendo formuladas a partir do discurso dos/as entrevistados/as, intercalando-se algumas sobre aspectos selecionados “*a priori*”: percepção do risco; valores, crenças e emoções relacionadas às situações de trânsito; avaliação do próprio desempenho como condutor/a de veículo automotor; vivência de acidente de trânsito.

O número de intervenções dos/as participantes e da entrevistadora (desprezando a duração das mesmas), em cada uma das *Entrevistas Reflexivas*, pode ser visto no Quadro 4.3.

QUADRO 4.3 – NÚMERO DE INTERVENÇÕES DOS/AS PARTICIPANTES NAS DUAS ENTREVISTAS REFLEXIVAS

Entrevistas		I	II	TOTAIS
Participantes				
ALICE	1ª MED	37	22	59
LUCAS	1ª MED	35	18	53
ELSON	2ª MED	34	15	49
GENI	2ª MED	24	16	40
VALTER	2ª MED	35	30	65
FLÁVIA	1ª ENF	---	16	16
VERA	3ª ENF	25	20	45
VICTOR	3ª ENF	40	07	47
BRENO	3ª BIO	---	51	51
HELENICE	3ª BIO	---	11	11
SONIA		148	83	231
TOTAIS		378	289	667

FONTE: Transcrições das Entrevistas Reflexivas encontradas nos Anexos C1 e C2

LEGENDA: 1ª MED – 1ª série do curso de Medicina

3ª ENF – 3ª série do curso de Enfermagem

3ª BIO – 3ª série do curso de Ciências Biológicas

OBS.: a não existência do número de intervenções indica que o/a participante esteve ausente nesse dia.

5 – PROCEDIMENTOS

Um pequeno lanche foi oferecido aos/às entrevistados/as, logo na acolhida, e ficou à disposição dos/as mesmos/as durante as entrevistas. Foi uma maneira de compensar a perda do horário de jantar, tanto para os/as alunos/as de Medicina, que estavam terminando as aulas, às 17 horas, quanto para os/as de Ciências Biológicas, que deveriam entrar em aula, às 19 horas. Das 17h às 19h foi o único horário possível para reunir os/as alunos/as dos três diferentes cursos.

A seguir e, após explicações, os alunos preencheram e assinaram o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (Anexo A4), utilizado quando da realização de pesquisas com seres humanos, conforme recomendação do Comitê de Ética em Pesquisa⁸⁶ do CCMB/PUC-SP, para o qual se fez necessário encaminhar o presente Projeto de Pesquisa. Cópia dos três documentos podem ser encontradas no Anexo B: ofício de encaminhamento ao Comitê de Ética em Pesquisa, em outubro de 2001 (Anexo B1); parecer da Relatora, de novembro de 2001 (Anexo B2); ofício do Presidente do Comitê comunicando a aprovação deste Projeto de Pesquisa, em novembro de 2001 (Anexo B3). Realizado o Exame de Qualificação, em dezembro de 2001, comuniquei ao Comitê as alterações que se fariam necessárias, inclusive no tocante ao título do trabalho.

Após solicitar (e obter) autorização para gravar as *Entrevistas* em fita de áudio, agradei a presença de todos e iniciei a *Primeira Entrevista Reflexiva*.

⁸⁶ O Comitê de Ética em Pesquisa (CEP) do CCMB/PUC-SP (do qual faço parte) é presidido pelo Prof. Dr. José Augusto Costa. O mesmo Comitê segue as Resoluções nº 196/96 e nº 251/97, do Conselho Nacional de Saúde, e encaminha Relatórios trimestrais à Comissão Nacional de Ética em Pesquisa (CONEP).

Depois da apresentação formal sobre a pesquisa, seguiu-se pequeno período de tempo (cerca de dez minutos) dedicado ao aquecimento, quando foi solicitado aos/às participantes falar sobre si mesmos/as: nome, idade, cidade de origem, curso e série que estavam freqüentando e motivo(s) pelo(s) qual(quais) decidiram participar desta pesquisa. Essa apresentação pessoal contribuiu para o estabelecimento de um clima mais informal. Houve várias situações de riso, principalmente quando alguns/algumas participantes disseram ter sido atraídos/as não pelo assunto, mas pela curiosidade a respeito da metodologia selecionada, pois familiarizados/as com a entrevista individual, não imaginavam como poderia ser uma *Entrevista Reflexiva*, realizada de maneira *Coletiva*.

6 – ORGANIZANDO A ANÁLISE DOS DADOS

Os Quadros D1 e D2, utilizados para realizar a análise dos dados, possibilitaram a elaboração de quinhentos e setenta e sete Códigos e podem ser encontrados no Anexo D. A partir deles, foram construídas trinta e seis *Subcategorias* e dez *Categorias*, encontradas no Anexo E.

7 – REALIZANDO A ANÁLISE

Como dissemos, a partir do discurso dos/as participantes, foi possível elaborar quinhentos e setenta e sete *Códigos* (Anexos D1 e D2); a partir desses *Códigos*, foi possível separá-los e, novamente, reagrupá-los em trinta e seis *Subcategorias* e em dez *Categorias*, resumidamente apresentadas no Quadro 4.4, a seguir.

QUADRO 4.4 – ORGANIZAÇÃO DOS CÓDIGOS EM SUBCATEGORIAS E CATEGORIAS

CATEGORIAS	SUBCATEGORIAS
1 – SIGNIFICADOS DO DIRIGIR	DESEJO
	SONHO
	INDEPENDÊNCIA
	NECESSIDADE
	AFIRMAÇÃO
	PRAZER
	NATURAL
	BRINQUEDO
	PRIVILÉGIO
2 – DIREÇÃO VEICULAR E FAMÍLIA	ENCONTRANDO APOIO FAMILIAR
	ENCONTRANDO RESTRIÇÃO FAMILIAR
3 – CRITICANDO A AUTO-ESCOLA	FOCALIZANDO ASPECTOS TÉCNICOS
	FOCALIZANDO ASPECTOS ÉTICOS
4 – CRITICANDO O EXAME DE HABILITAÇÃO	FOCALIZANDO ASPECTOS TÉCNICOS
	FOCALIZANDO ASPECTOS ÉTICOS
5 – CRITICANDO A LEGISLAÇÃO DE TRÂNSITO	-----
6 – ENCONTRANDO ASPECTOS POSITIVOS NA AUTO-ESCOLA	-----
7 – IDENTIFICANDO FATORES CAUSADORES DE DANOS	RESTRIÇÃO VISUAL
	SONOLÊNCIA
	BEBIDA ALCOÓLICA
	COMPETIÇÃO
	VINGANÇA
	IMPRUDÊNCIA
	TRANSPORTE INCORRETO
	DESCONHECIMENTO TÉCNICO
	VELOCIDADE
	NÃO USO DE EQUIPAMENTOS DE SEGURANÇA
	DESRESPEITO ÀS NORMAS
	CONDIÇÕES DA VIA

8 – IDENTIFICANDO FATORES REDUTORES DE DANOS	DIREÇÃO DEFENSIVA
	CALMA E ATENÇÃO
	RESPONSABILIDADE E RESPEITO
	USO DE EQUIPAMENTOS DE SEGURANÇA
	PRUDÊNCIA E PREVENÇÃO
9 – AVALIANDO-SE COMO MOTORISTA	SENTINDO-SE COMPETENTE
	ENCONTRANDO DIFICULDADES
10 – BUSCANDO SITUAÇÕES DE EQUIDADE	RELACIONAMENTO UNIVERSIDADE / COMUNIDADE
	RELAÇÕES DE GÊNERO NO TRÂNSITO

FONTE: Quadros E1 a E10 do Anexo E deste trabalho

Neste item serão apresentadas sínteses descritivas das *Categorias* e respectivas *Subcategorias*. E, também, reflexões de cunho teórico para aprofundar a compreensão das mesmas. A sua apresentação, em separado, não representa uma segmentação do fenômeno, porque está implícito que todas estão inter-relacionadas. A finalidade é uma exploração mais detalhada de cada uma para, posteriormente, ser realizada uma síntese.

1ª CATEGORIA – SIGNIFICADOS DO DIRIGIR

Os trinta e oito *Códigos* que dão suporte a esta *Categoria* podem ser encontrados no Anexo E, Quadro E1.

Ao serem solicitados a contarem a trajetória percorrida até obterem a *Carteira Nacional de Habilitação* ou a *Licença para Dirigir* (que se constituiu na *Pergunta Geradora*), os/as participantes foram desvelando os diferentes **significados e sentidos do dirigir**: sonho, desejo, prazer, privilégio, afirmação, independência, necessidade, naturalidade e até imitação de

brinquedo (o carro da *Barbie*). É interessante notar que dirigir significando *locomoção* não consta do discurso dos/as participantes.

São vários os significados que os fenômenos podem ter. São, também, socializados, testemunhados e admitidos pelas pessoas. De acordo com Dulce CRITELLI⁸⁷ (1996), “*os significados nunca estão na coisa, mas no nosso mundo humano, na trama de significados que é o mundo mesmo*” (p. 43). No entanto, essa autora não toma o termo **sentido** como expressão sinônima de **significado**. “*O destinar-se do ser*”, afirma, “*é o que podemos nomear como o sentido do ser. (...) Sentido é, para nós, o mesmo que destino, rumo, a direção do existir*” (p. 53). O sentido é o que mobiliza as pessoas em relação às coisas, aos fenômenos. Inclui, muitas vezes, um projeto de emancipação da pessoa (como no caso desses/as jovens universitários/as), a possibilidade de justificação da ação, da mobilização.

“Aquele sonho: Ah! Eu vou ter carro, vou ser independente, vou poder sair para onde eu quiser, a hora em que eu quiser; não vou depender de pai e mãe”. (Lucas, I:(14))⁸⁸

“Cheguei em casa alegre e saltitante porque eu tinha conseguido tirar a minha Carta!” (Flávia, II:(59-60))⁸⁹

“Hoje em dia, a comunidade depende de uma coisa construída pelo próprio homem, que é o automóvel. A gente

⁸⁷ Dulce Mára Critelli nasceu em 1951, na cidade de São Paulo/SP, onde reside. Formou-se em Filosofia na PUC-SP, mesma instituição onde titulou-se mestre em Filosofia da Educação e doutora em Psicologia da Educação. Também na PUC-SP leciona desde 1978, atualmente como professora titular do Programa de Estudos Pós-Graduados em Filosofia. Dentre suas publicações estão *Educação e Dominação Cultural* (Cortez/Autores Associados, 1980) e *Analítica do Sentido* (EDUC/Brasiliense, 1996). É também coordenadora do *Existência* – Centro de Orientação e Estudos da Condição Humana. E-mail: dulcecritelli@existencia-br.com.

⁸⁸ Essa notação indica que a fala do Lucas foi transcrita da 1ª Entrevista Reflexiva, página (14), Anexo C1.

⁸⁹ Essa notação indica que a fala da Flávia foi transcrita da 2ª Entrevista Reflexiva, páginas (59-60), Anexo C2.

não é nada sem um carro. Essa é a verdade! A gente, desde criança, já tem aquela... parece que sai de nascença, você ter que dirigir". (Breno, II:(53))

"É um complemento. Você sente falta se não tiver um carro". (Breno, II:(53))

Dirigir parece ser o aspecto mais valorizado do *ritual de iniciação* à idade adulta, em uma sociedade como a nossa, caracterizada por uma *descontinuidade* nessa transição da infância para a idade adulta, a saber: a) aos 14 anos, o/a jovem pode solicitar a Carteira Profissional; b) aos 16, obter o Título de Eleitor; c) aos 18 anos, obter a *Licença para Dirigir*; d) e somente aos 21 anos (até os primórdios do século XXI), assinar contratos. Nesse processo gradativo de aquisição do status adulto, o fato de saber e poder dirigir (estar legalmente habilitado/a), parece ser o que, realmente, o/a jovem valoriza.

Essa afirmação *"A gente não é nada sem um carro. (...) parece que sai de nascença, você ter que dirigir"*, parece indicar que a identidade de uma pessoa, a partir da existência da indústria automobilística, se constitui pela sua atividade de motorista, pelo fato de desempenhar o papel de condutor/a de automóvel, de representar essa personagem. Lembra-nos Antonio CIAMPA (1993) que, quando representamos a identidade, usamos freqüentemente proposições substantivas (Breno é motorista), em vez de proposições verbais (Breno dirige automóvel). E continua CIAMPA: *"Pelo fato (...) de interiorizarmos o que é predicado, a atividade coisifica-se sob forma de uma personagem que subsiste independentemente da atividade que a engendrou e que a deveria sustentar (...)"* (p. 133). Breno vendeu seu carro e,

agora, utiliza-se de ônibus para seus deslocamentos diários, mas continua sendo identificado como motorista.

Ainda um outro olhar sobre essa mesma fala refere-se aos três diferentes tipos de *valor* que podem ser atribuídos a um bem material (neste caso, ao automóvel): *valor de uso*, *valor de troca* e *valor simbólico* (Jean BAUDRILLARD, 1970:159; Odair FURTADO, 1996:17). O *valor de uso* é potencializado pelo *valor simbólico*. Neste caso, o automóvel não é percebido apenas como um meio de transporte de pessoas (*valor de uso*) mas, em uma sociedade de consumo, como a nossa, possuí-lo certamente irá conferir status social, prestígio, importância, poder e independência ao/à possuidor/a. “A gente não é nada sem um carro”.

Dirigir é **prazeroso**, é um **sonho**, um **desejo** e, também, um **privilegio**. Em um dos momentos da *Entrevista Reflexiva*, um dos participantes chegou a afirmar que o conforto de se estar em um carro, e não em um ônibus, acarretaria, necessariamente, a aceitação das condições de congestionamento e de outras situações adversas, concepção ratificada pelos/as demais participantes.

“Se eu estou dirigindo, está um trânsito pesado, congestionado, um monte de coisa que acontece. Mas eu não estou no ônibus, né?” (muitos risos). (Elson, II:(53))

“Eu podia estar muito pior”. (Elson, II:(54))

“É! Você olha pro ônibus, assim, o pessoal está detonado, segurando as coisas na mão, em pé... com chuva”. (Elson, II:(54))

Na relação “*custo-benefício*”, de acordo com essa percepção, o *benefício* de se possuir (ou de se utilizar de) um carro é maximizado, acarretando aos condutores e acompanhantes suportarem, pacientemente, os *custos* decorrentes.

Esse tipo de argumento foi analisado por Ivan ILLICH (1975), em sua clássica obra *Energia e Equidade*, quando se refere às pessoas que se convertem em “*prisioneiras do veículo que as leva todos os dias de casa para o trabalho*” (p. 34), e que tomam por território aquilo que não passa de uma paisagem vista através de uma janela, uma vez que estão amarradas ao seu banco (p. 42). Para ILLICH, há um paradoxo: o automóvel, concebido para economizar tempo, agora obriga as pessoas a dedicarem cada vez mais tempo aos seus deslocamentos diários. E explica: “*um veículo veloz não consome apenas energia; mais importante ainda é o fato de consumir espaço*” (p. 45). E conclui: “*Os paradoxos, contradições e frustrações da circulação contemporânea devem-se ao monopólio exercido pela indústria dos transportes sobre a circulação das pessoas*” (p. 58).

Por *indústria dos transportes* ILLICH se refere à apologia do uso de veículos movidos a motores mecânicos para o traslado de pessoas e cargas, mesmo quando é possível o uso de força muscular (caminhar, usar bicicleta). E ele nem chegou a ler matéria publicada em jornal brasileiro de circulação nacional, ensinando adolescentes a fazerem aplicações financeiras com o valor da *mesada* que recebem, a partir dos quinze anos, para poderem comprar seu primeiro carro, quando completarem dezoito anos⁹⁰.

⁹⁰ Matéria publicada pelo *Caderno Folha Veículos*, do Jornal Folha de S. Paulo, durante o segundo semestre de 2000.

Outro discurso que merece reflexão é o que relaciona o **brinquedo** com o sonho e o desejo de dirigir. Segundo Humberto MATURANA⁹¹ (1994), em uma sociedade caracterizada pela *cultura patriarcal*⁹², como é o caso da nossa, atributos como coragem, iniciativa, capacidade, segurança, força e competência, dentre outros, foram (ainda são?) considerados “naturalmente” masculinos e, conseqüentemente, associados aos meninos e aos homens, enquanto atributos como medo, dependência, insegurança, incapacidade, dúvida e incompetência, dentre outros, foram (ainda são?) considerados “naturalmente” femininos e, em decorrência, atribuídos às meninas e às mulheres.

Não será por mero acaso, então, que as miniaturas de automóveis, jipes, caminhões, tanques de guerra, motos, aviões, postos de gasolina, bem como autoramas e ferroramas foram (são?) classificados como *brinquedos de meninos* e a eles presenteados em datas comemorativas. Afinal, brincar com eles desenvolve coragem, iniciativa, inteligência e competência. Por outro lado, os vários modelos de bonecas, bem como todas as miniaturas de móveis, eletrodomésticos e utensílios de cozinha foram (são?) considerados

⁹¹ Humberto Maturana Romesin é biólogo, chileno. Estudou Medicina da Universidade do Chile, Biologia e Anatomia na Inglaterra e nos Estados Unidos. Obteve o doutorado em Biologia na Universidade de Harvard (EUA). Atualmente, é professor titular da Faculdade de Ciências da Universidade do Chile, professor na Universidade Metropolitana de Ciências da Educação e professor no Instituto de Terapia Familiar de Santiago (Chile). A partir de seu trabalho em neurobiologia, tem desenvolvido uma teoria que tem sido chamada de *Teoria Biológica do Conhecer*. Dentre suas várias publicações, podem ser citadas *Amor y Juego: fundamentos olvidados de lo humano*, com Gerda Verden-Zöllner (Editorial Instituto de Terapia Cognitiva, Santiago/Chile, 1994); *Emociones y lenguaje en educación y política* (Ediciones Pedagógicas Chilenas, 1992); *Cognição, ciência e vida cotidiana* (Editora UFMG [editora@bu.ufmg.br], 2000).

⁹² “O pensamento patriarcal é essencialmente linear, ocorrendo em um cenário caracterizado pela hierarquia, autoridade, obediência e controle, e subordinando a mulher ao homem, como se existisse uma oposição intrínseca entre eles/elas, uma vez que as mulheres são vistas como fontes de perversidade, enquanto os homens são vistos como fontes de virtude” (Sonia Sparti, 1995:24). Mas como o patriarcado é um modo de viver, um espaço psíquico, uma cultura, é possível de ser vivido por pessoas dos dois sexos, pois *“hombres y mujeres pueden ser patriarcales así como hombres y mujeres pueden ser, y han sido, matrísticos”* (Humberto Maturana, 1994:37).

brinquedos de meninas e a elas oferecidos em datas significativas. Brincar com eles não exige mais do que a capacidade de imitação, talvez até para “*poupar a fraqueza de seus cérebros*”, como afirmava o Código de Napoleão Bonaparte (apud Tama STARR, 1993), que embasou algumas Constituições brasileiras.

Não será, também, por mero acaso, que os números atuais referentes a acidentes de trânsito (com ou sem vítimas fatais) indicam serem causados, mais freqüentemente, por jovens do sexo masculino, entre dezessete e vinte e seis anos de idade, porque os atributos considerados “naturalmente” masculinos e femininos, na realidade, não resultam do *determinismo biológico*, mas da *construção social da realidade*, como explicam BERGER e LUCKMANN (1993). **O carro de brinquedo vai alimentar o desejo do carro de verdade.** Meninos e adolescentes do sexo masculino são mais freqüentemente levados a dirigir o carro da família, mesmo não sendo habilitados para tal, do que suas irmãs: tirar o carro da garagem, fazer pequenas manobras, levá-lo até o lavador ou ir até a padaria do bairro, são tarefas atribuídas aos meninos, geralmente, a partir dos quatorze anos de idade.

Por outro lado, meninos e adolescentes do sexo masculino solicitam, mais insistentemente do que meninas e adolescentes do sexo feminino, a realização desses “*favores*” aos seus pais, favores estes que envolvem o ato de dirigir carro, porque suas solicitações são mais facilmente por eles atendidas, do que as de suas irmãs, dessa mesma faixa etária.

Mais recentemente, o carro de brinquedo também está sendo associado às bonecas, ou melhor, a uma delas, chamada *Barbie*, o que levou uma

participante a afirmar: “*meu sonho era ter um carro igual ao da Barbie*” (Geni, II:(53)), porque “*chega um momento em que o carro da Barbie também já não é mais suficiente*” (Vera, II:(53)) e a menina quer um *carro de verdade* para dirigir. O processo de *construção social* está começando a indicar que dirigir também pode ser considerada atividade feminina.

2ª CATEGORIA – DIREÇÃO VEICULAR E FAMÍLIA

Os trinta e seis *Códigos* que embasam esta *Categoria* podem ser encontrados no Anexo E, Quadro E2.

Todos/as os/as participantes fizeram referência às atitudes de seus familiares (principalmente, do pai e da mãe) relativas ao seu processo de aprender a dirigir, desde aqueles/as que aprenderam com seus pais, até os/as que foram proibidos/as de dirigir o carro da família antes de obterem a *Carteira Nacional de Habilitação* ou a *Licença para Dirigir*.

Na maior parte das famílias dos/as entrevistados/as, a preferência por ensinar os/as filhos/as a dirigir parece ser decorrência da confiança que os pais (pai e mãe) depositam em si mesmos, como professores, ao mesmo tempo em que tecem críticas à atuação das auto-escolas ou, atualmente, aos Centros de Formação de Condutores (CFC). Em somente duas delas, os pais (pai e mãe) orientaram seus filhos e filhas a aprenderem a dirigir somente na auto-escola, por temerem “***pela vida deles e de terceiros***”, caso dirigissem sem a *Carteira de Habilitação*. Mas, em uma dessas duas famílias, a mãe autorizou o filho a dirigir escondido do pai.

“Para mim, ele nunca falou nada. Minha mãe dizia que era porque podia acontecer alguma coisa por eu ser novo. Não

tanto pelo carro, o material, mas por mim e pelo que eu poderia fazer com outra pessoa". (Victor, I:(12))

"(...) eu comecei pegar o carro na cidade, perto de casa, com autorização da minha mãe, mas escondido do meu pai... (...) E, aí, quando foi para tirar a Carta, eu fiz só 4 aulas. (...) Passei". (Lucas, I:(9))

Os discursos desses jovens e dessas jovens permitiram identificar diferentes sentidos do dirigir existentes entre pais e filhos/as. Para os pais (pais e mães), o ato de dirigir deve demandar prudência, cautela, cuidados constantes consigo mesmo e com as outras pessoas que também estão circulando. Para os/as jovens, dirigir simboliza prazer, desejo, independência, liberdade, afirmação pessoal, realização de um sonho. O fato de o automóvel ser um meio de locomoção e um equipamento para transporte não foi mencionado.

Essa diferença de sentidos não ocorreu somente antes de o/a filho/a aprender a dirigir, uma vez que permaneceu mesmo depois de ele/a ser habilitado/a para conduzir veículo automotor. Alice contou que, depois que obteve a *Carteira Nacional de Habilitação*, começaram ocorrer várias restrições da parte de seus pais: ela só podia dirigir durante o dia, não podia pegar estrada, dentre outras (I:(16)). Lucas se referiu a essa situação dizendo: *"depois, acaba quebrando um pouco do sonho"* (I:(14)).

Também foi possível observar que nas duas famílias em que os pais eram habilitados para dirigir, mas não possuíam automóvel, os/as filhos/as, ao completarem dezoito anos, não demonstravam ter urgência para aprender a dirigir, como ilustram as falas seguintes:

“São [habilitados], os dois. Mas não têm carro. Eles têm a Carteira, eles sabem dirigir, mas eles não têm carro. Não praticam” (Vera, I:(10))

“Eu... na minha família, a gente nunca teve carro em casa. Então, quando eu fiz 18 anos, eu nem me interessei em tirar Carta. Depois de um tempo em que eu estava namorando o meu atual marido, ele tinha carro e daí eu resolvi tirar a Carta, para ter, se eu precisasse dirigir”. (Vera, I:(9))

A família de Vera, mesmo sem possuir carro, certamente não deixou de circular pela cidade, impulsionada pelas necessidades de trabalho, estudo, lazer, compras, dentre outras, mas encontrou outras maneiras de se locomover: utilizar ônibus, andar a pé, usar bicicleta. Neste caso, a ausência do carro não impediu a circulação dessas pessoas porque, como lembra ILLICH (1975), *“a deslocação em massa não é coisa nova; (...) nova é a dependência para com o veículo destinado a fazer o trajeto diário de ida e volta”* (p. 48). No entanto, quando Vera começa a namorar, mesmo sabendo que sua família permanece sem automóvel, ela resolve aprender a dirigir porque seu namorado possui carro. Começa, então, a considerar importante ter carro e saber dirigir. A pressão social exercida pelos amigos e amigas e pela máquina publicitária, em uma sociedade de consumo como a nossa, fortalece sua decisão de obter a *Carteira Nacional de Habilitação*.

Em três casos, as famílias demonstraram interesse na obtenção da *Carteira de Habilitação* de seus/suas filhos/as, para poderem com eles/as dividir as atividades diárias que realizam com o automóvel, tais como: fazer compras, levar crianças à escola, entregar filhotes de cães aos compradores ou levá-los ao veterinário, dentre muitas outras. Nesses casos, o ato de dirigir é visto como uma **necessidade**. A fala da Helenice ilustra essa situação:

“Quando eu completei 18 anos (...) por causa desses acidentes, eu tinha medo de dirigir (...). Eu não sofri acidente mas era de ver... (...) Quando eu estava para completar 20 anos, no ano passado, minha mãe começou a insistir comigo para eu tirar a Carta e para estar ajudando ela: estar levando e trazendo meus irmãos, essas coisas e tal”. (Helenice, II:(43))

O fato de esta *Categoria* comportar duas *Subcategorias*, denominadas “*Encontrando Apoio Familiar*” e “*Encontrando Restrição Familiar*”, sugere a gama de contradições vivenciadas pelos/as jovens, em relação ao ato de dirigir carros, decorrentes das variadas reações familiares a esse respeito, denotando incertezas, exceções, inseguranças, tais como: da proibição de dirigir sem a *Carteira de Habilitação* à sua permissão para fazê-lo; da orientação para aprender a dirigir somente na Auto-Escola e/ou Centro de Formação de Condutores às aulas ministradas pelos próprios pais (pai ou mãe); da tolerância para dirigir sem *Carta* apenas em estradas de terra, de pouco movimento, à aceitação do/a filho/a dirigir na cidade; da obediência à legislação que determina transportar crianças somente no banco traseiro à exceção de dirigir com o filho pequeno ao colo, movimentando o volante.

3ª CATEGORIA – CRITICANDO A AUTO-ESCOLA

Os sessenta e oito *Códigos* que constituem esta *Categoria* estão no Anexo E, Quadro E3.

Todos/as teceram severas críticas ao modo como “*aprenderam*” a dirigir na auto-escola (antes do novo Código de Trânsito Brasileiro) ou no Centro de Formação de Condutores (após a vigência do novo Código, aprovado em

setembro de 1997). As críticas fizeram referência tanto aos **aspectos técnicos** quanto aos **aspectos éticos** envolvidos.

Em relação aos **aspectos técnicos**, os/as entrevistados/as afirmaram que o ensino foi parcial e mutilado, pois não aprenderam a usar terceira e quarta marchas, faróis e limpador de pára-brisa. Contaram terem realizado *baliza*, utilizando marcações feitas com cabos de vassouras e somente do lado que iria cair no exame. Não dirigiram à noite, nem em estrada; o espaço de que dispunham para fazer *garagem* era maior do que o necessário; e aprenderam a dar ré somente para fazer *baliza*.

“A auto-escola, para mim (...) foi um roubo de dinheiro porque eu não aprendi nada (...) eles ensinam só o macete pra passar na prova. (...) Não ensinam a dirigir, não ensinam a estacionar”. (Valter, I:(14))

As críticas também foram dirigidas ao modo (superficial e, até mesmo errôneo, em alguns casos) como o Centro de Formação de Condutores (CFC) trabalhou os conteúdos específicos relativos aos *Primeiros Socorros* e *Noções de Mecânica*. Em um dos CFC, por exemplo, afirmaram ter sido ensinado a “puxar o pescoço da pessoa acidentada” para colocá-lo no lugar, além de terem sido constantemente incentivados a socorrer. Acreditam, no entanto, que melhor seria se os/as candidatos/as fossem orientados/as a chamar o Resgate, uma vez que o socorro errôneo (como aprenderam na faculdade) pode vitimizar até mais do que o próprio acidente. Afirmaram, também, que os ensinamentos sobre *Mecânica* foram superficiais e apenas teóricos. A avaliação, realizada logo após a explicação, foi responsável pelo fato de uma participante ter obtido nota máxima na prova, mas não saber trocar pneu.

“Daí, me fizeram de cobaia, em Primeiros Socorros. E, quando eu vi, estavam fazendo tudo errado em mim. (...) Se alguém vier me socorrer e tiver aprendido Primeiros Socorros no CFC... Tira a mão de mim, entendeu? (...)” (Alice, l:(22))

“Mas eles ensinam bem errado, mesmo! O meu irmão fez esse curso (...), por esse novo Código. Eles ainda falaram assim: que se houver algum acidente na rua e a pessoa tiver algum problema no pescoço, você pega e puxa, assim (fazendo gestos para demonstrar) e você põe no lugar!” (muitos, muitos risos) (Vera, l:(22))

“(...) eu achei o CFC inútil. Isso eu achei. Tive Curso de Mecânica... Tive, tirei 10 na provinha. Lindo. Mas eu não sei trocar um pneu! Juro”. (Alice, l:(21))

Esse discurso da prudência, desses/as jovens, e também as críticas dirigidas à auto-escola, de maneira geral, e ao modo como essa instituição escolar conduziu o processo ensino-aprendizagem, relativo a dirigir veículos automotores, em particular, nem sempre foi acompanhado de condução veicular, também prudente, por parte deles/as próprios/as. Em alguns momentos das *Entrevistas Reflexivas* admitiram beber e dirigir; em outros, consideraram o excesso de velocidade, na cidade e na estrada, seu maior problema como motorista. **Discurso da prudência e direção de risco...** mas não em todas as vezes em que dirigem, nem todos/as eles e elas.

A teoria freireana pode ajudar na compreensão dessa incoerência juvenil. Diz FREIRE (1997) que na educação libertadora, que promove o desenvolvimento de consciência através do diálogo e da constante reflexão sobre a prática, “*o ensino dos conteúdos implica o testemunho ético do professor*” (p. 106), a prática testemunhal, a aproximação cada vez maior

entre o que ele diz e o que faz, o esforço para diminuir a distância entre o discurso e a prática, a fim de agir com **coerência**.

Então,

- se os/as jovens não testemunham os adultos que atuam na auto-escola agirem coerentemente;
- se esse aprendizado, em muitos tempos e espaços, é uma prática do *faz-de-conta*, onde o/a professor/a finge que ensinou e o/a aluno/a finge que aprendeu;
- se o/a instrutor/a ensina a fazer *baliza* apenas do lado que *cai no exame*, dispensa o aprendizado de *garagem*, permite engatar somente até terceira marcha (*aspectos técnicos*);
- se o/a examinador/a não inclui a *rampa* nos itens a serem avaliados; porque é amigo do pai do/a jovem e o/a instrutor/a propõe a compra da *Carta* aos/às que foram reprovados/as (*aspectos éticos*),

é muito difícil que os/as jovens, na contramão dos exemplos, venham a se comportar com coerência em situação de trânsito.

“Saber, [o que é correto] todo mundo sabe; mas nem todo mundo faz!” (Geni, II:(40))

Quanto às noções de *Cidadania e Meio Ambiente*, opinaram que estas devem ser ensinadas às crianças, desde muito pequenas, com muitos exemplos, pois não acreditam que apenas duas aulas sobre esses assuntos, na auto-escola, sejam suficientes para mudar hábitos de pessoas que estejam habituadas a jogar lixo na rua ou através das janelas de carros e ônibus (papéis, latinhas de refrigerantes, salgadinhos, dentre muitos outros exemplos).

Em relação aos **aspectos éticos**, as críticas recaíram sobre a possibilidade de compra da *Carta* pelos/as candidatos/as reprovados/as que, por sua vez, deveriam formar grupos de cinco pessoas para poderem iniciar o processo. Colocaram em dúvida, também, a real necessidade de maior número de aulas práticas, para alguns/algumas candidatos/as, quando recomendado pelo instrutor, deixando subentendido que a motivação financeira seria a principal.

Tendo por base o discurso dos/as entrevistados/as, tanto a Auto-Escola, quando da vigência da anterior Legislação de Trânsito, quanto os atuais *Centros de Formação de Condutores* (CFC), após o Código de Trânsito Brasileiro, aprovado em 1997, parecem não estar cumprindo sua importante função de bem capacitar futuros/as condutores/as de veículos automotores. As críticas são contundentes, em duplo aspecto – *técnico e ético* – e não se referem a uma localidade, em particular; ao contrário, indicam abrangência de procedimento, considerando que esses/as universitários são provenientes de sete diferentes cidades do Estado de São Paulo, incluindo a capital.

O processo ensino-aprendizagem, predominante nessas instituições de ensino que objetivam capacitar futuros/as motoristas, ilustra a **concepção bancária de educação**, no sentido que o educador Paulo FREIRE (2003) lhe atribui:

- aprendizagem mecânica, em lugar de reflexiva;
- decoração do conteúdo mínimo depositado pelo professor/instrutor, em lugar de apreensão do objeto cognoscível;
- memorização dos conteúdos para a prova (neste caso, o exame para obtenção da Carteira Nacional de Habilitação) e não para a vida;
- avaliação considerada como fim em si mesma, e não como meio, posto ser parte integrante do processo ensino-aprendizagem.

Parece haver uma ação integrada entre muitos/as instrutores/as, examinadores/as e outras pessoas envolvidas no processo de obtenção da *Carteira Nacional de Habilitação* para ganhar sempre mais dinheiro, mesmo que através da corrupção, considerando em cada candidato/a, um/a potencial comprador/a da *Carta*, apesar das seríssimas conseqüências de se considerar habilitado/a para circular, como motorista, no espaço compartilhado chamado trânsito, quem não o seja de fato, ainda que o possa ser de direito.

Em uma situação assim caracterizada, *“não pode haver conhecimento pois os educandos não são chamados a conhecer, mas a memorizar o conteúdo narrado pelo educador”* (FREIRE, 2003:69). E continua Paulo FREIRE: *“Quanto mais se exercitem os educandos nos arquivamentos dos depósitos que lhes são feitos, tanto menos desenvolverão em si a consciência crítica de que resultaria a sua inserção no mundo, como transformadores dele. Como sujeitos”* (2003:60).

“É assim: faz de conta que ensinou... faz de conta que aprendeu”. (Vera, II:(39))

E quem educa os/as educadores/as que atuam nas auto-escolas ou nos atuais Centros de Formação de Condutores (CFC)? As universidades?

4ª CATEGORIA – CRITICANDO O EXAME DE HABILITAÇÃO

Cinquenta e dois *Códigos* compõem esta *Categoria* e podem ser encontrados no Anexo E, Quadro E4.

As críticas formuladas nesta *Categoria*, a exemplo da anterior, também focalizaram tanto os **aspectos técnicos** quanto os **aspectos éticos**.

Em relação aos **aspectos técnicos**, foram unânimes em criticar a falta de padronização do exame para obtenção da *Carteira Nacional de Habilitação*, antes e depois do novo Código de Trânsito Brasileiro, pois apesar de residirem em Sorocaba, enquanto cursam a universidade, são provenientes de sete diferentes cidades do Estado de São Paulo (Batatais, Itapetininga, Jacareí, Piracicaba, Salto, São Paulo e Sorocaba). As descreverem o exame ao qual foram submetidos/as, ratificaram as próprias críticas. Elson, por exemplo, afirmou ter feito um ditado de Português quando foi tirar a *Carta*, em São Paulo. Foi um ditado de uma frase curta, que cabia em uma linha, cujo objetivo era a identificação de analfabetos/as, de acordo com as explicações recebidas por ele. Seu relato, durante a *Primeira Entrevista Reflexiva*, foi motivo de muito riso de parte dos/as demais participantes, uma vez que não vivenciaram situação semelhante.

“A única coisa que eu escrevi (...) foi um ditado. (...) O cara ditou uma frase. Eu não estou brincando! (...) Era pra ver se eu sabia escrever ou não! (...) No DETRAN de São Paulo, eu tirei Carta no ano de 1996. (...) Era uma frase curta, mas uma coisa, assim, ridícula. E a senhora que falou, falou duas vezes, uma frase que cabia numa linha!” (Elson, 1:(25))

Outro aspecto focalizado, após entrar em vigência o novo Código de Trânsito Brasileiro, foi a redução do tempo de *percurso* para cada candidato/a, uma vez que, em alguns casos, acaba consistindo em apenas realizar o *percurso* em somente um quarto de quarteirão, em rua de movimento bastante reduzido. Um participante afirmou ter sido dispensado de fazer *rampa* e, durante o *percurso*, só ter feito curva para a direita.

“E, além disso, o examinador que me pegou, ele era meio conhecido do meu pai. A gente saiu da baliza (...) e ele disse – “Ah!, não precisa fazer rampa” (...) Não dei seta... não fiz nada! (...) Tudo o que eu sei, aliás, eu aprendi dirigindo nas ruas, depois da Carta”. (Valter, I:(19))

Em síntese, deram a entender que o exame prático é muito falho e fácil, mesmo depois do novo Código, não chegando a avaliar corretamente o/a candidato/a. Esse fato levou Lucas a afirmar que *“teria medo de ser pedestre de um motorista recente”* (I:(26)), ao se lembrar do seu papel complementar, no espaço de circulação humana.

A exceção ficou por conta do exame realizado pelo Victor, para obter a *Carteira de Habilitação Profissional*, a fim de poder dirigir caminhão, ainda na vigência do antigo Código de Trânsito. Ele afirmou ter dirigido por quinze minutos, durante o exame, feito rampa de ré e dado ré de cem metros, aproximadamente. Tudo isso com outro candidato aguardando, na caçamba do caminhão em movimento, o momento de realizar seu exame.

“Acho que andei uns 15 ou 20 minutos. Eu tinha que fazer uma rampa de ré e fazer uma ré de uns 100 metros, mais ou menos, com o caminhão, acompanhando a guia”. (Victor, I:(24))

Em relação aos **aspectos éticos**, assim como na *Categoria* anterior, a crítica recaiu sobre questões relacionadas às propinas e à corrupção. Os/as participantes afirmaram que muitos examinadores procuram falsos erros para reprovar os/as candidatos/as, a fim de que eles/as paguem nova taxa para realizar o exame, além de mais duas aulas práticas. No caso de reprovação, afirmaram que a *negociação* começa a ser feita ainda dentro do carro da

auto-escola, tendo o próprio examinador a iniciativa de ensinar como proceder para comprar a *Carta*.

Foi relatado um caso ocorrido com a ex-namorada de um dos participantes, após a vigência do novo Código de Trânsito. Ele afirmou que ela foi reprovada no primeiro exame e recebeu a oferta de compra da *Carta*, se pagasse a importância de R\$ 100,00 (cem reais). Como tinha se recusado a pagar esse valor e comprar a *Carta*, por questão de princípios, foi reprovada também no segundo e no terceiro exames, embora tenha afirmado não ter cometido erro. Somente foi aprovada no quarto exame, após ter pago a importância de R\$ 100,00 (cem reais).

“(...) Foi oferecido pra ela – “Se você quiser a Carta, você não faz mais o Exame. Então, você vem só para fingir que fez o Exame, paga R\$ 100,00 e tem a sua Carta”. (...) Só numa quarta vez, depois de ter pago R\$ 100,00, ela foi aprovada”. (Lucas, I:(21))

Disseram, ainda, que os/as candidatos/as mais inseguros/as, como os/as adolescentes, por exemplo, são os alvos preferidos dos *vendedores de Carta*, quando reprovados/as. Como, então, ensinar noções de *Cidadania no Trânsito* nos Centros de Formação de Condutores se, na prática, esses esquemas de corrupção irão solapar os ensinamentos teóricos?

Examinador corrupto... *Carta* que pode ser comprada... exame facilitado... obrigatoriedade do uso de cadeirinhas para o transporte de crianças no banco traseiro do automóvel, mas modelos adequados encontrados no Brasil são importados... revogação da obrigatoriedade do porte do estojo de primeiros socorros logo após sua aquisição... legislação de trânsito possuindo ainda

vários artigos não regulamentados... essas e outras situações contribuem para os/as jovens terem como referência, um mundo adulto transgressor. E se perguntam: - “*Por que eu preciso seguir as regras se muitos adultos não as seguem?*” Esse lado negativo do mundo adulto apresenta-se associado à direção veicular. A transgressão, portanto, está presente no significado do dirigir.

5ª CATEGORIA – CRITICANDO A LEGISLAÇÃO DE TRÂNSITO

Os vinte e quatro *Códigos* que constituem esta *Categoria* constam do Anexo E, Quadro E5.

Talvez pelo fato de serem universitários/as da área da saúde, as primeiras e mais pormenorizadas críticas foram dirigidas à obrigatoriedade do *Estojo de Primeiros Socorros* nos veículos. Essa obrigatoriedade durou curto período de tempo, deixando de existir a partir do reconhecimento da pequena utilidade desse *Estojo*, pois geralmente o/a acidentado/a requer cuidados que ele não poderia proporcionar. Esse *Estojo* continha, por exemplo, *band-aid*, gaze, tesoura de plástico com pequeno corte, dentre outros utensílios.

“(...) aquele negócio que o governo mandou colocar, o Estojo de Primeiros Socorros é ridículo, porque aquilo estimula o pessoal a botar a mão”. (Valter, I:(28))

“Uma tesourinha de plástico que vinha nos kits que não corta nem vento, direito...” (Lucas, I:(28))

“Mesmo que fosse um profissional trabalhando ali, aquele kit não serve pra nada!” (Vera, I:(28))

Em outros momentos da *Entrevista Reflexiva*, não criticaram o Código de Trânsito, propriamente dito, mas duvidaram da aplicação de alguns de seus artigos. Victor, um dos participantes, relatou que sua namorada, que estava com a *Licença para Dirigir*, não foi punida, apesar do grave acidente provocado, e recebeu a *Carteira de Habilitação* definitiva. Alice, uma das participantes, contou que uma amiga sua, que já estava quase com vinte pontos, conseguiu que os pontos da sua última multa fossem para a Carteira da sua mãe, que não tinha ponto.

“Ah! Eu não sei se essas punições que eles estão falando que vão aplicar, acontecem mesmo. Eu tenho uma namorada que ela estava com a Permissão para Dirigir e, ela bateu e foi um acidente grave. Até o motoqueiro quase morreu. E não aconteceu nada com ela! Nenhuma punição, não perdeu a Carteira, nada!” (Victor, II:(49))

“(...) minha amiga (...) já aconteceu dela estar com os pontos estourando e ela tomar uma multa e os pontos foram pra Carteira da mãe dela. São cinco motoristas em casa. (...) Dá pra distribuir pra todo mundo. Ali eles não vão perder a Carteira nunca!” (Alice, II:(58))

“E os pontos são válidos por um ano. Depois, caducam. É isso?” (Vera, II:(58))

“É um ano da data da multa. Não caem todos os pontos, de uma vez”. (Valter, II:(58))

O descrédito desses/as jovens ocorre, provavelmente, pelo descompasso existente entre a teoria e a prática, dando a entender que a teoria é inimiga da prática, em lugar da relação dialética entre teoria e prática, entre reflexão e ação, que resulta na “*praxis*”, conforme a concepção freireana.

Outro aspecto focalizado foi a questão das multas. Afirmaram que o governo está desempenhando o seu papel de punir e que o radar é uma medida eficiente porque atinge o bolso do/a cidadão/ã. Também disseram haver pessoas querendo ganhar dinheiro à custa de outras, através das multas.

Embora o aspecto punitivo do atual Código de Trânsito Brasileiro tenha sido amplamente divulgado pela imprensa escrita, falada e televisada, tanto na época de sua aprovação, em 1997, quanto atualmente, ele também enfatiza a educação para o trânsito, da pré-escola ao ensino universitário. Falta, no entanto, começar a ser colocada em prática.

Outra leitura que pode ser feita desses discursos dos/as entrevistados/as é o fato de que mesmo uma boa legislação de trânsito (como é o caso do atual Código de Trânsito Brasileiro, segundo análise de especialistas), **embora necessária, não chega a ser condição suficiente** para a construção de um trânsito mais humano. É necessário que a leitura da palavra seja acompanhada da leitura do mundo (Paulo FREIRE, 2003), e que a **educação libertadora** (ou *problematizadora*) permeie as experiências educacionais, no âmbito do trânsito. Acentuando a domesticação dos/as educandos/as e não o desenvolvimento da consciência, permaneceremos, muito provavelmente, neste descompasso.

No entanto, embora necessário, não é somente promovendo o desenvolvimento de consciência dos/as futuros/as motoristas que a construção de um trânsito humanizado – **o inédito viável**, na concepção freireana – estará sendo possível. É preciso envolver todas as pessoas que atuam nesse espaço chamado trânsito: legisladores, engenheiros, psicólogos, autoridades federais, estaduais e municipais, delegados, examinadores,

instrutores, dentre outros/as, pois, como ensina FREIRE (1997), ninguém se educa sozinho; as pessoas se educam em comunhão, umas com as outras.

6ª CATEGORIA – ENCONTRANDO ASPECTOS POSITIVOS NA AUTO-ESCOLA

Trinta e seis *Códigos* constituem esta *Categoria* e estão no Anexo E, Quadro E6.

Em meio à avalanche de críticas às auto-escolas e ao modo como foram realizados os exames para obtenção da *Carteira Nacional de Habilitação*, uma das participantes afirmou que havia gostado da auto-escola que freqüentou, pois acredita ter sido menos ruim do que as de seus/suas colegas. Afirmou ter entrado sem saber dirigir e com o que lá aprendeu, conseguiu ser aprovada no primeiro exame. Não recebeu proposta para comprar a *Carta* nem observou essa situação acontecendo com colegas.

“Eu não sei se eu peguei uma auto-escola, assim, menos pior que eles. (risos). Eles me ensinaram. (...) Ele me ensinou a fazer baliza do outro lado (...) que não o da prova. Andei no trânsito. (...) mas eu andei na parte de maior movimento da cidade”. (Alice, I:(23))

O impacto dessa afirmação divergente ocasionou alguns segundos de silêncio, produzindo lembranças de aspectos positivos das auto-escolas.

Embora os/as entrevistados/as tenham identificado alguma positividade no ensino ministrado pelas auto-escolas, uma análise dos itens apontados indicam serem eles mais **pontuais** do que **processuais**. Em outras palavras,

revelam aspectos específicos, como ensinar o uso dos faróis, da 4ª marcha, do limpador de pára-brisas, dentre outros, mas não a existência de um projeto pedagógico que, através do processo ensino-aprendizagem, possa ir além da técnica, da formação de hábitos corretos, proporcionando o desenvolvimento da consciência do respeito à vida, própria e das outras pessoas que, certamente, encontrarão nesse espaço de circulação humana a que chamamos trânsito.

7ª CATEGORIA – IDENTIFICANDO FATORES CAUSADORES DE DANOS

Os cento e sessenta *Códigos* que compõem esta *Categoria* podem ser encontrados no Anexo E, Quadro E7.

Esta *Categoria* foi construída a partir da identificação de doze fatores apontados pelos/as participantes como causadores de danos aos/às motoristas e acompanhantes, bem como a terceiros (pedestres, ciclistas, motociclistas, ocupantes de outros veículos). Esses fatores (que originaram as doze *Subcategorias*) são os seguintes: sonolência; bebida alcoólica; velocidade; competição; vingança; imprudência e desatenção; não utilização de equipamentos de segurança; desrespeito às normas; transporte incorreto; desconhecimento técnico; restrição visual; condições da via.

Desses fatores apontados, as reflexões coletivas foram se voltando a cinco deles: bebida alcoólica, velocidade, vingança, imprudência e desatenção e, finalmente, desrespeito às normas.

O binômio **bebida alcoólica e direção veicular** polarizou as discussões a respeito dos fatores causadores de danos. O uso da bebida alcoólica foi apontado como o principal e mais freqüente fator relacionado aos graves acidentes de trânsito, geralmente, com vítimas fatais. Uma das participantes relatou o acidente que sofreu porque o motorista do caminhão estava alcoolizado e dormiu ao volante. Ela foi jogada para fora da caminhonete em que estava, por não estar usando o cinto de segurança, mas sobreviveu. No entanto, essa colisão frontal resultou na morte de seu namorado, que era habilitado e estava dirigindo a caminhonete. Esse relato desencadeou uma discussão a respeito dos motoristas de ônibus e dos caminhoneiros que dirigem sob o efeito do *rebite* e da irresponsabilidade de muitas transportadoras, por não providenciarem um segundo motorista para viabilizar o revezamento, quando transportam carga perecível em longa distância. O *rebite* foi definido como sendo

“uma mistura de anfetamina, café e coca-cola. E, às vezes, substituem o café por conhaque. É para deixar o motorista bem agitado e dirigir até 36 horas sem dormir”. (Victor, I:(18))

Durante a *Entrevista Reflexiva* admitiram beber e dirigir (menos uma participante), embora conhecendo os riscos decorrentes. Esse pensamento pode ser ilustrado pelos *Códigos* seguintes:

“(...) Todo mundo bebeu... bebeu muito. Eu bebi a noite inteira. Só que eu tava melhor pra dirigir. Não tinha mais ninguém pra dirigir! Eu tive que levar a turma até em casa. Eu tava melhor. E eu tinha bebido a noite inteira!” (Geni, II:(46))

“Pra mim, eu só dirijo mais devagar quando eu bebo. E, com certeza, pior!” (Lucas, II:(57))

À medida em que a reflexão sobre o binômio bebida alcoólica e direção veicular foi avançando, foram-na direcionando para outras pessoas: motoristas de ônibus e de caminhão. Embora tenham focalizado aspectos relevantes, demoraram um pouco para se colocarem pessoalmente sobre o assunto. No entanto, o clima de confiança que caracterizou esses Encontros, possibilitou o surgimento das colocações pessoais. Admitiram (não todos/as) beber e dirigir, em algumas ocasiões, embora não ignorando os riscos. Esse fator, por eles/as próprios/as identificado como causador de danos, também parece estar ratificando sentimentos de independência e prazer que o ato de dirigir pode proporcionar, conforme explicitados na *1ª Categoria – Significados do Dirigir*. Beber e dirigir é **perigoso**, mas, também, pode ser **prazeroso**. Alguns/algumas jovens podem querer, simultaneamente, sentir o prazer que a bebida proporciona, experienciar a situação de liberdade em relação às normas e provar (para si e para outrem) que são capazes de dirigir sob essas condições adversas.

Mas qual é a força das normas diante da pressão grupal para acompanhar comportamentos transgressores, como beber e dirigir ou correr além do permitido? Se nesse ambiente opressor, um/a jovem consegue resistir à pressão grupal, pensando – “*Eu quero viver*”, ainda assim, sua preocupação, embora legítima, não deixa de ser autocentrada e, conseqüentemente, imatura. Desenvolver a consciência significa cada pessoa ser capaz de sair de si mesma e olhar *o outro*; é um processo de circular e continuar vivendo. Muitas vezes, os/as jovens (e não somente eles e elas) estão fechados/as ao significado do dirigir, compartilhando espaços.

Outro fator causador de dano, por eles/as considerado relevante, é o **excesso de velocidade**. No entanto, vários/as admitiram ser esse, atualmente, seu maior problema ao dirigir, por diferentes motivos: por estar atrasado/a; para compensar trânsito lento; por se sentir mais seguro/a ao volante; por dirigir cantando e ficar mais solto/a; por se considerar o bom/a boa ao volante. Reconheceram ser uma atitude incoerente e arriscada, mas afirmaram diminuir a velocidade ao perceberem que estão excedendo. No entanto, afirmaram, também, dirigir no limite permitido por pouco tempo, ultrapassando-o, novamente. Um dos participantes admitiu aceitar carona de amigo que estuda em outra universidade, e que dirige a 180 km em trecho de estrada cujo limite máximo permitido é 110 km/h. Afirmou já ter pensado que poderia ter morrido, mas disse estar disposto a aceitar essa carona, novamente. Quando por mim indagado a respeito, explicou endossar a idéia de uma participante, de que a probabilidade de não ocorrer o acidente é maior do que a de ocorrer.

“(...) dirijo bem, na técnica, mas o meu problema é velocidade. (...) Eu não tenho controle”. (Geni, I:(33))

“(...) eu acho que eu dirijo, hoje, um pouquinho melhor mas, como a Geni falou, o meu problema também é velocidade! (...) eu pego a estrada, assim, sempre acima do limite de velocidade. (...) E na cidade, tudo”. (Lucas, I:(34))

“Eu vejo isso na estrada. Eu gosto de ouvir música alta. Daí eu canto junto, sozinha. (...) e, quando eu olho, eu estou muito acima do limite”. (Geni, I:(34-5))

Embora apontada como fator causador de dano, a **velocidade** também pode proporcionar prazer. Essa é uma leitura possível dos discursos dos/as

entrevistados/as. Daí o conflito entre o dever e o prazer, entre a obediência e a transgressão. Entre o dever de obedecer as normas de segurança e o prazer de correr para superar atrasos, compensar lentidão, ratificar ousadia/competência ao volante e obter admiração de seus pares.

A crença de que **a probabilidade do acidente não ocorrer é maior do que a dele ocorrer** é reforçada cada vez que, apesar dos riscos, o acidente não se concretizou. E como postula Gerald WILDE (1994), assumir um risco significa expor-se a uma potencial perda, embora haja, também, um “benefício” nessa situação.

Em relação às atitudes de **competição** e **vingança**, pode-se dizer que os/as participantes ficaram divididos em dois grupos: o dos/as que costumam revidar ofensas e o dos/as que desculpam. Um dos participantes afirmou que toda vez que sofre injustiça no trânsito, tenta alcançar o outro carro, emparelhar, buzinar, xingar e fazer cara feia para dizer que o outro está errado. Indagado por outro participante, se procedia desse mesmo modo quando residiu em São Paulo para fazer cursinho, respondeu afirmativamente. Então, este falou: **“A gente quer você vivo, cara!”** (Elson, II:(56)). Seguiu-se longo silêncio, ao fim do qual o “*infrator*” sorriu levemente para os/as colegas, talvez surpreso pela solidariedade do grupo. Silêncio caracterizado por múltiplos olhares entre todos/as eles/elas. Silêncio que possibilita, como lembra Dulce CRITELLI (2002), *“o desvelamento do que quer se mostrar a nós. O silêncio é uma clareira, uma luz sob a qual pode se refletir aquilo que antes vivia nas trevas. O espanto, o silêncio, a luz se unem para refletir (daí a reflexão) o quê e como as coisas são. Só depois é que*

sentiremos a necessidade de sair do silêncio. De ir em busca de palavras para exprimir e comunicar nossa descoberta” (p. 12).

“(...) se alguém fizer uma cagada no trânsito, comigo, eu vou xingar; não vou deixar de xingar, não! Vou parar o meu carro do lado do dele. Não deixo passar”. (Lucas, II:(55))

“(...) Se alguém fez alguma coisa errada (...) eu vou tentar alcançar, vou tentar parar do lado, vou olhar, vou buzinar e vou fazer cara feia. Pra dizer que ela está errada, e eu não. Não sou tonta, não sou trouxa!” (Geni, II:(54))

Essas atitudes de *competição e vingança* expressas pelas falas acima decorrem do sentido de dirigir voltado à **necessidade de afirmação pessoal**, revelado na *1ª Categoria*. Por outro lado, alguns/algumas participantes afirmaram achar ridículo quando um/a motorista chama outro/a para *racha*. Disseram, também, evitar xingar para não ficarem alterados e provocar algum acidente, em decorrência.

Reações de competição e vingança podem ser manifestações da necessidade de auto-afirmação (que é uma *Subcategoria* da *1ª Categoria – Significados do Dirigir*) e denotam a presença de outras pessoas nesse espaço compartilhado a que chamamos trânsito. *Compartilhado*, em termos, porque “o outro” pode ser visto, por alguns/algumas motoristas, como obstáculo ao seu caminho, simplesmente por estar em sua frente; como competidor que deve ser vencido, por ter um carro mais possante; como inimigo que precisa ser punido, por ter feito uma manobra indevida; menos como companheiro/a de jornada, com o mesmo direito de uso das vias públicas e sujeito às mesmas situações adversas do percurso, tais como congestionamentos, obras nas vias, chuva torrencial, desvios de pistas, além

de estados emocionais desfavoráveis. Mágoas, angústias, ressentimentos e outras reações emocionais vivenciadas na família, no trabalho, no lazer, no condomínio e em outras situações da vida cotidiana, podem ser deslocadas para a arena do trânsito. Então, outro sentido do dirigir resultante do desvelamento do discurso desses/as jovens é dirigir para afogar as mágoas.

O **deslocamento emocional** vem a ser a expressão de uma emoção, não para o alvo original (pessoa ou grupo), mas para um alvo secundário, de menor força física e/ou autoridade, geralmente denominado *bode expiatório*. Dessa maneira, a raiva que uma pessoa sente de seu chefe pode ser deslocada ao/à adolescente, recentemente habilitado, que buzinou sem necessidade. E assim por diante.

Imprudência e **desatenção** também foram fatores lembrados pelos/as participantes, como sendo mais freqüentes nos primeiros anos de *Carta*, porque o/a motorista novo/a não tem muita experiência e, geralmente, quer aparecer. Dentre os vários exemplos de imprudência, citaram o fato de jogar lixo pela janela dos veículos e abusar da velocidade porque o carro tem mais equipamentos de segurança. Relataram acidentes que sofreram quando tinham pouco tempo de *Carta* e perderam o controle do carro: um dos participantes colidiu com um muro, causando ferimentos em seus três acompanhantes, que também eram seus colegas de classe, na universidade; outra, não conseguindo frear a tempo, causou forte colisão traseira. Ainda houve o relato de um capotamento sofrido por uma amiga da família de uma das participantes, por ficar desatenta ao perceber uma briga de suas duas filhas pequenas, que estavam no banco traseiro. Nesse acidente, causado por desatenção, uma das meninas veio a falecer.

“(...) porque quando ocorre a maior probabilidade de acidentes são nos primeiros anos de Carta”. (Breno, II:(38))

“A gente é mais novo, quer aparecer...” (Victor, I:(31))

“Se a pessoa tem um carro que tem ABS, que tem duplo airbag, que tem cinto de três pontos, então pode ousar mais? Pode abusar mais? Tem muita gente que pensa assim!” (Vera, II:(45))

“(...) por mais que não tenha acontecido nada grave, eu não consegui dormir dois dias, porque você fica pensando... (...) Imagine como seria se alguma coisa mais complexa tivesse acontecido!” (Breno, II:(51))

Em relação ao **desrespeito às normas**, afirmaram que “saber [o que é correto] *todo mundo sabe; mas nem todo mundo faz*” (Geni, II:(45)), pois é muito difícil fazer tudo certinho, sempre. Também fornecerem outro argumento para esse comportamento: toda vez que o acidente deixa de acontecer, a pessoa vai acreditando, cada vez mais, que é o bom, é o máximo e está protegido, e continua pensando que se o acidente ocorrer, irá ocorrer com outra pessoa, mas não consigo próprio. É o mito do *poder* associado ao carro, o *valor simbólico* da força sendo mais importante do que o *valor de uso* da locomoção, em uma sociedade de consumo preparada para transformar as pessoas, de consumidoras em consumistas.

“(...) Vai acontecer com ele, mas não vai acontecer comigo! Eu sou o bom, eu sou o máximo, eu estou protegido, eu tenho airbag, eu tenho ABS, eu tenho tudo. Não vai acontecer comigo!” (Flávia, II:(46))

“(...) Você melhora a direção e você fica menos prudente”. (Valter, II:(57))

“A sua qualidade como motorista aumenta, sei lá, numa quantidade maior do que o risco que você corre de sofrer um acidente ou algo assim. Você se sente mais seguro (...).”
(Lucas, II:(57))

Esses/as jovens são seres humanos e os seres humanos *nem sempre fazem o que sabem que devem fazer*. Não somente os/as jovens; adultos, também. Não somente no trânsito; em outras situações, também. Nem sempre os/as pacientes tomam os medicamentos indicados, seguem as dietas hiposódicas, realizam os exames periódicos, e assim por diante, embora saibam quão necessários sejam esses procedimentos para a preservação da própria vida. Não são justificativas do fenômeno. São tentativas de compreensão.

Um outro olhar para essas falas indica que muitos/as motoristas jovens parecem ter uma percepção ampliada de seu controle pessoal sobre as situações que enfrentam ao dirigir, **tornando-os irrealisticamente otimistas sobre suas possibilidades de evitar danos**. Lucas acredita que *sua qualidade como motorista aumenta mais do que o risco de sofrer um acidente*. Essa aparente indiferença reside na maneira pela qual os riscos são psicologicamente (subjetivamente) avaliados. Diferenças nessas avaliações do risco podem resultar em estilos mais cuidadosos ou mais imprudentes na condução de um veículo automotor (MACGREGOR e SLOVIC, 1999).

Sonolência foi outro fator por eles/elas apontado como parte integrante desta *7ª Categoria – Identificando Fatores Causadores de Danos*. As reflexões iniciais disseram respeito aos acidentes causados por motoristas de ônibus e de caminhões, principalmente quando transportam produtos perecíveis e dirigem por mais de trinta horas consecutivas. Embora esse não deixe de ser um sério problema relacionado à sonolência e às condições de trabalho de

muitos motoristas profissionais brasileiros, denunciadas por essas e esses jovens, a reflexão sobre a própria prática foi ocorrendo gradativamente. Admitiram dormir bem menos do que o necessário, todas as noites, em função das aulas, do trabalho, das festas e das horas de estudo. Ouvir música em alto volume foi o procedimento indicado para se manterem acordados/as.

“A música (...) deixa mais atento (...); quando eu venho com um carro sem música, me dá muito sono, (...) porque é sempre a mesma coisa, a mesma rotina e eu sozinha; (...) três horas e meia sozinha. Daí eu começo a cantar música, eu mesma...”. (Geni, I:(35))

Especialistas em Medicina de Tráfego, do Brasil e do exterior, em Congresso Latino-Americano⁹³ realizado em novembro de 2002, na cidade de São Paulo, debateram o tema sonolência e distúrbios do sono, em concorrida mesa-redonda⁹⁴, uma vez que a sonolência está sendo considerada, na atualidade, possuidora do mesmo impacto do alcoolismo, como fator causador de acidentes de trânsito⁹⁵. Nessa questão, a orientação médica indica tolerância zero. Se estiver sonolento/a, não adianta lavar o rosto com água fria, beber mistura de café com coca-cola, dirigir com o vidro aberto ou ligar o rádio, e continuar o trajeto. Afirmam que nenhum desses procedimentos é eficaz. A

⁹³ V Congresso Brasileiro e III Latino-Americano de Acidentes e Medicina de Tráfego, promovido pela Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (ABRAMET), no Centro de Convenções do Hotel Transamérica, em São Paulo/SP, no período de 7 a 10 de novembro de 2002. Nesse evento científico tive oportunidade de apresentar o pôster *Percepção do Risco no Trânsito: um estudo com universitários/as*, em parceria com a Prof^a Dr^a Heloisa Szymanski.

⁹⁴ *Sono como Causa de Acidentes de Tráfego* foi o título da mesa-redonda realizada no dia 9 de novembro de 2002, às 16h30min, durante o V Congresso Brasileiro e III Latino-Americano de Acidentes e Medicina de Tráfego. Coordenada pelo Dr. Ademir Baptista Silva (SP), contou com a participação dos seguintes componentes: Dr^a Cláudia Roberta de Castro Moreno (SP), Dr. Sérgio Barros (ES), Prof. Dr. Sérgio Tufik (SP) e Prof^a Dr^a Teresa Paiva (Portugal).

⁹⁵ *Privação do Sono, Sonolência Excessiva e Acidentes Automobilísticos* foi o título da conferência proferida pela Prof^a Dr^a Teresa Paiva (Portugal), como convidada da Sociedade Brasileira do Sono, às 10h30min do dia 10 de novembro de 2002, durante a realização do V Congresso Brasileiro e III Latino-Americano de Acidentes e Medicina de Tráfego, em São Paulo/SP.

orientação é no sentido de parar em lugar seguro e dormir ou, então, entregar a direção do veículo para pessoa que seja habilitada e não esteja sonolenta.

Outro fator causador de danos foi apontado como sendo a **competição**, ou seja, o modo de dirigir como se estivesse sempre competindo com as outras pessoas que também estão circulando. Dessa maneira, uma pessoa que pede passagem porque precisa adentrar, com seu carro, uma avenida, ou outra pessoa que liga a seta porque vai fazer uma ultrapassagem, ambas podem ser vistas como adversárias. O comportamento competitivo pode ser uma das manifestações da **necessidade de afirmação pessoal**, que vem a ser um dos sentidos do dirigir apontados na 1ª Categoria.

“Mas lá [em São Paulo], se eu preciso entrar em algum lugar, alguém me dá passagem. Aqui [em Sorocaba], parece que você está competindo com o outro. Eu acho isso um inferno!”. (Vera, I:(34))

Deixar de usar **equipamentos de segurança** foi outro fator causador de danos apontado. Dentre esses equipamentos, as reflexões focalizaram o cinto de segurança e o *airbag*, embora este último não seja encontrado em todos os modelos e marcas de automóveis comercializados no Brasil. Em relação ao cinto de segurança, indicaram muitas transgressões de pessoas adultas, caracterizadas pela incoerência resultante do distanciamento entre o discurso e a prática, da qual fala FREIRE (1997).

“Tem um monte de policial que não usa o cinto! E daí a Polícia vê a pessoa que não está usando o cinto, como um motivo pra ferrar aquele cara”. (Breno, II:(41))

“O meu pai sabe que tem um Posto Policial naquela estrada (...) então, coloca o cinto. Ele olha que está tendo Comando na cidade (...), daí ele põe o cinto. Passou, está

incomodando. (...) Então, ele tira na hora. (...) Ele usa por um minuto para passar ali onde ele precisa". (Alice, II:(42))

Quando a reflexão se voltou para a própria prática, foi possível perceber que estavam divididos quanto ao uso do cinto de segurança, pois parte deles/delas usava diariamente; outra parte não tinha tanta convicção da sua eficácia; e uma terceira passou a dele fazer uso depois de ter sofrido acidente.

"Teve um que 'voou de cabeça' no pára-brisa... estava atrás. (...) É, estava sem cinto. Na verdade, estavam os dois na frente, sem cinto! (...) eu quis passar um carro que estava à minha esquerda (...) eu perdi o controle. (...) Na primeira puxada, eu fiquei nervoso. (...) Voltei mais rápido, ainda. Daí, errei tudo e fui pra cima do muro!". (Breno, II:(51))

Transporte incorreto de pessoas e animais também foi um fator lembrado. Além de discutirem a obrigatoriedade de se transportar crianças no banco traseiro, foram concordes em afirmar que dirigir com animais soltos no carro, sem usar o transportador, contraria os cuidados advindos da Direção Preventiva.

"Às vezes eu tenho que transportar cachorro... Minha mãe é criadora e, sabe, tem a caixa, toda bonitinha mas, nem sempre... Às vezes, você está com pressa, bota o cachorro dentro do carro, suja tudo... O cachorro vem e pula em cima, ataca o motorista, o câmbio, vai... fica batendo a pata; você nunca sabe o que ele vai fazer. Atrapalha, lógico!". (Lucas, I:(29))

Em relação ao **desconhecimento técnico** relativo ao veículo, admitiram ser pequeno o conhecimento que as pessoas (elas e eles inclusos) têm da máquina: tipos de freios, troca de óleo, injeção eletrônica, distâncias entre breicar e parar, dentre muitos outros aspectos. E consideraram de

fundamental importância conhecer a máquina que estão dirigindo para poder dirigi-la com segurança. O desconhecimento das distâncias existentes entre breicar e parar foi responsável pela colisão provocada por uma das entrevistadas.

“(...) Eu só diminuo a velocidade quando está perto do radar, quando está perto de lombada... senão, eu vou mesmo! A Avenida Itavuvu⁹⁶, o limite dela é 60 km por hora. Eu chego a 80, 100, dependendo do lugar. E foi numa dessas que eu bati o carro. O freio não freou (muitos risos). Eu não consegui frear a tempo e foi... bateu no carro!”
(Helenice, II:(48))

Na *Subcategoria* **restrição visual** focalizaram diversos aspectos que dificultam a visibilidade do/a motorista ao volante: carros, pessoas ou outros estímulos que possam estar presentes no espaço de circulação humana. Teceram comentários sobre a existência do *ponto cego* (posicionamento dos espelhos retrovisores que impede a visão do/a motorista), fator responsável pela colisão sofrida por uma das entrevistadas.

“(...) Bati o carro por causa do ponto cego. Eu estava dando ré... foi uma coisa estúpida. Tinha um carro atrás e eu não tenho costume de virar o pescoço para olhar. Eu uso os retrovisores. E estava exatamente no ponto cego do carro”.
(Alice, I:(17))

Abordaram, ainda, as **condições da via** como mais um fator causador de danos: fumaça, óleo na pista, obras mal sinalizadas, boiadas cruzando estradas após curva, falta de acostamento ou acostamento em mau estado, ausência de recapeamento das vias. Essa situação de denúncia a respeito do descaso dos órgãos governamentais sobre a situação das vias traz consigo a

⁹⁶ A Avenida Itavuvu é uma das principais avenidas da cidade de Sorocaba/SP e também saída para a cidade de Porto Feliz/SP.

possibilidade de alguma melhora como as que estão sendo providenciadas por diferentes concessionárias, por força do cumprimento de cláusula contratual. E no caso das inúmeras rodovias não terceirizadas?

“Meu avô morreu de acidente de carro e a culpa não foi dele. A culpa foi que existia um lixão perto da estrada e, o vento jogou a fumaça do lixão na estrada. (...) A fumaça impediu a visão dele. Agora, como é que constroem um lixão do lado da estrada? E ele capotou e morreu e, mais um amigo dele, que estava com ele, morreu, também”.
(Alice, II:(52))

8ª CATEGORIA – IDENTIFICANDO FATORES REDUTORES DE DANOS

Esta *Categoria* vem a ser o contraponto do que indicaram na *Categoria* anterior. Como fatores redutores de danos, elencaram os seguintes: direção defensiva; calma e atenção; responsabilidade e respeito; uso de equipamentos de segurança; prudência e prevenção.

A princípio, houve discordância em relação à terminologia **direção defensiva**, argumentando a favor do termo *direção preventiva* (ou *segura*, ou *responsável*). Exemplos mostraram que se referem a situações diferentes. O pai de um dos participantes, por exemplo, frequentou curso de *direção defensiva* porque é motorista profissional e precisava aprender a se defender de situações inesperadas que enfrenta nas estradas. O conceito de *direção preventiva* implica em aprender a reduzir os riscos e dos danos, ao dirigir.

No aspecto **calma e atenção**, apontaram o benefício da audição da música clássica para a manutenção da calma do/a motorista. Para alguns/algumas participantes, a música agitada teria o mesmo efeito, pois quebraria a

monotonia da estrada, principalmente, quando se está dirigindo sozinho/a. Em nenhum momento, aconselharam ouvir noticiário radiofônico. Foram unânimes, também, em dizer que é necessário dirigir sem *stress*, sem xingar, com muita tranquilidade. Algumas falas:

“Quando eu estou com o meu pai, eu sou obrigado a ouvir música clássica! (risos) Ajuda. Acalma muito. Pra mim, acalma muito”. (Lucas, I:(35))

“Sem stress! Pode passar!” (Breno, II:(54))

“(...) já fizeram várias barbeiragens na minha frente, homéricas, até! Eu não consigo nem fazer cara feia. Eu converso comigo, talvez para manter a minha calma”. (Alice, II:(55))

“(...) Acontece o seguinte: eu já viajei, eu dirigindo... o outro motorista fez uma coisa errada e eu ficava “louco”! E quando eu não estava dirigindo, mas estava ao lado de outra pessoa, como acompanhante, e acontecia... eu queria acalmar a pessoa. A pessoa que ficava agitada. Eu, não!” (Victor, I:(31))

Este discurso do Victor contribuiu para desvelar o que esteve encoberto até este momento: os diferentes sentidos atribuídos a dois diferentes papéis (dentre vários) que as pessoas podem representar nesse espaço de circulação humana chamado trânsito: *motorista* ou *acompanhante*.

Se a pessoa não é algo, mas sim o que faz, e o fazer é sempre atividade no mundo, em relação com outras pessoas, *“é necessário vermos o indivíduo não mais isolado, como coisa imediata, mas sim como relação”*, lembra Antonio CIAMPA (1993:137). Ver, então, a pessoa em relação a outras, em uma realidade que sempre é movimento, é transformação, pode ajudar a

compreender as diferentes reações de Victor. Como motorista, Victor ficava “louco” se outro/a motorista fizesse algo errado; como acompanhante, ficava “calmo” e tentava acalmar a pessoa que estava dirigindo. Então, a mesma ação errônea praticada pelo/a outro/a motorista parece atingir Victor, de maneira completamente diferente, quando ele está se identificando como motorista ou quando se identifica como acompanhante.

Identidade é metamorfose. No entanto, quando a personagem é traduzível por proposições substantivas, “*refletem uma concepção de identidade como traço estático de que um indivíduo é dotado*” (CIAMPA, 1993:136). À *personagem motorista* parece ter sido incorporado o *papel* (atividade padronizada) de vingativo, agressivo, briguento. À *personagem acompanhante*, o papel oposto: calmo, apaziguador, conciliador. Entretanto, Victor e os/as demais participantes surpreenderam-se com essa descoberta. Parece ter sido uma tomada de consciência inicial, encaminhando-se para a conscientização que, para FREIRE, “*implica em ultrapassar a esfera espontânea da apreensão da realidade, para chegar a uma esfera crítica, na qual a realidade se dá como objeto cognoscível e na qual a pessoa assume uma posição epistemológica*” (2001:26).

Essas duas tendências antagônicas, identificadas a partir do discurso desses e dessas jovens – **direção transgressora, ousada e vingativa** x **direção obediente, prudente e sem estresse** –, indicam a possibilidade de mudança, e mudança para melhor. Possibilidade essa favorecida pelo espaço respeitoso e propício à reflexividade, proporcionado pela *Entrevista Reflexiva*, realizada de maneira *Coletiva*.

Quanto à **responsabilidade e respeito**, desencadearam longa discussão a respeito do efeito das punições, concluindo que a punição não leva à *conscientização*, mas ao adestramento. Afirmaram que a pessoa consciente age corretamente por convicção e não apenas para evitar punição. Eis algumas falas:

“(...) É uma questão de você valorizar a sua vida, também. Então, eu nunca abusei”. (Elson, I:(32))

“É consciência do perigo, consciência da segurança, consciência da importância de obedecer a regra. (...) Eu não penso somente em mim, como motorista, que posso bater o carro, mas penso num pedestre, numa criança que esteja correndo... qualquer coisa assim”. (Vera, I:(34))

“Eu acho que [a punição] não leva a uma conscientização. Eu acho que leva a um adestramento”. (Valter, II:41)

“(...) tem que andar devagar, tem que respeitar radar, tem que pôr cinto... se tiver airbag, tem que usar o airbag”. (Elson, II:(45))

Em relação aos aspectos **uso de equipamentos de segurança e prudência e prevenção**, defenderam o uso desses equipamentos, aliado à prudência ao dirigir; voltaram a discutir o slogan *“se beber, não dirija; se dirigir, não beba”*, dando exemplos de ocasiões em que entregaram a chave do carro a outra pessoa que estava sóbria.

“(...) Se o cara me chama pra racha, eu dispenso já na primeira esquina”. (Alice, II:(56))

“Eu não dirijo quando eu bebo. (...) Mas quando eu bebo, ele que vai dirigindo, porque eu não pego o carro. (...) Eu tenho medo. Eu acho que não vou ter reflexo. Não vale a pena!” (Vera, II:(57))

Em síntese, ao identificarem os *fatores redutores de danos*, os/as universitários/as foram atribuindo **novos significados ao ato de dirigir – compartilhamento de espaços, espera, aperfeiçoamento constante, interação interpessoal, comunicação, cortesia** – evidenciando o caráter de intervenção da *Entrevista Reflexiva*. Gradativamente, foi ocorrendo o fato de separarem a pessoa do objeto, ou seja, o si mesmo, do automóvel, vendo este, como um equipamento destinado à locomoção e não um objeto de valorização pessoal, caracterizado pelo valor simbólico a ele atribuído. Essa emergência da consciência de si, como ser pensante, como sujeito transformador da realidade em que vive, trouxe conjuntamente, a consciência “do outro”, visto, agora, como parceiro, e não como inimigo.

Neste contexto, é possível compreender porque as nove *Subcategorias* resultantes de seus discursos – direção defensiva, calma e atenção, responsabilidade e respeito, uso de equipamentos de segurança, prudência e prevenção – versaram somente sobre as próprias atitudes e/ou atividades que poderiam contribuir para a redução de danos, não tendo focalizado a contrapartida esperada das outras pessoas. A *Entrevista Reflexiva* oportunizou a reflexão sobre a própria prática.

A conscientização implica na tomada de posse da realidade e, por essa mesma razão, promove o distanciamento dessa mesma realidade, agora, objeto do conhecimento. Conscientes de si e do “outro”, sentindo-se sujeitos capazes de mudar, para melhor, essa realidade na qual vivem e a qual conhecem, agora, não mais através da consciência ingênua, semi-transitiva, mas por intermédio da consciência crítica emergente, também tiveram a própria identidade metamorfoseada. Saíram desses dois *Encontros* diferentes

da maneira como chegaram, afetados/as pelas próprias reflexões sobre suas ações e pelas dos/as demais participantes do grupo. Sendo a identidade **permanência** e **mudança**, como explica CIAMPA (1992), esses poucos momentos vivenciados durante essas duas *Entrevistas* favoreceram mudanças no modo de ver o mundo do trânsito e alterações na própria identidade, seres de relação que são: “*uma totalidade contraditória, múltipla e mutável, no entanto, una*” (p. 61).

Mas a conscientização também produz a **desmitologização**. Até a juventude universitária, considerada elite pensante, está sujeita a esses *mitos* todos relativos ao carro. No entanto, esses *mitos* do carro como poder, independência, força, coragem, ousadia, virilidade e até ingenuidade (“*nada vai me acontecer*”) foram sendo desconstruídos, “*des-velados*” por esses e essas jovens, agora conscientes de que eles (mitos) enganam as pessoas e contribuem para a manutenção da estrutura desumanizante no trânsito. Porém, como atitude crítica das pessoas, em um determinado momento histórico, a conscientização deverá continuar no momento seguinte pois, processo que é, não terminará jamais, lembra FREIRE (2001:27).

9ª CATEGORIA – AVALIANDO-SE COMO MOTORISTA

Essa *Categoria* resultou da pergunta “*Você se considera bom/boa motorista?*” e comportou duas *Subcategorias*: *Sentindo-se Competente* e *Encontrando Dificuldades*. Essa pergunta abriu espaço para auto-reflexão. Começaram indicando as competências que reconheciam em si mesmos/as, a fim de concluírem ser bons/boas motoristas. Mas, à medida que a *Entrevista Reflexiva* ia se desenvolvendo, principalmente a *Segunda*, caracterizada pela

Devolução, começaram a admitir que também sentiam dificuldades, não estando completamente prontos para o ato de dirigir, mas *em processo de* aperfeiçoamento. As transcrições a seguir ilustram esse exercício de auto-reflexão:

“(...) Eu não me considero, totalmente, cem por cento preparado para pegar o carro. (...) Tem vezes que eu pego o carro e eu sinto um tipo de deficiência”. (Lucas, 1:(26))

“Eu acho que lidar com o carro não é complicado, não é coisa difícil. O mais complexo é lidar com os fatores que causam acidente”. (Victor, 1:(31))

Ao longo das *Entrevistas Reflexivas*, afirmações categóricas foram sendo substituídas por outras, que indicavam ainda haver espaço para o próprio aperfeiçoamento como motorista. E foi possível perceber um certo alívio de parte de todos/as, após exteriorizarem essa reflexão. A *Entrevista Reflexiva*, uma vez mais, constituiu-se num exercício de *desenvolvimento de consciência*. Entretanto, o processo educacional não termina apenas porque um curso foi concluído ou porque a *Carteira Nacional de Habilitação* foi conseguida. A educação é permanente porque somos seres históricos, seres incompletos, *“inacabados, inconclusos, em e com uma realidade que, sendo histórica, também é igualmente inacabada”* (FREIRE, 2003:72-3).

10ª CATEGORIA – BUSCANDO SITUAÇÕES DE EQUIDADE

Esta *Categoria* resultou de duas diferentes *Subcategorias*: uma delas, relativa ao *Relacionamento entre Universidade e Comunidade* e, a outra, às *Relações de Gênero no Trânsito*, totalizando treze *Códigos*.

Quanto à primeira, os/as participantes afirmaram haver grande entrosamento entre alunos/as e Professores/as da *Liga de Emergência e Trauma* do Centro de Ciências Médicas e Biológicas da PUC-SP e os bombeiros do *Resgate*, possibilitando a realização de estágios, de atividades conjuntas e a elaboração de relatórios. Lembraram, também, que essa parceria está contribuindo para o aperfeiçoamento profissional de todos/as, e resultando em benefícios para a comunidade. Atualmente, há dois bombeiros fazendo o curso de Enfermagem, na PUC-SP, sendo um deles, sargento do *Resgate*.

Em relação à segunda, todas as questões foram levantadas por uma participante, a partir das próprias observações, ao comparar o perfil das mulheres dos amigos de seu marido e o das suas colegas de classe. Afirmou que as esposas dos amigos de seu marido, apesar de terem *Carta*, não dirigem; e que suas colegas de classe, dirigem e querem trabalhar fora de casa. Perguntou por que quando o casal sai junto, parece ser um direito natural do homem, dirigir (Vera, II:(58)), indagou por que o homem parece ficar de “*escanteio*” se a mulher estiver dirigindo e ele for acompanhante (Vera, II:(58)). Esse assunto despertou interesse em todos/as, mas não havia mais tempo para discussão. Só foi possível uma outra participante relatar o que ocorreu, recentemente, em sua casa, expresso na fala seguinte:

“Lá em casa, meu pai, minha mãe e eu somos motoristas. E meu pai sofreu um derrame. E ele foi proibido de dirigir. Ele morre de vergonha quando tem que sair e quem tem que dirigir é minha mãe!” (Helenice, II:(58))

Em uma *cultura patriarcal* (conforme foi explicado na análise da *1ª Categoria*) ou *neo-patriarcal* (*patriarcal modificada*), como é o caso da brasileira, dirigir

automóveis ainda é considerado *característica “naturalmente” masculina*. O carro é considerado por muitas pessoas como expressão da potência masculina.

Mas a mulher brasileira está saindo do banco do acompanhante e pegando o volante. Entretanto, em uma sociedade como a nossa, em que as relações entre os gêneros⁹⁷ são marcadas ainda pelo patriarcalismo, esse fato desencadeou a produção de uma série de ditados populares, todos eles calcados na suposta existência de características consideradas *“naturalmente” femininas e “naturalmente” masculinas*.

Finalmente, retornando ao pensamento de MATURANA (1994), se as pessoas quiserem recuperar a colaboração não hierárquica da relação homem-mulher, terão que criar um *espaço psíquico neo-matristico*, em que as diferenças de sexo sejam somente diferenças de sexo (diferença sem hierarquia), não sendo vividas de maneira depreciativa. E me parece que a construção desse *espaço psíquico neo-matristico*, no trânsito, já foi iniciada.

8 – DISCUTINDO

Após ter apresentado sínteses descritivas de cada uma das dez *Categorias* (e respectivas *Subcategorias*) e reflexões de cunho teórico para aprofundar a compreensão das mesmas – procedimento que não representou segmentação do fenômeno, uma vez que todas essas *Categorias* estão inter-relacionadas – as reflexões a seguir objetivaram a elaboração de uma síntese de todas elas.

⁹⁷ Gênero significa o sexo social, permanentemente construído, ou seja, *“as relações de gênero são divisões e atribuições diferenciadas e (por enquanto) assimétricas de traços e capacidades humanos”* (Jane FLAX, 1992:228).

A escuta atenciosa durante as duas *Entrevistas Reflexivas* permitiu constatar que **dirigir significando locomoção não constou do discurso desses e dessas jovens**. Outros **sentidos do dirigir** foram sendo *desvelados* das suas falas, tomando o termo *sentido* conforme o concebe Dulce CRITELLI (1996), como sinônimo de rumo, de direção a seguir, de aquilo que mobiliza as pessoas em relação às coisas, aos fenômenos, neste caso, em relação ao automóvel: sonho, desejo, prazer, privilégio, afirmação, independência, necessidade, naturalidade e até imitação de brinquedo.

No entanto, esse **grupo de reflexão** sobre a prática no trânsito (constituído em decorrência das *Entrevistas Reflexivas, realizadas de maneira Coletiva*, que oportunizaram a reflexividade) foi permitindo encontrar **novos sentidos do dirigir**, tais como: compartilhamento de espaços, espera, aperfeiçoamento constante, interação interpessoal, comunicação, cortesia. Essa emergência da consciência de si, como ser pensante, como sujeito transformador da realidade em que vive, trouxe, conjuntamente, a consciência “*do outro*”, visto, agora, como parceiro, e não como inimigo. O pensamento começou a se voltar à *identificação dos fatores redutores de danos* (8ª Categoria). A preocupação em circular e manter-se vivo/a agora é estendida às outras pessoas que estão no mesmo espaço de circulação humana. Se a vida deles/delas é importante, a das outras pessoas também o é, concluem. “*A gente quer você vivo, cara!*” (Elson, II:(56))

Ao focalizarem dois diferentes papéis, dentre vários que as pessoas desempenham no trânsito, afirmaram reagir, na maioria das vezes, de maneira completamente diferente a algo errado que outro/a motorista possa ter feito, dependendo do lugar, no carro, em que estiverem sentados/as: se no banco do/a

motorista ou no banco do/a acompanhante. Como motoristas, reagem agressiva e vingativamente; como acompanhantes, ficam calmos/as e procuram acalmar quem está ao volante. Apesar da identidade ser metamorfose, como propõe CIAMPA (1993), quando a personagem é traduzível por proposições substantivas, estas refletem uma concepção estática de identidade. O papel (atividade padronizada) de vingativo, agressivo e briguento parece ter sido incorporado à personagem motorista; por outro lado, o de calmo, apaziguador e conciliador, à personagem acompanhante. A surpresa dessa descoberta despertou curiosidade em todas e todos; curiosidade ingênua que agora vai se criticizando, como explica FREIRE (1997).

A **família** parece ter tido atitudes contraditórias para com esses/essas jovens, ora **transgredindo** (pai não usando cinto de segurança; colocando filho pequeno no colo enquanto dirige), ora **tolerando** (mãe autorizando filho não habilitado a dirigir, escondido do pai; pai dando a mesma autorização à filha, em locais pouco movimentados), às vezes, **aconselhando** (pai buscando filha de madrugada, na festa, porque bebeu; pais pedindo para filha não dirigir na estrada, à noite). Contudo, o mesmo pai que não usa o cinto de segurança é o que se dispõe a buscar a filha na festa, de madrugada, para evitar que venha dirigindo após ter ingerido bebida alcoólica.

Ensinar, no entanto, exige a corporeificação das palavras pelo exemplo. O esforço para diminuir a distância existente entre o universo do discurso e o universo da ação, para FREIRE (1997), já é uma dessas virtudes indispensáveis à convivência humana, chamada **coerência**, nem sempre vivenciada por esses e essas jovens, no ambiente familiar.

Mas esse distanciamento entre teoria e prática parece ser maior ainda no âmbito da auto-escola. Os/as jovens não pouparam críticas a essa instituição escolar, tanto em seus **aspectos técnicos** quanto nos **aspectos éticos**, conforme explicitado na 3ª *Categoria*. Do ponto de vista *técnico*, dentre várias denúncias, apontaram: não aprenderam a usar terceira e quarta marchas, farol e limpador de pára-brisas; fizeram *baliza* somente do lado que seria avaliado no exame; não dirigiram na estrada; aprenderam *Primeiros Socorros* de maneira errônea, *Noções de Mecânica* somente na teoria, e *Cidadania* com discursos desmentidos por contra-exemplos. Do ponto de vista ético, dentre outras: receberam proposta de compra da *Carta*, quando reprovados/as; mais aulas práticas foram recomendadas pelo instrutor (desnecessárias, segundo eles/elas), para ganhar mais dinheiro; venda da *Carta* somente sendo efetivada para grupos de, no mínimo, cinco pessoas, a fim de lucrarem mais.

Como é possível uma instituição que se diz “escolar” – auto-escola, na terminologia anterior, Centro de Formação de Condutores (CFC), na atual –, que responde oficialmente pela formação do/a futuro/a motorista, estar tão vulnerável a ponto de receber todas essas críticas? As práticas educativas devem ser o oposto do que foi descrito por esses e essas jovens. O preparo técnico e científico do/a educador/a deve caminhar paralelamente com sua retidão ética, pois o/a educador/a deve procurar dar testemunho do que fala, isto é, viver a prática testemunhal, o movimento dialético entre o fazer e o pensar sobre o fazer.

Mas houve momentos, durante a 2ª *Entrevista Reflexiva*, após a *Devolução*, em que os/as entrevistados/as conseguiram identificar alguns aspectos positivos na auto-escola, embora poucos (6ª *Categoria*), e avaliando-se

como motoristas, admitiram ter ainda que se aperfeiçoar (9ª *Categoria*). Esse grupo reflexivo, através do diálogo, foi possibilitando o distanciamento da realidade passada e presente, tomada, agora, como objeto cognoscível. A consciência do inacabamento, originando o movimento de busca: **saberm-se seres condicionados capazes de ultrapassar o próprio condicionamento**, inserindo-se no mundo como sujeitos capazes de transformá-lo, em lugar de se adaptarem a ele.

Semelhantes denúncias (aspectos **técnicos e éticos**) ocorreram em relação ao exame para obter a *Carteira Nacional de Habilitação*, por eles/elas considerado pouco eficiente, pouco exigente e, em alguns momentos, pouco ético, uma vez que vários examinadores estavam envolvidos no *esquema* de venda da *Carta*. A indignação foi grande, pois esses examinadores, no cumprimento de suas funções, são representantes do Estado; estão investidos na autoridade que lhes foi oficialmente concedida, para aprovar ou reprovar os/as candidatos/as e suas decisões sempre são respeitadas.

Na identificação de fatores redutores de danos, o olhar foi se voltando para eles/elas próprios/as, em uma espécie de “**exame de consciência**” favorecido pela *Entrevista Reflexiva*. Desse modo foi possível compreender porque os fatores identificados versaram sobre as próprias atitudes e/ou atividades, pouco falando sobre a contrapartida esperada das outras pessoas que também estão no espaço de circulação humana chamado trânsito.

Quanto às **relações de gênero** no trânsito, não se observou diferenciação entre jovens do sexo masculino e do sexo feminino, desse grupo estudado, pois as entrevistadas (nem todas) estão entrando nesse território “à

maneira masculina”, se for possível assim dizer, ou seja, dirigindo em alta velocidade, bebendo e dirigindo, reagindo agressivamente (xingando, gesticulando, não dando passagem). Parecem agir, em algumas situações, como se a personagem motorista, traduzível por proposições substantivas, no dizer de CIAMPA (1993), somente pudesse desempenhar papéis padronizados como vingativo, agressivo, briguento, imprudente, transgressor.

A transgressão está presente no significado do dirigir: atitudes contraditórias na família; instrutor que treina em lugar de educar; examinador corrupto; pressão do grupo de amigos/as para não seguir as normas, dentre muitas outras situações. Essa incoerência, resultante do distanciamento entre o discurso e a prática, da parte de muitas pessoas adultas, parece dar aos/às jovens o direito de também ser transgressores/as: “*saber [o que é correto] todo mundo sabe; mas nem todo mundo faz*”. (Geni, II:(45)). E afirmaram acreditar que a probabilidade do acidente ocorrer é menor do que a probabilidade de não ocorrer. **Discurso da prudência e direção de risco**, em muitas vezes.

Decorre, então, que a **violência** no espaço de circulação humana chamado trânsito não se traduz somente pelos elevados números de acidentes, mortes e feridos. A falta de fidedignidade desses mesmos números, assim como os conflitos interpessoais, as seqüelas físicas e as marcas psicológicas também são manifestações dessa violência.

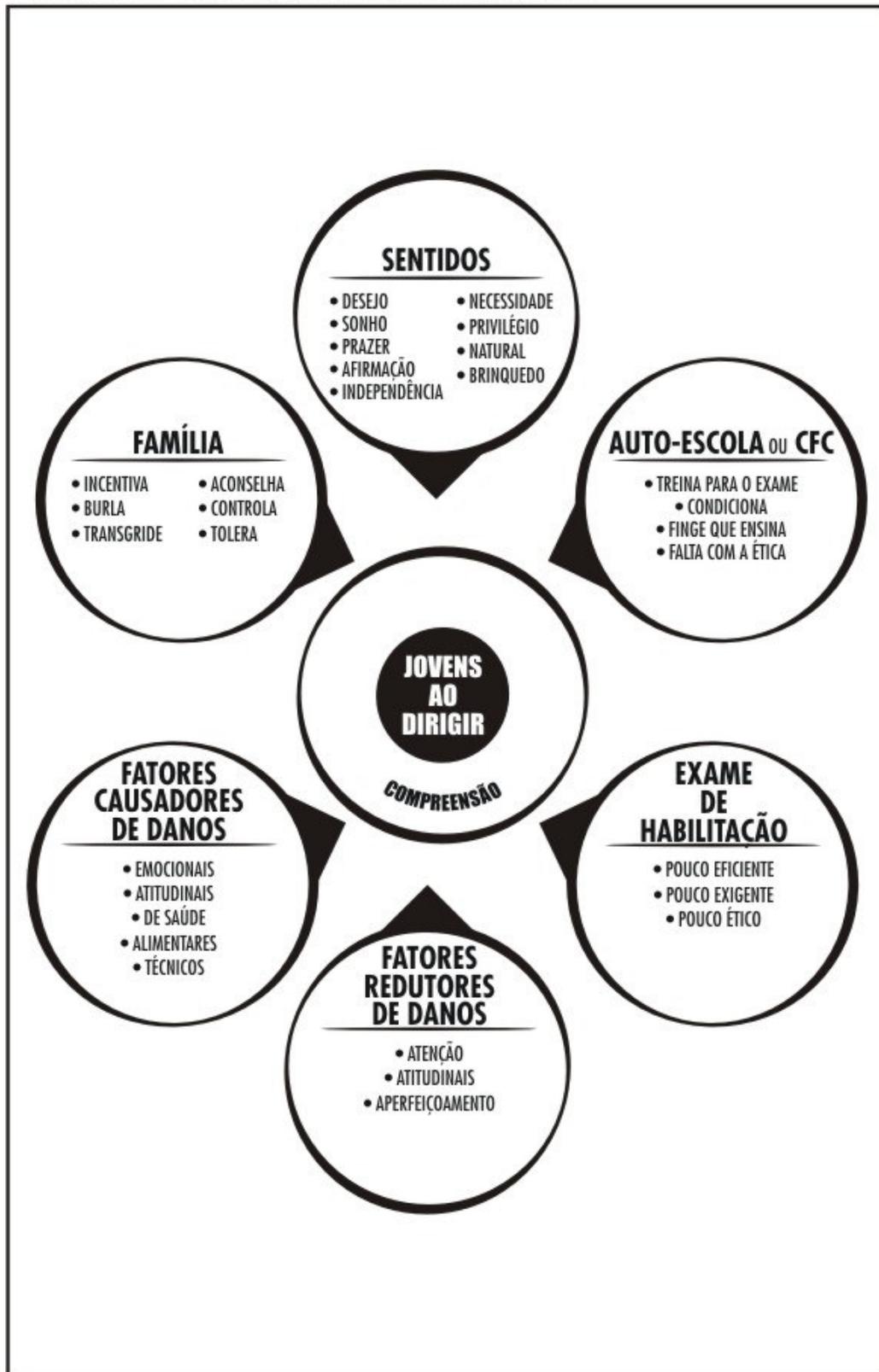
A **máquina publicitária**, a serviço de uma sociedade capitalista, consumista e patriarcal, continua fazendo a apologia do carro, enquanto a “*sedução*” pelo transporte público está longe de ocorrer (excetuando-se o/a usuário/a cativo/a), em decorrência de suas precárias condições de

funcionamento, apesar das recentes tentativas para otimizá-lo. O **valor simbólico** do automóvel está sendo maior do que seu *valor de uso*, a ponto de um jovem universitário afirmar, durante *Entrevista Reflexiva*, que “**a gente não é nada sem um carro**” (Breno, II:(53)).

O Quadro 4.1 foi construído com o objetivo de integrar a fala dessas e desses jovens, analisada nas páginas anteriores e teve a preocupação de facilitar a sua visualização por parte do/a leitor/a. Nele estão contemplados os elementos constitutivos de algumas das *Categorias* (elaboradas a partir dos *Códigos*), a saber: significados do dirigir, que se abrem para os sentidos; família e direção veicular; auto-escola ou Centro de Formação de Condutores; exame de habilitação; fatores causadores de danos e fatores redutores de danos. Os elementos constitutivos de quase todas essas *Categorias* podem ser considerados **denúncias** de situações por eles/elas vivenciadas.

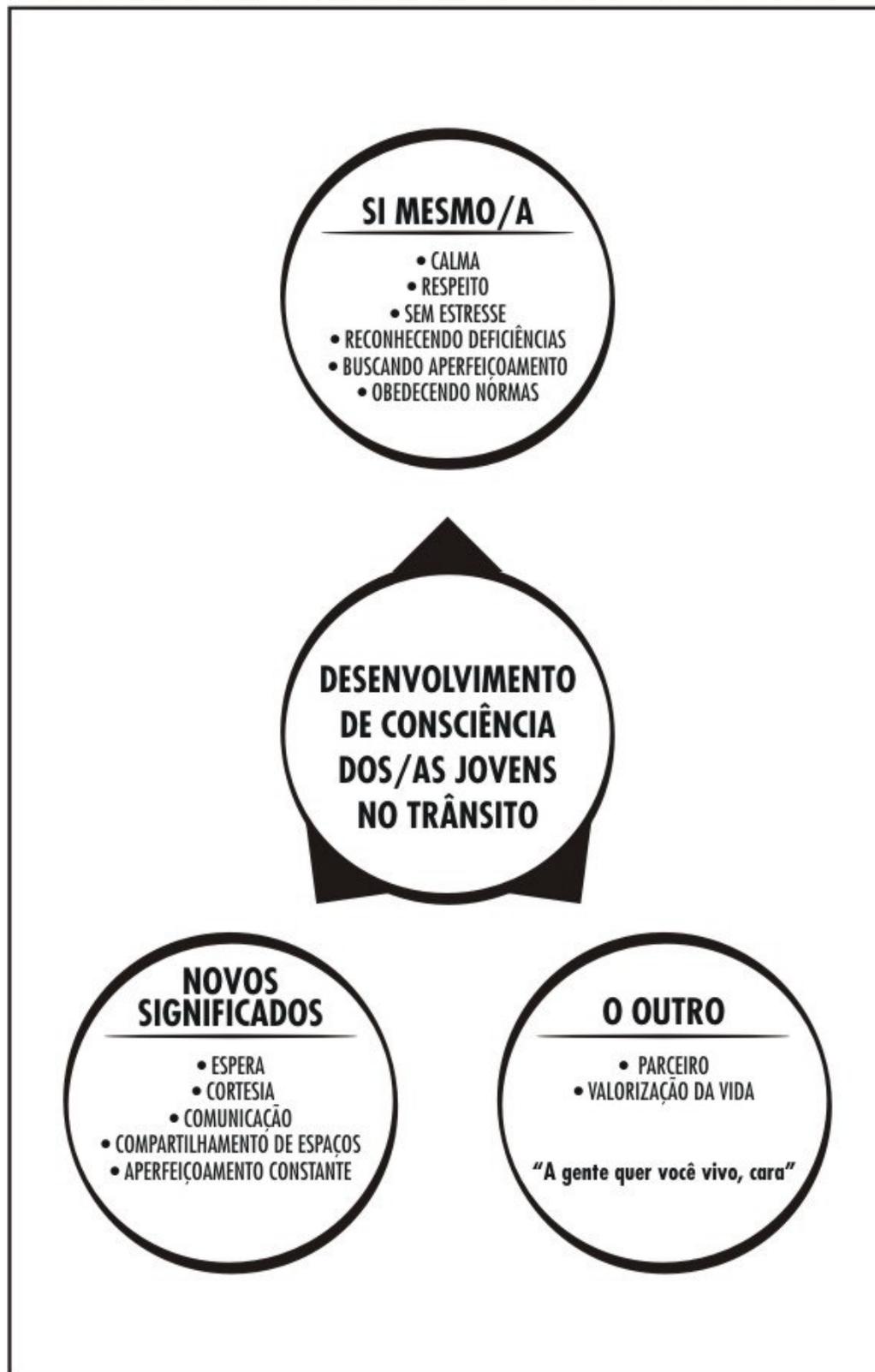
No entanto, o Quadro 4.2 contém os **novos significados do dirigir** que foram sendo construídos por esses/essas jovens, em processo de desenvolvimento de consciência (a partir do exercício de reflexividade oportunizado pela situação de dialogicidade da *Entrevista Reflexiva*), e os novos olhares sobre **si mesmos/as** e sobre “**o outro**”, no espaço compartilhado da circulação humana. Esse quadro expressa o **anúncio**, na concepção freireana, de uma situação melhor que está por vir, de um futuro melhor do que qualquer passado, não ingenuamente esperado, mas criticamente construído, a partir deles/delas próprios/as.

QUADRO 4.1 OS/AS JOVENS E O ATO DE DIRIGIR



FONTE: Primeira e Segunda Entrevistas Reflexivas encontradas nos Anexos C1 e C2

QUADRO 4.2 DESENVOLVIMENTO DA CONSCIÊNCIA DOS/AS JOVENS



FONTE: Primeira e Segunda Entrevistas Reflexivas encontradas nos Anexos C1 e C2

BUSCANDO CONCLUIR

A partir das reflexões que venho fazendo sobre os/as jovens e o ato de dirigir; das análises das crenças, atitudes, opiniões e valores relativos ao automóvel e às situações de trânsito, revelados durante as *Entrevistas Reflexivas*; e da utilização da *Grounded Theory* como referência para a análise dos dados, acredito ser a contribuição deste trabalho a proposta de um olhar para **a educação para o trânsito como desenvolvimento de consciência.**

O grupo de reflexão torna possível o desenvolvimento de consciência, na medida em que se caracteriza pela dialogicidade e pela reflexividade a respeito da realidade em que seus/suas participantes vivem, agora tomada como objeto cognoscível. A reflexão vai possibilitando várias descobertas, como o inacabamento do ser humano e a necessidade da educação continuada. A prática testemunhal do/a educador/a traz à tona a questão da indissociabilidade entre conhecimento técnico-científico e a retidão ética. Assim, o ato de ensinar exige reflexão crítica sobre a prática, ou seja, entre fazer e pensar sobre o fazer. Não se restringe à transmissão mecânica de conhecimento (*educação bancária*), antes cria condições para sua própria construção (*educação libertadora*). **Nesse contexto, os/as educandos/as não aprendem somente para a prova, mas para a vida.**

A **percepção do risco** no trânsito passa a ser parte de uma preocupação maior: não apenas a redução de danos direcionada à preservação da própria vida, mas também à vida das outras pessoas, considerada igualmente importante, uma vez que a **consciência de si traz consigo a consciência do outro.**

A **identidade** do/a motorista, acompanhante, pedestre, ciclista, motociclista e de outras personagens que atuam no trânsito, muito provavelmente não será percebida como estática, baseada em personagens substantivadas, mas dinâmica, passível de mudança, processo que é.

O espaço de circulação humana, além de espaço físico, é também **espaço psicológico**. Enquanto as pessoas estão dirigindo, andando a pé ou pedalando, estão, também, sentindo emoções, desejos, angústias, preocupando-se com compromissos futuros, recordando acontecimentos passados, acenando para conhecidos, sorrindo ou tornando-se sérias, cedendo ou pedindo passagem, conversando com acompanhantes, ouvindo música. Isto quer dizer que durante o tempo todo, **as pessoas estão se comunicando e interagindo**, umas com as outras, podendo ficar atentas ou distraídas, calmas ou estressadas, pois o trânsito está sendo considerado **estressor externo**.

Os deslocamentos diários ocorrem em um ambiente complexo e geram conflitos diversos. Além do conflito físico (a disputa pelo espaço), há outros **conflitos entre vontades e entre motivos**. A disputa por uma vaga no estacionamento pode fazer duas pessoas agirem com descortesia, hostilidade e violência; mas poderão agir de maneira oposta se foram educadas para a convivência humana, se aprenderam a compartilhar situações e a tomar decisões, a partir de uma prática dialógica.

A escuta respeitosa durante as *Entrevistas Reflexivas* possibilitou o *desvelamento* dos vários *sentidos do dirigir* desses/dessas jovens: desejo, sonho, prazer, afirmação, independência, necessidade, naturalidade, brinquedo, privilégio. **Como a *Entrevista Reflexiva* favorece a dialogicidade e a**

criticidade e tem o poder de *intervenção*, eles/as foram atribuindo novos significados ao ato de dirigir: compartilhamento de espaços, espera, aperfeiçoamento constante, interação inter-pessoal, comunicação e cortesia.

Esta proposta de *educação para o trânsito como desenvolvimento de consciência* traz consigo a noção de que **ninguém se educa sozinho/a mas, ao contrário, as pessoas se educam umas com as outras, em comunhão**, como ensina FREIRE (1997). No entanto, será ingenuidade pensar que, desenvolvendo a consciência crítica dos/as educandos/as, todos os problemas estarão resolvidos. Isso somente não basta. A família deve ser chamada a participar, assim como todas as pessoas envolvidas, de uma maneira ou outra, com o trânsito: as pessoas que ajudam a formar os/as condutores/as, as autoridades municipais, estaduais e federais, engenheiros/as, médicos/as, legisladores. Todas elas devem também desenvolver a consciência no trânsito.

Quero ainda realçar que, por mais complexo, difícil e violento que possa ser esse espaço compartilhado da circulação humana, o/a educador/a não tem o direito de ficar desesperançoso. **Deve conservar-se esperançoso (detentor de esperança crítica e não ingênua) e em permanente busca da utopia**, isto é, daquele espaço ou daquela situação que ainda não existe hoje, mas que poderá vir a existir; o espaço do *possível não experimentado* ou do *inédito viável*, na concepção freireana.

Desse modo, bem provavelmente, **crianças e jovens, em lugar de se adaptarem ao mundo da circulação humana como seres condicionados, nele serão inseridos como sujeitos históricos, críticos e utópicos, capazes de mudar essa realidade, e mudá-la para melhor.**

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

4º CONGRESSO BRASILEIRO E 2º CONGRESSO LATINO-AMERICANO DE ACIDENTES E MEDICINA DE TRÁFEGO. Rio de Janeiro/RJ, 27 a 30 de outubro de 1999. Anotações das palestras.

5º CONGRESSO BRASILEIRO E 3º CONGRESSO LATINO-AMERICANO DE ACIDENTES E MEDICINA DE TRÁFEGO. São Paulo/SP, 07 a 10 de novembro de 2002. Anotações das palestras.

ABBOTT, Maria Luiza. Londrinos aprovam pedágio no centro. **Folha de S. Paulo**, 01 jun. 2003, p. A30.

ABRAHÃO, Thais. 'Pós' instrui novato ao volante. **Folha de S. Paulo**, 11 nov. 2001, p. E1.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS. (1997). **Transporte humano: cidades com qualidade de vida**. São Paulo : ANTP, 1ª ed., 312 p..

BASTOS JUNIOR, Gabriel. 'Epidemia' de morte no tráfego ataca teens. **Folha de S. Paulo**, 23 mai. 1994a, cad. 6, p. 1.

_____. São Paulo é a cidade com mais mortes no trânsito. **Folha de S. Paulo**, 23 mai. 1994b, cad. 6, p. 3.

BAUDRILLARD, Jean. (1995) **A sociedade de consumo**. Lisboa : Edições 70, 213 p..

BELLINA, Cecília. (2001). **Dirigir sem medo**. São Paulo : Ágora, 1ª ed., 123 p..

BERGER, Peter I., LUCKMANN, Thomas. (1993). **A construção social da realidade**. Petrópolis : Vozes, 10ª ed., 247 p..

BOLETIM TÉCNICO do Programa Volvo de Segurança no Trânsito, 8(13), jun. 1994.

BORGES, Carlos Alberto. Exija o air-bag. **Veja**, 28(52):98, 27 dez.1995, ed. 1424.

BOVER, Jairo. SP debate alternativas para caos no trânsito. **Folha de S. Paulo**, 16 mai. 1994, cad. 3, p. 4.

BRINCANDO no Trânsito. **Quadro Rodas**, 1997.

CIAMPA, Antonio da Costa. Identidade. In: LANE, Silvia T. M. (org.), CODO, Wanderley (org.). (1992). **Psicologia Social: o homem em movimento**. São Paulo : Brasiliense, 10ª ed., 221 p..

_____. (1993). **A estória do Severino e a história da Severina**. São Paulo : Brasiliense, 3ª ed., 247 p..

CÓDIGO de Trânsito Brasileiro, Lei nº 9.503, de 23 set. 1997, in OLIVEIRA, Juarez de (Org.). **Código de Trânsito Brasileiro** (1997), São Paulo : Oliveira Mendes/Del Rey, 1ª ed., 227 p..

CÓDIGO de Trânsito faz um ano desfalcado. **Folha de S. Paulo**, 22 jan. 1999, p. C-1.

CONGRESSO de psicologia no trânsito começa segunda em Uberlândia. **Folha de S. Paulo**, 08 ago. 1986.

CORASSA, Neuza. (2000). **Vença o medo de dirigir**. São Paulo : Gente, 1ª ed., 149 p..

CORTELLA, Mário Sérgio. A Psicologia e a Educação para o Trânsito: desafios e perspectivas para a construção da cidadania. Palestra proferida durante realização do **Seminário Nacional Psicologia, Circulação Humana e Subjetividade**, promovido pelo Conselho Federal de Psicologia (CFP), em conjunto com os Conselhos Regionais (CRP), nos dias 23 e 24 de novembro de 2001, em São Paulo/SP.

CRITELLI, Dulce Mára. (1996) **Analítica do sentido**. São Paulo : EDUC/Brasiliense, 1ª ed., 142 p..

_____. Os pés do silêncio. **Folha de S. Paulo**. Suplemento Equilíbrio, 14 nov. 2002, p. 12.

DANTAS, Iuri. Denatran quer fim de placas sobre radares. **Folha de S. Paulo**, 04 fev. 2003, caderno C, p. 1.

DEAMATIS, Davi. Estatísticas apontam 216 mortes em dez meses. **Cruzeiro do Sul**, 30 nov. 1995, p. 7.

DINIZ, Melissa. Estradas privatizadas matam mais em SP. **Folha de S. Paulo**, 30 jun. 2001, p. C1.

DOMINGUES, Maria Regina. Trânsito Violento. **Folha de S. Paulo**, 10 fev. 1996, p. B-8.

DRIBLANDO o trânsito. **Folha de S. Paulo**. Suplemento Equilíbrio, 01 ago. 2002, p. 4.

ESPECIALISTAS debatem segurança de trânsito na Folha. **Folha de S. Paulo**, 02 out. 1998, cad. I, p. 37.

FLAX, Jane. Pós-modernismo e relações de gênero na teoria feminista. In: HOLLANDA, Heloisa Buarque de (org.). **Pós-modernismo e política**. Rio de Janeiro : Rocco, 1992.

FRANCO, Carla. Programa vai ensinar direção responsável para universitários. **O Estado de S. Paulo**, 29 abr. 2001, p. 03.

FREIRE, Paulo. (1967). **Educação como prática da liberdade**. Rio de Janeiro : Paz e Terra, 1ª ed., 150 p..

_____. (1992). **Pedagogia da Esperança**. São Paulo : Paz e Terra, 1ª ed., 245 p..

_____. (1997). **Pedagogia da autonomia**. São Paulo : Paz e Terra, 1ª ed., 165 p..

_____. (2001). **Conscientização**. São Paulo : Centauro, 102 p..

_____. (2003) **Pedagogia do oprimido**. São Paulo : Paz e Terra, 36ª ed., 184 p..

FURTADO, Odair. Da consciência crítica e da consciência fragmentada: um estudo sobre a consciência operária. **Psicologia Revista**, São Paulo, (3):11-21, nov. 1996.

GADOTTI, Moacir. (1991) **Convite à leitura de Paulo Freire**. São Paulo : Scipione, 2ª ed., 175 p..

_____. (1996) **Paulo Freire: uma biobibliografia**. São Paulo : Cortez/IPF, 1ª ed., 765 p..

GLASER, B. G., STRAUSS, A. L. (1967). **The discovery of Grounded Theory**. New York : Aldine.

GREVE, Júlia Maria D'Andréa. (2000). Conferência sobre "O Papel e as Ações do Denatran na Implementação do Código de Trânsito Brasileiro". **I Encontro Nacional sobre Segurança, Saúde e Educação para o Trânsito no Limiar do Século XXI**, São Paulo/Centro de Convenções Rebouças, 29 a 31 de março de 2000. Vídeo, 120 minutos, (TV Med, fita 3).

GULLO, Álvaro de Aquino e Silva. Violência urbana: um problema social. **Anais do 3º Congresso Brasileiro de Acidentes e Medicina de Tráfego**, Fortaleza, Ceará, outubro de 1997, 266 p..

HARNECKER, Marta e RAUBER, Isabel. (1996). **Memória Oral y Educacion Popular**. CENDAL, Bogotá, 1ª ed., 89 p..

HOFFMANN, Maria Helena, CARBONELLI, Enrique, MONTORO, Luis. Álcool e segurança: epidemiologia e efeitos. In: **Psicologia: ciência e profissão**, 16(1):28-37, 1996.

_____. Álcool e segurança no trânsito (II): a infração e sua prevenção. In: **Psicologia: ciência e profissão**, 16(2):25-31, 1996a.

HOLANDA, Ana. A terapia do volante. **Marie Claire**, nº 94, jan. 1999, p. 127.

ILLICH, Ivan. (1975). **Energia e equidade**. Lisboa : Sá da Costa, 1ª ed., 103 p..

JUNQUEIRA Filho, Laurindo Martins. (2000). Mesa redonda: “Custos dos acidentes de trânsito para as cidades brasileiras”. **I Encontro Nacional sobre Segurança, Saúde e Educação para o Trânsito no Limiar do Século XXI**, São Paulo/Centro de Convenções Rebouças, 29 a 31 de março de 2000. Vídeo, 120 minutos (TV Med, fita 7).

KAMII, Constance. (1984). **A criança e o número**. Campinas : Papyrus, 1ª ed., 124 p..

LIPP, Marilda, ROCHA, João Carlos. (1996). **Stress, hipertensão arterial e qualidade de vida**. Campinas/SP, Papyrus, 2ª ed., 130 p..

LONDRES começa a cobrar pedágio no centro da cidade. **Valor Econômico**, 14, 15 e 16 fev. 2003, p. A13.

LOPES, Reinaldo José. Perigo ronda os estressados ao volante. **Folha de S. Paulo**, 04 nov. 2001, p. E1.

LÜDKE, Menga e ANDRÉ, Marli E. D. A. (1986). **Pesquisa em Educação: Abordagens Qualitativas**. São Paulo : EPU, 1ª ed., 99 p..

MACGREGOR, Donald G. e SLOVIC, Paul. Percepção de risco e comportamento na direção. **Revista ABRAMET**, nº 28:50-59, jan./fev.1999. Paper apresentado na Conferência do Japão sobre Transporte e Saúde, Tóquio, 21 e 22 de outubro de 1998.

MARTINS, Joel e BICUDO, Maria Aparecida Viggiani. (1994). **A Pesquisa Qualitativa em Psicologia**. São Paulo : Moraes, 2ª ed., 110 p..

MATOS, Maria Izilda Santos de. (2000). **Meu lar é o botequim: alcoolismo e masculinidade**. São Paulo : Nacional, 1ª ed., 112 p..

MATURANA, Humberto R., VERDEN-ZÖLLER, Gerda. (1994) **Amor y juego: fundamentos olvidados de lo humano**. Santiago/Chile : Editorial Instituto de Terapia Cognitiva, 2ª ed., 166 p..

MEZAROBBA, Glenda. Medo pede carona. **Veja**, 29(44):100, 30 out. 1996, ed. 1468.

MINAYO, Maria Cecília de Souza. (1996) **O Desafio do Conhecimento: pesquisa qualitativa em saúde**. São Paulo/Rio de Janeiro : Hicitec/ABRASCO, 4ª ed., 269 p..

MORTES em rodovias paulistas no carnaval crescem 28%. **Diário de Sorocaba**, 01 mar. 2001, p. B-9.

NÚMERO de mortes aumentou 49% nas rodovias federais. **Cruzeiro do Sul**, 02 abr. 2002, p. A6.

O CULPADO na direção. **Veja**, 29(7):62-7, 14 fev. 1996, ed. 1431.

OLIVEIRA, Evaldo Melo de, MELCOP, Ana Glória. (1997). **Álcool e trânsito**. Recife/PE, Instituto RAID, DETRAN/PE, 1ª ed., 120 p..

OLIVEIRA, Juarez de (Org.) (1997). **Código de Trânsito Brasileiro**. São Paulo : Oliveira Mendes/Del Rey, 1ª ed., 227 p..

PEDÁGIO urbano. **VEJA**, ed. 1791, 36(8):55, 26 fev. 2003.

PERIGO sobre duas rodas. **VEJA**, 34(24):29-30, 20 jun. 2001.

PIAGET, Jean. (1994). **O juízo moral na criança**. São Paulo : Summus, 302 p..

PRADO, Marta Lenise do (1998). **Caminhos perigosos: violência e saúde à luz das ocorrências de trânsito**. Pelotas/RS : Editora Universitária/UFPel, 1ª ed., 148 p.. (Série Teses em Enfermagem, 12).

ROZESTRATEN, Reinier J. A.. (1988). **Psicologia do trânsito**. São Paulo : E.P.U/EDUSP, 1ª ed., 154 p..

SAWREY, James M., TELFORD, Charles W.. (1970). **Psicologia Educacional**. São Paulo : Livro Técnico, 1ª ed., 5ª reimp., 526 p..

SEREZA, Haroldo Ceravolo. França e Itália banem carro por um dia. **Folha de S. Paulo**, 22 set. 1999, caderno 1, p. 15.

SIMAGLIA, Nanci. Direção agressiva. **Autoesporte**, 36(424), set. 2000, pp. 47-51.

SP registra 47 mortes nas estradas. **Folha de S. Paulo**, 09 abr. 1996, cad. 3, p. 1.

SP tem mais mortes nas rodovias neste ano. **Folha de S. Paulo**, 2003, p. C3.

SPARTI, Sonia Chébel Mercado. **Relações de Gênero nos livros didáticos e práticas docentes: professoras em movimento**. São Paulo, 1995. Dissertação (Mestrado) – Pontifícia Universidade Católica de São Paulo.

STAROBINAS, Marcelo. Londres implanta pedágio em área central. **Folha de S. Paulo**, 26 fev. 2002, p. A11.

STARR, Iama. (1993) **A voz do dono: cinco mil anos de machismo e misoginia**. São Paulo : Ática, 205 p..

STRAUSS, A., CORBIN, J. (1990). **Basics of Qualitative Research: Grounded Theory Procedures and Techniques**. London / New Delhi / Newbury Park : SAGE Publications.

SZYMANSKI, Heloisa. (2000). Entrevista reflexiva: um olhar psicológico para a entrevista em pesquisa. **Psicologia da Educação**, São Paulo, 10/11:193-215, 1º e 2º sem. 2000.

_____. (org.) (2002). **A entrevista na pesquisa em educação: a prática reflexiva**. Brasília : Plano, 1ª ed., 87 p..

TRÂNSITO mata mais jovens que crime e suicídio no mundo. **Folha de S. Paulo**, 19 mai. 2003, Folhateen, p. 11.

TRÂNSITO na universidade. **Autoesporte**, 37(433):19, jun. 2001.

UNICAMP cria curso de Ciências do Trânsito. **Diário de Sorocaba**, 05 abr. 2001, p. A2.

UNICAMP faz campanha a favor do uso do cinto. **Folha de S. Paulo**, 08 dez. 1994, cad. 3, p. 4.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. (1998). **O que é trânsito**. São Paulo : Brasiliense, 3ª ed., 120 p.. (Coleção Primeiros Passos, 162).

VASCONCELLOS, Esdras Guerreiro. O modelo psiconeuroendocrinológico de stress. In: SEGER, Liliana (org.) (1998). **Psicologia e odontologia**. São Paulo : Santos, 3ª ed., 424 p..

VIOTTI, Eduardo. Acidentes matam 50 mil por ano. **Folha de S. Paulo**, 23 mai. 1994, cad. 6, p. 1.

VON SIMSON, Olga de Moraes (Org.). (1988). **Experimentos com Histórias de Vida**. São Paulo : Vértice, 1ª ed., 195 p..

WASSERMAN, Rogério. Estradas estaduais matam 94,7% mais. **Folha de S. Paulo**, 23 fev. 1996, cad. 3, p. 4.

WERNECK, Guilherme. Ruas de medo: não mate, não morra. **Folha de S. Paulo**, 07 out. 2002, Folhateen, pp. 6 e 7.

WILDE, Gerald J. S. (1994). **Target Risk**. Toronto, Ontario, Canada, PDE Publications, 1st edition, 234 p..

ANEXOS A

PSICOLOGIA NO TRÂNSITO

Dando continuidade à pesquisa sobre o tema acima, no Programa de Doutorado em Psicologia da Educação, na PUC-SP, deverei entrevistar **cinco alunos** e **cinco alunas** dos três cursos de graduação oferecidos por este Centro de Ciências Médicas e Biológicas (CCMB/PUC-SP), que preencham os seguintes critérios:

- a) apresentar idades entre 18 e 28 anos;
- b) possuir Licença para Dirigir ou Carteira Nacional de Habilitação;
- c) dirigir freqüentemente (não somente aos sábados e domingos).

INSCRIÇÕES poderão ser feitas no dia 24 de abril (quarta-feira), das 17h às 19h, na sala de aula nº 104, no 1º andar, comigo: Prof^a Sonia Chébel Mercado Sparti. Um conjunto de publicações do Programa “*Moto Perpétuo*” será entregue aos/às participantes.

Obrigada.

**ANEXO A2****FUNDAÇÃO SÃO PAULO
PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE SÃO PAULO
CENTRO DE CIÊNCIAS MÉDICAS E BIOLÓGICAS**

Pça Dr. José Ermírio de Moraes, 290 – Sorocaba – CEP 18030-230
Tel. (15) 224.4322 – Fax (15) 233-6465 – Cx Postal 33-457-570

FICHA DE INSCRIÇÃO**PERCEÇÃO DO RISCO NO TRÂNSITO: um estudo com jovens universitários/as**

Pesquisa referente ao Doutorado em Psicologia da Educação na PUC-SP

Pesquisadora: Prof^a. Sonia Chébel Mercado Sparti

Orientadora: Prof^a. Dr^a. Heloisa Szymanski

Eu, _____ RG _____, aluno/a regularmente matriculado/a na _____ série do Curso de _____, do CCMB/PUC-SP, estou, voluntariamente, efetuando minha inscrição para participar das entrevistas a serem realizadas nos dias 08 e 22 de maio de 2002, quartas-feiras, das 17h às 19h, na sala de aula nº 103 (1º andar). Contatos comigo podem ser feitos pelos telefones (____) _____ e (____) _____.

Sorocaba, 24 de abril de 2002

Assinatura

ANEXO A3

**FUNDAÇÃO SÃO PAULO
PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE SÃO PAULO
CENTRO DE CIÊNCIAS MÉDICAS E BIOLÓGICAS**

Pça Dr. José Ermírio de Moraes, 290 – Sorocaba – CEP 18030-230
Tel. (15) 224.4322 – Fax (15) 233-6465 – Cx Postal 33-457-570

ENTREVISTAS

Percepção do Risco no Trânsito: um estudo com jovens universitários/as

Pesquisa referente ao Doutorado em Psicologia da Educação na PUC-SP

Pesquisadora: Prof^ª. Sonia Chébel Mercado Sparti

Orientadora : Prof^ª. Dr^ª. Heloisa Szymanski

DIAS : 08 e 22 de maio de 2002

HORÁRIO : das 17h às 19h

LOCAL : sala de aula do CCMB / PUC-SP – nº 103 (1º andar)

FONES : (15) 221-2546 e (15) 9777-0514 – Prof^ª. Sonia



**FUNDAÇÃO SÃO PAULO
PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE SÃO PAULO
CENTRO DE CIÊNCIAS MÉDICAS E BIOLÓGICAS**

Pça Dr. José Ermírio de Moraes, 290 – Sorocaba – CEP 18030-230
Tel. (15) 224.4322 – Fax (15) 233-6465 – Cx Postal 33-457-570

ENTREVISTAS

Percepção do Risco no Trânsito: um estudo com jovens universitários/as

Pesquisa referente ao Doutorado em Psicologia da Educação na PUC-SP

Pesquisadora: Prof^ª. Sonia Chébel Mercado Sparti

Orientadora : Prof^ª. Dr^ª. Heloisa Szymanski

DIAS : 08 e 22 de maio de 2002

HORÁRIO : das 17h às 19h

LOCAL : sala de aula do CCMB / PUC-SP – nº 103 (1º andar)

FONES : (15) 221-2546 e (15) 9777-0514 – Prof^ª. Sonia



ANEXO A4

FUNDAÇÃO SÃO PAULO
PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE SÃO PAULO
CENTRO DE CIÊNCIAS MÉDICAS E BIOLÓGICAS

Pça Dr. José Ermírio de Moraes, 290 – Sorocaba – CEP 18030-230
Tel. (15) 224.4322 – Fax (15) 233-6465 – Cx Postal 33-457-570

TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO

Percepção do Risco no Trânsito: um estudo com jovens universitários/as.

Pesquisa referente ao Doutorado em Psicologia da Educação na PUC-SP

Pesquisadora : Prof^a. Sonia Chébel Mercado Sparti

Orientadora : Prof^a. Dr^a. Heloisa Szymanski

Eu, _____ RG _____,

aluno/a regularmente matriculado na ____ série do Curso de _____

ou meu representante legal (quando não responsável juridicamente),

nome: _____ RG _____

concordo em participar deste estudo, sabendo que os dados serão obtidos através de *Entrevista Reflexiva*, realizada de maneira *Coletiva*. Estou ciente de que a minha identidade será preservada. Declaro, ainda, conhecer os objetivos deste estudo. Se for necessário entrar em contato com a pesquisadora, poderei fazê-lo através do telefax (15) 221.2546, do telefone celular (15) 9777.0514 ou do seguinte e-mail: chebel@splicenet.com.br

Sorocaba, 08 de maio de 2002

Nome: _____ Assinatura: _____

Representante Legal: _____ Assinatura: _____

Testemunha: _____ Assinatura: _____

ANEXOS B



FUNDAÇÃO SÃO PAULO
PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE SÃO PAULO
CENTRO DE CIÊNCIAS MÉDICAS E BIOLÓGICAS
Pça Dr. José Ermírio de Moraes, 290 Sorocaba - CEP 18030-230
Tel. (015) 224.4322 - Fax (015) 233.6465 - Cx Postal 33-457-570

(7)
ANEXO B1

Sorocaba, 22 de outubro de 2001

Ilmo. Sr.

PROF. DR. JOSÉ AUGUSTO COSTA

DD. Presidente do Comitê de Ética em Pesquisa do CCMB/PUC-SP

Senhor Presidente.

A finalidade deste é encaminhar a V. S^a. o Projeto de Pesquisa denominado "PERCEPÇÃO DO RISCO NO TRÂNSITO", parte integrante do meu doutorado em Psicologia da Educação, na PUC-SP, solicitando que o mesmo seja encaminhado ao Comitê de Ética em Pesquisa do CCMB/PUC-SP, para apreciação.

Antecipando agradecimentos, continuo à disposição para informações adicionais.

Atenciosamente,

Sonia Chébel Mercado Spati
Doutoranda em Psicologia da Educação
PUC-SP
Departamento de Enfermagem
FCM/CCMB/PUC-SP



Ao Comitê de Ética em Pesquisa

PROTOCOLO DE PESQUISA: "PERCEPÇÃO DO RISCO NO TRÂNSITO".

Trata-se de Projeto de Pesquisa intitulado "*Percepção do Risco no Trânsito*" de autoria da Profª Sonia Chêbel Mercado Spatti. Tal pesquisa fará parte de sua tese de doutorado em Psicologia da Educação a ser apresentada à Banca de Qualificação da PUC/SP como exigência parcial para obtenção do título.

Tem por objetivo conhecer a percepção dos riscos relacionados ao trânsito ouvindo jovens universitários com idade entre 18 e 26 anos sobre o modo como conduzem seus veículos automotores e a identificação dos riscos a que estão sujeitos de acordo com as posturas que assumem.

É estudo que visa uma pesquisa predominantemente qualitativa, sem apresentar hipóteses a serem testadas.

A pesquisa será realizada em Sorocaba/SP, inicialmente com 8 alunos escolhidos no CCMB-PUC/SP, através de sorteio aleatório. Os dados serão colhidos em entrevistas coletivas, semi-estruturadas, ou seja, reflexivas, em 2 encontros.

Numa segunda etapa, após o exame de qualificação, a pesquisadora pretende estender suas entrevistas a alunos de outras instituições universitárias, aqui mesmo em Sorocaba/SP.

As despesas decorrentes desta pesquisa estão sendo assumidas integralmente pela pesquisadora, que pretende que os resultados, além de fazerem parte de sua tese de doutorado, sejam publicados na Revista de Psicologia da Educação, mantida pelo Programa de Pós-Graduação de mesmo nome da PUC/SP.

O projeto vem a este Conselho para parecer, instruído com os documentos exigidos pelas normas vigentes e cópia dos capítulos iniciais de sua tese, que será apresentado à Banca de Qualificação.

Pelas suas qualidades de pesquisa e pelo cuidado da pesquisadora em nos trazer uma visão mais detalhada de seu trabalho ao anexar os capítulos iniciais de sua tese, sou pela aprovação deste Protocolo de pesquisa, da forma como se encontra.

Sorocaba, 11 de novembro de 2001.


Drª Inácia Maria de Vasconcellos Godoy Moreno
Relatora

*Arquivado em
meso do CEP*


12
11
Prof. Dr. José Augusto Costa
Presidente do Comitê de Ética
em Pesquisa
CCMB - PUC, SP.

(7)
ANEXO B3



FUNDAÇÃO SÃO PAULO
PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE SÃO PAULO
CENTRO DE CIÊNCIAS MÉDICAS E BIOLÓGICAS
Pça Dr. José Ermirio de Moraes, 290 Sorocaba - CEP 18030-230
Tel. (015) 224.4322 - Fax (015) 233.6465 - Cx Postal 33-457-570

Sorocaba, 13 de novembro de 2001.

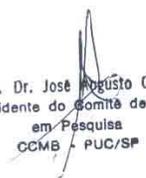
Ilma. Sra.
Profª Sônia Chébel Mercado Sparti
Pesquisadora responsável

Ref: **APROVAÇÃO DO PROJETO DE PESQUISA**

O Comitê de Ética em Pesquisa do Centro de Ciências Médicas e Biológicas de Sorocaba-PUC/SP, informa que aprovou em reunião ordinária realizada em 12.11.01.

Projeto de pesquisa: **“Percepção do Risco no Trânsito”**,
“Consentimento Livre e Esclarecido” e o parecer do relator.

Atenciosamente.


Prof. Dr. José Augusto Costa
Presidente do Comitê de Ética
em Pesquisa
CCMB - PUC/SP

ANEXOS C

1ª ENTREVISTA REFLEXIVA

DATA	08 de maio de 2002
LOCAL	Sala nº 103, 1º andar do prédio do Centro de Ciências Médicas e Biológicas da PUC-SP/campus Sorocaba
HORÁRIO	das 17 horas às 19 horas

PARTICIPANTES

NOME	CURSO	SÉRIE	IDADE	TEMPO DE HABILITAÇÃO
ALICE	Medicina	1ª	20 anos	2 anos
LUCAS	Medicina	1ª	20 anos	2 anos
ELSON	Medicina	2ª	24 anos	6 anos
GENI	Medicina	2ª	21 anos	3 anos
VALTER	Medicina	2ª	21 anos	3 anos
FLÁVIA	Enfermagem	1ª	22 anos	4 anos
VERA	Enfermagem	3ª	24 anos	6 anos
VICTOR	Enfermagem	3ª	27 anos	9 anos
BRENO	Ciências Biológicas	3ª	23 anos	1 ano
HELENICE	Ciências Biológicas	3ª	20 anos	1 ano
SONIA	Entrevistadora	-----	-----	-----

OBS.: a Flávia, o Breno e a Helenice estiveram ausentes na 1ª Entrevista Reflexiva.

SONIA – Eu quero começar, em primeiro lugar, agradecendo a presença de todos e todas, por terem aceito o convite, por estarem aqui. E, em segundo, pedir para cada um/a de vocês se apresentar: nome, curso que faz, série em que está, se reside em Sorocaba ou se viaja todos os dias.

VERA – *O meu nome é Vera. Eu estou no 3º ano do curso de Enfermagem. Eu moro aqui em Sorocaba. Sou casada e vou ser mãe no segundo semestre.*

VICTOR – *Eu sou Victor. Estou no 3º ano de Enfermagem. Moro aqui em Sorocaba com a minha família.*

LUCAS – *Eu sou Lucas. Sou aluno do 1º ano de Medicina. Sou de Salto e estou morando aqui em Sorocaba.*

SONIA – Por ser tão perto, não compensa, Lucas, viajar diariamente?

LUCAS – *Não, é muito cansaço.*

ELSON – *Eu sou Elson. Sou do 2º ano de Medicina. Sou de São Paulo.*

SONIA – Necessariamente, tem que residir em Sorocaba!

ELSON – *Exatamente! (risos) Mas, no começo do curso, eu viajava todos os dias, de ônibus! (risos)*

GENI – *O meu nome é Geni. Eu sou do 2º ano de Medicina e sou de Batatais, perto de Ribeirão Preto.*

SONIA – É longe.

GENI – *É longe! Três horas e meia de viagem.*

SONIA – Então você não está estranhando o calor de Sorocaba?

GENI – *Estou. Ribeirão é igual. A minha cidade, não. A minha cidade é mais alta. Batatais é bem mais fresco.*

VALTER – *O meu nome é Valter. Estou no 2º ano de Medicina. Moro em Jacareí. Morava em Jacareí! (risos)*

ALICE – *Sou a Alice, do 1º ano de Medicina. Sou de Itapetininga. Viajei, também, durante um mês, até começar a residir aqui.*

SONIA – Bom, estão apresentados! Agora eu gostaria de saber o que os/as levou a se inscreverem para as entrevistas, a serem voluntários e voluntárias nesta pesquisa sobre Psicologia e Trânsito?

VALTER – Da minha parte, porque eu achei que não custa, a gente, tendo um trabalho científico, participar do trabalho.

SONIA – Obrigada.

VERA – Eu acho que eu nunca tinha visto uma entrevista coletiva, para um trabalho. E se eu precisar fazer, um dia, eu não sei como é que é. Então, acho que isso aí é uma experiência, pelo menos, participar. Ser entrevistada uma vez, para depois, se um dia precisar fazer alguma, saber.

SONIA – Entrevista individual você já fez?

VERA – Ah! Sim. Individual, já fizemos. Mas coletiva, não.

ALICE – Não deixa de ser por curiosidade, também.

SONIA – Pela metodologia ou pelo assunto?

ALICE – Pelos dois! (*risos*)

ELSON – Eu estou por uma questão pessoal... pela senhora, pelo fato de exercer a Diretoria Comunitária⁹⁸... todo aquele processo de Bolsas de Estudo, aqueles negócios. Eu achei que eu tinha que colaborar.

SONIA – Ficou agradecido! Mas não pode ser por aí, Elson! (*risos*). Aquele processo de atribuição de Bolsas era uma das minhas obrigações, das minhas funções. Não tem nada que agradecer! Agora, o assunto e a metodologia despertaram alguma curiosidade em você?

ELSON – Não! (*risos*)

VICTOR – No meu caso, foi o assunto.

SONIA – A questão do trânsito?

VICTOR – Sim.

SONIA – E para você, Geni, como é que foi?

GENI – Foi mais como um agradecimento, também! Não por mim, mas pelo que a senhora faz aqui na faculdade.

SONIA – Ah! Não pode ser por agradecimento! Tem que ser por outro motivo! (*risos*). Quem ainda não falou? Você quer falar, Lucas?

LUCAS – Foi um pouco, assim, para conhecer um pouco o trânsito. Não tanto pela metodologia, mas pelo assunto da pesquisa. Por curiosidade.

98 Eu estive Vice-Diretora Comunitária do Centro de Ciências Médicas e Biológicas (CCMB) da PUC-SP/campus Sorocaba, no quadriênio compreendido entre agosto/1997 e julho/2001. Dentre as atribuições estava a responsabilidade de analisar os pedidos de Bolsas de Estudo, deferindo-os ou indeferindo-os. Quanto aos Projetos desenvolvidos, podem ser citados: Recepção aos Calouros; Elaboração do Manual do Calouro; Projeto Moradia (para alunos/as residentes em outras cidades, estados ou países); Papel e Solidariedade (coleta seletiva de papel e encaminhamento a uma Cooperativa de Reciclagem); Coral Saúde (integrado por alunos, professores e funcionários, foi criado com o objetivo de se apresentar, prioritariamente, em hospitais e instituições similares).

SONIA – Conforme consta do Termo de Consentimento Livre e Esclarecido⁹⁹, eu tenho como objetivo ouvir os jovens, ouvir vocês. Então, eu não vou fazer palestra sobre o assunto. Eu quero saber o que vocês pensam sobre o assunto trânsito. E, então, agora, eu queria que cada um/a de vocês me contasse (contasse a mim e aos colegas porque, em qualquer momento que um/a de vocês estiver falando, tanto eu posso perguntar, quanto vocês; vocês podem dialogar entre si), então, queria que cada um/a de vocês me contasse como foi a trajetória para obter a *Carteira de Motorista* (Carteira Nacional de Habilitação) ou a *Licença para Dirigir*. Como é que foi esse processo? Tem alguém que não está com a *Carteira*, mas está só com a *Licença para Dirigir*?

VALTER – Eu deixei em casa (*muitos risos*).

SONIA – Não, não! Não é aqui, Valter!

VALTER – Ah! Bom! (*mais risos*)

SONIA – Me desculpem! Eu não fui clara com essa pergunta. Tem alguém, aqui, que ainda não conseguiu a *Carteira Nacional de Habilitação* porque ainda não completou um ano de *Carta*? Tem somente aquela *Licença para Dirigir*. Tem alguém, aqui, nessa situação? (*os/as participantes movimentam a cabeça, indicando que a resposta é negativa*). Todos e todas têm a *Carteira Nacional de Habilitação*? (*respostas afirmativas com a cabeça*). Então, como é que foi esse processo? Quem quer começar?

LUCAS – Eu tenho a *Carta* há quase dois anos e o meu interesse era grande. Aquele sonho: Ah! Eu vou ter carro, vou ser independente, vou poder sair para onde eu quiser, a hora em que eu quiser; não vou depender de pai e mãe. E, para aprender, um mês antes de completar 18 anos, eu comecei pegar o carro na cidade, perto de casa, com autorização da minha mãe, mas escondido do meu pai... com a supervisão da mãe. E, aí, quando foi para tirar a *Carta*, eu fiz só 4 aulas. Naquela época ainda não tinha essa legislação nova. E, aí, eu fiz as 4 aulas que eram obrigatórias, para tirar a *Carta*.

SONIA – Passou na primeira vez?

LUCAS – Passei. Aí, depois, acaba quebrando um pouco do sonho.

SONIA – Você tirou a *Carta* em Salto?

LUCAS – É. Foi em Salto.

SONIA – O que você quer dizer com “*acaba quebrando um pouco do sonho*”?

LUCAS – Ah! Não adianta muito você falar: Ta bom, eu tenho um carro, mas você não pode pagar a gasolina, você não pode pegar o carro a hora que você quiser porque tem alguém usando em casa...

SONIA – E o sonho no sentido de ser capaz de sair com o automóvel... isso produz alguma alegria, alguma emoção, um medo?

LUCAS – Não, medo não! Só para poder falar: Eu tenho uma *Carta*, agora eu posso dirigir!

VERA – Eu... na minha família, a gente nunca teve carro em casa. Então, quando eu fiz 18 anos, eu nem me interessei em tirar *Carta*. Depois de um tempo em que eu estava namorando o meu atual marido, ele tinha carro e daí eu resolvi tirar a *Carta*, para ter, se eu

99 O Termo de Consentimento Livre e Esclarecido é um documento cuja utilização é obrigatória em pesquisa com seres humanos, conforme Resoluções nº 196/96 e nº 251/97, do Conselho Nacional de Saúde. Tem por finalidade explicar os objetivos da pesquisa, informar nome do/a pesquisador/a e endereço para contato e obter autorização do/a participante para utilização dos seus dados, preservada sua identidade.

precisasse dirigir. Eu nunca tinha dirigido. Então, aprendi na auto-escola. Eu não sabia nem ligar o carro! Então, eu tinha 18 anos e meio, mais ou menos, eu fiz 8 aulas; daí passei no primeiro exame e demorei ainda para dirigir. Como eu não tinha carro, quem mais dirigia era o meu namorado. De vez em quando que eu pegava o carro. Eu só fui dirigir mais quando ele foi morar em São Paulo e, daí, o carro ficava comigo, para eu fazer um monte de coisas, e daí que eu comecei a dirigir, a praticar. Daí que eu peguei o carro, mesmo. Isso já faz uns 5 anos.

SONIA – Você já renovou a *Carta*?

VERA – Já renovei. Faz 6 anos que eu tenho a *Carta*.

SONIA – Estão dando pouco tempo, agora? Antigamente, isto é, há 20 ou 30 anos, a *Carta* tinha validade de 10 anos.

VICTOR – Agora tem validade de 5 anos. E a primeira renovação é depois de 4 anos.

SONIA – Deve ser por questão de saúde? De renovação do exame médico?

VERA – Eu acho que é por questão financeira.

SONIA – Para arrecadar mais?

VERA – Eu acho.

SONIA – Ou as duas situações, juntas? (*risos*)

VERA – Quando a gente vai renovar, a gente paga uma taxa. É pouquinho... mas quantas pessoas pagam!

SONIA – A Vera aprendeu a dirigir na auto-escola. E você, Lucas?

LUCAS – Eu já fui sabendo dirigir. Eu só não sabia fazer baliza. Eu aprendi na auto-escola.

SONIA – Geralmente, Lucas, é o pai quem ensina o filho a dirigir, mesmo sem ter *Carta*. Às vezes, pede para o filho tirar o carro da garagem. E você disse o oposto disso: “*Eu pegava o carro, um pouco, com o consentimento da minha mãe, escondido do meu pai*”. Como foi isso?

LUCAS – Meu pai falou – “*Você tem que tirar a Carta mas você não pode aprender antes*”. E, aí, naquela ânsia de querer saber, de já chegar sabendo... ela autorizou.

SONIA – Seus pais têm *Carta*?

LUCAS – Os dois têm. Meu pai sempre foi a favor de que eu tirasse logo quando eu completasse 18 anos. Mas ele queria que fizesse pelos meios legais.

SONIA – Qual é a profissão deles?

LUCAS – Meu pai é médico. Minha mãe é instrumentadora e criadora de cães.

SONIA – Vera, seus pais são motoristas?

VERA – São, os dois. Mas não têm carro. Eles têm a *Carteira*, eles sabem dirigir, mas eles não têm carro. Não praticam.

SONIA – Bom, o próximo que queira falar?

ALICE – Eu posso falar.

SONIA – Pois não, Alice.

ALICE – Eu tirei *Carta* com o incentivo do meu pai, assim, mais do que tudo, para resolver... Ele queria me dar mais que o limite. Fazia falta em casa. Eu sabia dirigir desde a minha pré-adolescência, 11, 12, 13 anos... sei lá! Eu ia para o sítio, então, na estrada de terra... tudo bem, eu pego o carro sempre com um adulto do lado. Daí, às vezes, eu ia na cidade, sempre com o meu pai do lado. Poucas vezes. Eu dirigia sempre em estrada de terra, quando ia para o sítio. Ou no campo de aviação, que tinha na cidade, também. Quando os aviões não estavam lá, é lógico! (*risos*) Uma vez, um avião quase desceu em cima de mim! (*muitos risos*) Mas, tudo bem! É que no campo de aviação a pista é larga. Daí eu fiz 18 anos. Meu pai perguntou o que eu queria. De tudo, eu queria dirigir, eu sentia falta, sabia que era uma necessidade. Em casa, era encarada como uma necessidade. Você precisa ter uma Carteira de Motorista, hoje em dia, porque você vai depender disso. E, realmente, várias vezes eu já precisei. Se eu não tivesse, ia ser uma situação difícil! Meu pai ia na auto-escola, meu pai marcava as minhas aulas. Eu morava em São Paulo e fiz as aulas em Itapetininga.

SONIA – Por que você morava em São Paulo?

ALICE – Eu estudava lá. Eu fazia *Cursinho*. Eu preferi não tirar a *Carta* em São Paulo porque senão eu iria me empolgar, não iria estudar. Então, deixa: quando eu voltar para a casa, eu faço as aulas. Eu tirei *Carta* de carro e de moto. Em casa, os meus pais também têm *Carta* de carro e de moto e minha mãe ainda dirige caminhão. O meu avô tinha fazenda; então, ela tirou de caminhão, também.

Que mais? A minha *Carta* definitiva, também meu pai que foi atrás. Não tinha como eu ir. Ele foi e resolveu tudo. Ele disse: “*Nossa, tó! Ainda bem que você tem Carteira de Motorista*”. Vários galhos eu quebrei para eles. Eles também trabalham fora e eu sou a filha mais velha... então, busca, leva as irmãs mais novas, etc... Foi bem necessidade, mesmo. Ele me incentivou. Quando ele me deu a *Carta* na mão, ele falou assim: “*Que bom que você terminou!*” Eu levei bastante tempo, por morar em São Paulo. Eu passei na primeira e eu consegui uma autorização especial para fazer a prova de carro, no mesmo dia, porque não pode. Tem que pular 2 semanas para fazer a outra. Eles abriram uma exceção porque eu morava em São Paulo. Eles deixaram. Fiz e passei na primeira. No primeiro dia, já saí com o carro, à noite, com as minhas amigas. Daí, começaram as restrições: “*Não, comece a dirigir durante o dia; não, não pode pegar estrada*”. A *Carta* chegou em São Paulo. Daí eu já saí, normal. É isso aí.

SONIA – Você disse que seu pai foi providenciar a sua *Carteira* definitiva. Então, você tirou a *Carta* já na vigência do Novo Código de Trânsito¹⁰⁰?

ALICE – Sim.

SONIA – Então você teve, em primeiro lugar, a *Licença para Dirigir*?

ALICE – Por um ano. Aliás, está comigo! Quando ele foi para pegar a *Carta* definitiva, o despachante nem cobrou. Eu estou com as duas, aqui! (*risos*) Porque a *Licença* tinha que ficar retida. Mas não ficou! Eu precisei assinar. Mas quando eu fui lá, ninguém falou: “*A sua Permissão tem que ficar aqui*”. Eu nem sabia, mas quando fiquei sabendo, não voltei mais lá para devolver a *Permissão*.

SONIA – Você dirige na estrada, Lucas?

¹⁰⁰ Referência ao novo Código de Trânsito Brasileiro (CTB), aprovado em 23 de setembro de 1997 (Lei nº 9.503).

LUCAS – Dirijo. Tranquilo. De dia e de noite, sem problema nenhum.

SONIA – E, você, Vera?

VERA – Também.

SONIA – Alguém de vocês já sofreu acidente, ou por culpa de outra pessoa ou causado por vocês?

LUCAS – Não.

VERA – Não.

ALICE – Já. Mais ou menos! (*risos*). Bati o carro por causa do *ponto cego*. Eu estava dando ré... foi uma coisa estúpida. Tinha um carro atrás e eu não tenho costume de virar o pescoço para olhar. Eu uso os retrovisores. E estava exatamente no ponto cego do carro. Engraçado que eu parei para olhar, para ver se podia continuar indo para trás, porque era mais fácil para manobrar e, não tinha nada ali atrás! Daí eu estava dando ré e “bum”. Bati.

SONIA – Todos sabem o que é *ponto cego*? (*Respostas afirmativas com a cabeça*). Bom, quem não falou ainda e quer entrar, agora?

VICTOR – Bom, eu... meu pai nunca me deu carro para dirigir. Eu pedia para ele me ensinar e ele dizia: “*Não, você vai olhando e você vai aprendendo*”. Eu tinha vontade, daí acabei pegando os dois amigos. Eu cheguei na auto-escola e fiz uma aula de caminhão e outra de moto. Passei na primeira, nas duas. Mas, antes de tirar *Carta*, mesmo meu pai sabendo que eu sabia dirigir, ele não me dava o carro. Ficava dando desculpas de que esse carro “*está assim, está assado*”. Não deixava eu dirigir o carro dele.

SONIA – Ele tinha medo que você batesse o carro? O que você imaginava a respeito do motivo da negativa dele?

VICTOR – Para mim, ele nunca falou nada. Minha mãe dizia que era porque podia acontecer alguma coisa por eu ser novo. Não tanto pelo carro, o material, mas por mim e pelo que eu poderia fazer com outra pessoa.

SONIA – Você falou que tirou *Carta* de caminhão e de moto. Mas o carro do seu pai, que você queria pegar, era caminhão ou automóvel?

VICTOR – Ele tinha caminhonete e tinha carro, também. Só que eu não pegava nenhum dos dois!

SONIA – O que o levou a tirar *Carta* de caminhão?

VICTOR – Porque eu sempre gostei. Inclusive, eu trabalhei, uma época, como motorista de caminhão. Quando ele comprou um caminhão maior, daí eu dirigia, viajava com o caminhão. Eu sempre tive vontade de dirigir caminhão.

SONIA – E moto?

VICTOR – Moto, também. É mais prazer. Moto é uma coisa prazerosa.

SONIA – Há quanto tempo você tem *Carta*?

VICTOR – Há quase 10 anos. Já renovei e estou para renovar a segunda vez, em 2003.

SONIA – Você tirou a *Carta* no antigo Código de Trânsito. A *Carta* de caminhão vale para dirigir carro, automóvel?

VICTOR – Eu tirei a *Carta C*, que é aquela abaixo da *Profissional*, porque eu não tinha 21 anos, ainda. Eu tirei com 18. Então, não poderia pegar carreta, o articulado. Posso pegar até, não sei se a senhora conhece, o caminhão “*truck*”, que são dois eixos atrás. Esse eu posso pegar. Mas parece que mudou um pouco o Código, agora. Não tenho certeza. Agora não tem essa denominação de *Carta Amadora* e *Carta Profissional*. Agora, me parece, é se você dirige exercendo atividade remunerada ou se você dirige não exercendo atividade remunerada. E as letras são A, B, C, D e E.

SONIA – Daí toda essa controvérsia sobre os perueiros e o transporte clandestino? Acidentes com mortes.

VALTER – Isso acontece com ônibus, também.

VICTOR – Mas o ônibus está legalizado.

VALTER – Mas as vidas das pessoas estão lá, também! Pagaram a passagem. E o motorista, às vezes, está sonolento.

VICTOR – Com o caminhoneiro, a situação é pior ainda. Existe o *rebite*.

SONIA – Todos sabem o que é *rebite*¹⁰¹? (*algumas respostas afirmativas com a cabeça; outras não*).

VICTOR – É uma mistura de anfetamina, café e coca-cola. E, às vezes, substituem o café por conhaque. É para deixar o motorista bem agitado e dirigir até 36 horas sem dormir.

SONIA – E por que é usado?

VICTOR – Por trás disso tem muita transportadora, principalmente de produto perecível, que deveria providenciar dois motoristas para fazerem o revezamento, e colocam um só.

SONIA – Então, o caminhoneiro fica *sonado*, com reflexos mais lentos?

VICTOR – Exatamente. E causa muitos acidentes.

SONIA – Quem quer continuar?

VALTER – Eu... desde que era criancinha, meu pai me ensinou a dirigir. Mais, assim, no volante... ele me colocava no colo e, ele dirigia por baixo e eu acreditando que estava dirigindo (*risos*). Lógico, isso em lugares seguros, sem ter o risco de ter uma colisão com outro veículo ou com qualquer coisa. Depois, conforme o tempo foi passando, eu fui crescendo e saindo no lugar dele. E aí eu fui aprendendo a dirigir. E até eu tirar a *Carta*, mesmo eu já sabendo dirigir, eu nunca peguei o carro sem autorização dele. Ele, também, não deixava. Não por falta de confiança, mas por ser (abre aspas) “*contra a lei*”. Eles tinham mais medo de me pararem e de me pegarem sem a *Carta* do que do risco do acidente ocorrer.

SONIA – Esse medo mais da parte legal do que da parte do acidente é porque eles confiavam na sua capacidade? Viam que você aprendeu bem, dirigia bem?

101 O “*rebite*”, também chamado de “*medicação*”, geralmente, é uma mistura de café (ou coca-cola), anfetamina e conhaque, e, uma vez ingerida pelo/a motorista, permite “dirigir” até 30 horas consecutivas, conforme informação por mim obtida em conversa informal com motoristas de caminhão, em postos de gasolina situados ao longo de algumas rodovias do Estado de São Paulo.

VALTER – Mas, também, não tinha porque eles desconfiarem de mim. Eu não fiz nada! (*risos*).

SONIA – Há quanto tempo você tirou a *Carta*?

VALTER – Há três anos.

SONIA – Então, você não chegou a renová-la, ainda.

VALTER – Não. Não deu tempo.

SONIA – A auto-escola foi importante para vocês? Contribuiu para o seu aprendizado? Ensinou algumas noções sobre segurança? A pergunta é para todos/as, mesmo para quem não falou, ainda. (*Sinais negativos com a cabeça, quase simultâneos*). (*Fim do lado A da fita nº 1*). Então, como é que vocês viram o papel da auto-escola na contribuição para o seu aprendizado? Quem quer falar?

VALTER – A auto-escola, para mim... para mim foi um roubo de dinheiro porque eu não aprendi nada na auto-escola. Pra mim, eles não ensinam nada. Lógico, pra quem não sabe nada, eles ensinam, mas isso, provavelmente, leve umas 12 aulas para aprender. Os meus amigos, quem nunca tinha pegado o carro, eles fizeram nessa faixa de 10 a 15 aulas. Eu acho que a gente que já sabe, eles ensinam só o macete pra passar na prova. Pra dizer assim – “Ah! O examinador, ele vai querer que você faça isso, isso”. Pra fazer *baliza*, eles põem um monte de pontinhos. Não ensinam a dirigir, não ensinam a estacionar. Pra fazer *garagem*, é um puta de um espaço gigante: você sai da *baliza* e passa pela *garagem*. A *baliza* é só de um lado, com um cabo de vassoura na frente e atrás. A *baliza*, eles ensinam só a fazer do lado direito, e é desse lado que cai no exame. E, ainda, eles põem quatro pontos pra você enxergar as marcas. Então, você não faz a *baliza*, você faz em função dos quatro pontos e dos cabos de vassoura. Então, pra mim foi só um... foi muito mais burocrático, mesmo! Você vai e assina a papelada, leva para o advogado, fica um mês assim...

SONIA – Quantas aulas você fez?

VALTER – Fiz três. Mas depois eu fiz mais uma só pra não errar na *baliza*. E, além disso, o examinador que me pegou, ele era meio conhecido do meu pai. A gente saiu da *baliza*, na frente do advogado e ele disse – “Ah, não precisa fazer *rampa*”. E a gente foi conversando. Não dei seta... não fiz nada! Tudo o que eu sabia eu aprendi dirigindo. Tudo o que eu sei, aliás, eu aprendi dirigindo nas ruas, depois da *Carta*. E, para passar no exame, tudo o que eu sabia era aquilo que meu pai tinha ensinado.

SONIA – Eu não me lembro mais da sua cidade, Valter.

VALTER – É Jacareí.

SONIA – Isso que você está relatando aconteceu lá em Jacareí? A auto-escola que você frequentou foi lá?

VALTER – E, além disso, lá tinha um pouco de *máfia*, que é assim: o examinador é muito rígido, então, você não pode errar, apesar da marcação. Ele fica achando falsos erros pra que você não passe. Depois, ele fica falando – “Ah! você quer a *Carta*?” Então, você tem uma negociação dentro do carro, enquanto você não volta na frente do Delegado de Trânsito. E, então, é uma *máfia*. Pra mim, é um roubo de dinheiro. Eles não ensinam nada; só se você, realmente, não souber essas coisas. Mas, na verdade, não é nem a cobrança... O professor, digamos assim, se ele vê que você sabe dirigir, ele vai tentar fazer você pegar um pouquinho mais de aulas do que você, realmente, precisava.

SONIA – Para quê?

VALTER – Pra ganhar dinheiro. É caro! Hoje em dia, deve estar uns quinhentos e poucos reais para tirar a *Carta*. Pra mim, tudo funciona dentro de uma *máfia*! Tanto da parte do DETRAN, da CIRETRAN, quanto das auto-escolas.

SONIA – Valter, se eu entendi, uma pessoa está fazendo o exame de auto-escola. Ele é rígido, quer dizer...

VALTER – Não é que é rígido. O examinador quer achar erros. Eu digo até um fato que aconteceu comigo. Eu estava aprendendo, ainda. Não era com o examinador. Tinha uma lombada minúscula. Necessariamente, na frente de todo mundo, eu tinha que frear, passar devagar... sendo que com velocidade normal você podia passar. E tinha uma parte que ela estava quebrada à esquerda. Então, eu peguei e saí pra esquerda, para não precisar parar. E o professor falou – “Ah, não faz isso porque senão ele vai tirar pontos. Você tem que frear, você tem que mostrar que você está enfrentando obstáculo”. Sabe? Não é uma coisa assim necessária. Não tinha porque fazer todas essas regrinhas absurdas. É nessas coisinhas, nesses falsos erros que eles vão se apegando, pra você não passar. Obviamente, que eles não fazem isso com todas. Eles vêem as pessoas mais inseguras; principalmente, adolescente que quer tirar a *Carta* logo.

SONIA – Essa negociação dentro do carro, logo após o exame, envolve pagamento em dinheiro, para liberar a *Carta*?

ELSON – Não é só nesse momento. Antes, mesmo. Se você faz o exame e não passa, ele pergunta se você quer pagar e ter a *Carta*. Aconteceu comigo, isso, mas aconteceu antes do Código Novo. Eu fui e fiz uma vez. Passei. Hoje em dia, as pessoas ficam juntas no carro, para o exame. Vai mais de uma pessoa, no carro. Na minha época, era só uma pessoa.

VALTER – Em Jacareí, não vai. É uma pessoa, por carro.

ELSON – Agora, em São Paulo, lá no DETRAN, é assim. Não sei nas outras cidades como está sendo. Mas vão mais pessoas juntas, no carro.

SONIA – Uma pessoa fica assistindo ao exame das outras?

ELSON – Isso. Na minha época, quando eu fiz, não foi assim. Eu peguei o Código velho, eu fiz sozinho. Eu fiz, passei e não estava sabendo disso. Eles levavam num ônibus. A auto-escola levava as pessoas num ônibus. Aí tinha duas senhoras que tinham que arrumar mais três pessoas, porque eram cinco, para pegarem a *Carteira* e tirarem a *Carteira* sem fazerem o exame, porque não tinham conseguido passar.

SONIA – Deixa-me ver se eu entendi direito. Você tirou a *Carta*, antes do Novo Código de Trânsito. Iam, no exame, você e o examinador.

ELSON – Eu não recebi proposta nenhuma dele. *(risos)* Eu fui, cheguei, fiz tudo certinho e passei. Na volta, no ônibus da auto-escola que eles nos levavam e traziam do DETRAN, tinha essas duas senhoras que já tinham conversado com o instrutor e tudo...

SONIA – Elas já tinham feito o exame?

ELSON – Já tinham reprovado. E elas precisavam de mais três pessoas para fecharem e pagarem a *Carta*.

SONIA – Três pessoas reprovadas?

ELSON – Isso. Pra valer a pena! (*risos*) Ele perguntou pra mim se eu tinha passado. Eu falei que tinha, porque sai na hora o resultado. E era através da auto-escola, porque o instrutor, o cara que dava aula, conversou com elas, se elas não queriam fazer outro exame, e tudo o mais, que a *Carta* seria comprada. Daí, eu não fiquei sabendo, exatamente, como foi.

SONIA – Davam o dinheiro para o instrutor?

ELSON – Não sei. Não sei se era para o instrutor, para o dono da auto-escola ou para o examinador. Só sei que davam o dinheiro para alguém e saía a *Carta*.

SONIA – Vamos nos imaginar, não como motoristas, mas como pedestres! (*risos*)

LUCAS – Eu tenho, assim, um caso. A minha ex-namorada estava tirando a *Carta*, no ano passado. E ela fez as 15 aulas obrigatórias e fez todas as aulas teóricas. Ela foi e prestou a primeira vez e foi reprovada. No dia, ela saiu do carro, foi erro dela, não foi erro, assim, que foi achado erro, nada. Foi oferecido pra ela – “Se você quiser a *Carta*, você não faz mais o exame. Então, você vem só para fingir que fez o exame, paga R\$ 100,00 e tem a sua *Carta*”. Ela falou – “Não, eu não vou pagar”. Foi fazer o exame, na segunda vez. Ela não errou e reprovaram. Ela foi fazer uma terceira vez, não pagou e, foi reprovada, também. Aí, só numa quarta vez, depois de ter pago R\$ 100,00, ela foi aprovada.

SONIA – Em Salto, isso?

LUCAS – Não, em São Paulo. Mas eu acho que em cidades menores acontece, também. Comigo não aconteceu.

SONIA – Não aconteceu porque você passou na primeira. Mas ela foi reprovada e se recusou a pagar a compra da *Carta*. Então, quando ela faz novo exame e merece passar, eles a reprovam?

LUCAS – Mas não é só isso. Ela tinha que fazer mais duas aulas práticas, por ter sido reprovada. Daí, faz a prova. Paga para fazer a prova. Daí, faz (e paga) mais duas aulas porque reprovou. Paga de novo para fazer outra prova. Vai pagando...

VALTER – Uma outra coisa que eu acho sobre a auto-escola é que, assim, pra dirigir, pra mim, funciona como macete. Se você não tem macete, não em tudo, mas vai ter uns certos problemas, principalmente com relação a reflexos ou a entrar em ruas muito movimentadas. Ninguém respeita o próximo carro. Todo mundo pensa assim. E a auto-escola não ensina você a ter macetes. Não macete, prática.

SONIA – Exatamente, eu ia perguntar o que você está entendendo por macete.

VALTER – Prática.

SONIA – Na auto-escola vocês usam a quarta marcha?

VALTER – Não.

LUCAS – Não pode nem passar da segunda. Quando eu tirei, era segunda marcha, só. Nem terceira!

ALICE – Eu cheguei até a quarta!

ELSON – Eu não pude nem chegar na terceira!

SONIA – Somente primeira e segunda?

- ELSON** – Sim!
- SONIA** – E a usar os faróis, o limpador de pára-brisa?
- ELSON** – Também não! (*sinais de concordância com a cabeça, dos demais entrevistados/as*).
- ALICE** – Pra moto, eles ensinaram a usar os faróis. Eu já sabia, mas eles perguntaram. Agora, com o carro, eu fui obrigada a descobrir onde era o limpador de pára-brisa porque estava chovendo.
- SONIA** – O exame é feito de dia. E se não chove, essas coisas não são ensinadas. Então, quem ensina a usar faróis, limpador de pára-brisa, quarta marcha, por exemplo?
- VALTER** – (*vários/as falando ao mesmo tempo*) A vida (*todos/as*). Por isso que eu acho que a auto-escola não serve pra droga nenhuma. Quer dizer, não nesse sentido de ensinar a dirigir como é, tira o pé daqui, põe lá. Pra isso, a auto-escola serve!
- SONIA** – Você se refere a uma coisa mais ampla?
- VALTER** – Sim. Se você for pegar um carro, todo dia, na cidade ou na estrada, você vai utilizar de artifícios que a auto-escola não te ensina: que é uma coisa chamada “prática”.
- SONIA** – Haveria uma outra maneira dessa *prática* não ser adquirida, assim, no dia-a-dia, no meio do trânsito, sujeito a algum acidente?
- VALTER** – Não, não daria. Acho que não. Se é *prática*, tem que ser no meio do trânsito. Mas, talvez, agora com 15 aulas... porque eles fazem o percurso. Eu não sei como é nas outras cidades mas, na minha cidade, é um percurso onde, praticamente, não passa carro (*risos*).
- ELSON** – É só pra dar volta no quarteirão! (*muitos risos*)
- VALTER** – Eu tive uma curva pra esquerda, só! Porque era um “S”. O resto, só curva pra direita!
- SONIA** – A pessoa tira a *Carta* no interior, com essas características que vocês estão contando, e precisa dirigir em São Paulo. Como é que faz?
- VALTER** – São Paulo é uma cidade horrível para se dirigir, para quem não sabe.
- ELSON** – Quem tirar a *Carta* em São Paulo, só vira pra direita! (*risos*)
- LUCAS** – Eu tenho vários amigos que tiraram a *Carta* em São Paulo, mas dirigiam sempre em lugares de menos movimento, em horários de pouco movimento. Então, só tinha carros de auto-escola nas ruas. Pega, assim, três ou quatro carros de auto-escolas diferentes, faz uma comitiva e dá a volta em dois ou três quarteirões. Pega um pedacinho de uma avenida pra falar – “Ah! Eu entrei numa rua grande; sei como é que faz!” Faz de conta! Mas, assim, nunca pega um trânsito de verdade, como pegaria em São Paulo, num dia qualquer.
- VALTER** – Eles ensinam como se fosse um trânsito ideal, onde todas as ruas têm semáforos, faixas de pedestre. Quando você pára, olha pros dois lados, não vem carro, daí você entra. Todo mundo respeita; sem congestionamento. Você parou, dá seta, o outro diz – “Oh! Pode entrar!” (*risos*).

SONIA – Você está querendo falar, Alice?

ALICE – Então, eu não sei se eu peguei uma auto-escola, assim, menos pior que eles (*risos*). Eles me ensinaram. Eu sabia dirigir, vai pra frente e pra trás; única coisa que eu não sabia era *baliza*. Então, eu tive que fazer 15 aulas. Pra mim, desnecessárias, na maioria. Na primeira aula, eu fiquei fazendo *baliza*. Eles perguntaram: – “*Você já sabe dirigir?*” Eu falei: - “*Não sei se o que eu sei é saber dirigir!*” Daí eu peguei o carro e ele disse: - “*Não, você sabe. Você tá me enrolando. Vamos fazer baliza*”. Foi o que eu mais fiz! Então, o que eu ia fazer em 15 aulas? Não tinha nada! Então, fui estacionar do outro lado. Ele me ensinou a fazer *baliza* do outro lado, entendeu, que não o da prova. Andei no trânsito. A minha cidade é pequena, não tem um trânsito comparado com São Paulo, mas eu andei na parte de maior movimento da cidade.

VALTER – Tinha mais do que dois carros?

ALICE – Tinha! (*risos*) Fiz *baliza*, estacionei no centro da cidade. Mas, assim, porque a gente tinha tempo. Não sei se aconteceu isso com todos. Entendeu? As minhas reclamações são: a) CFC¹⁰², pra mim, é inútil; e, b) quantidade de aulas. Fazer 15 aulas, eu não podia; eu demorei um tempão para tirar a *Carta*, porque eu estava em outra cidade. Não tinha necessidade. Achei um roubo, entendeu? É *máfia*, mesmo! É pra pegar dinheiro de todo mundo. Pra moto, eu gostei, porque eu não sabia dirigir moto direito. Só tinha dirigido sem embreagem, uma joguinha, essas coisas. Daí, eu achei necessário. Só que não as 15 aulas, também. Podia ser menos.

E o que eu achei ruim do exame... Não tinha ninguém comigo no carro; as pessoas ficavam lá, esperando. Eu ia sozinha no percurso. Só que o instrutor... eu estava com mais medo da *baliza*, porque eu não tinha prática. As colas... pra frente, eu sabia andar. Tinha controle do carro. Eu fiz a *baliza* e falei – “Ah! Pronto! Agora eu tô sossegada. Daí, fui. O outro examinador que entrou no carro pra ir no percurso, comigo, começou a me deixar nervosa. Ele teve o dom... de quando eu cheguei em casa, comecei a chorar muito, entendeu? Isso porque eu tinha passado. E eu estava muito nervosa. Ele me xingou dentro do carro. Eu não fiz nada! Se eu tivesse feito alguma coisa de errado, ele teria me reprovado. Entendeu? Eu não comprei a minha *Carta*. Eu não fiz nenhum acordo antes. Eu tenho condição, entendeu? Ele me deixou nervosa. Eu estava andando num lugar que era o limite de 30 Km por hora. Ele falou: “*Vai, moça. O que que você está andando devagar? Corre. Aqui você pode andar muito mais do que isso*”. Daí, se eu brecava... eu tinha brecado errado! Se eu acelerasse, eu estava acelerando errado. Engraçado, sabe? Tudo eu estava fazendo errado! Porque, então, ele não me reprovou? Entendeu? Eu tinha certeza de que eu estava fazendo certo. A gente via todo mundo dirigindo. Eu não fiz nada de errado! Eu comecei a tremer. – “*Você vai deixar o carro morrer*”. Eu dirigia, faz tempo, pra frente e pra trás. Controlar a embreagem, eu sabia. Eu comecei a tremer tanto, de tão nervosa que ele me deixou, que eu achava que ia deixar o carro, entendeu? Eu quase comecei a chorar dentro do carro, assim... E eu estava indo bem. Isso eu não gostei, entendeu? Que tipo de pressão era essa? O meu pai conhece o Delegado e o meu pai começou a “*encher o saco*”. Ele foi buscar: - “*É, e aí? Deu certo? Comprei sua Carta?*” Me zombando, assim! Ele não faria isso, também. Ele é totalmente contra. Daí, eu comecei a falar e comecei a chorar. E ele passou para o Delegado, isso, porque ele achou um absurdo, também. Os termos com que ele me xingou... não lembro essas coisas, mas me marcou muito, entendeu? Eu já passei várias vezes pra ver se ele não estava lá onde ele trabalha. Passei só pra ver, mas a minha vontade era de xingar, mesmo, entendeu? Tipo: - “*O que você está fazendo aí, seu ultrapassado?*” Fiquei muito nervosa!

SONIA – A sua auto-escola, Alice, pelo que você relatou, foi menos ruim do que as dos seus colegas.

ALICE – Tinha direção defensiva...

102 CFC é a abreviação de Centro de Formação de Condutores, denominação que substituiu a de “auto-escola”, a partir da vigência do novo Código de Trânsito Brasileiro (CTB), aprovado em 23 de setembro de 1997 (Lei nº 9.503).

VICTOR – Mas a minha, acho que foi legal, também, mesmo antes do Novo Código.

ALICE – Várias coisas aconteceram enquanto eu estava dirigindo na cidade. Eu sabia dirigir e enjoava ficar andando, só para fazer a prova. Então, eu saía para andar, ia para o trânsito. E voou capacete de motoqueiro em cima de mim, gente me fechou. Várias coisas! Então, eu fui obrigada, mesmo na auto-escola, a testar os meus reflexos. Mas foi no Novo Código.

SONIA – Alice, você falou que o examinador conseguiu deixá-la nervosa. Foi intencional? Como é que você interpreta isso?

ALICE – Ele criticou muito o Novo Código, enquanto ele estava no carro, porque ele não acha certo do jeito que está, porque acaba aprovando muita gente. Não sei se ele estava preocupado ou se ele não estava bem, psicologicamente. Não sei. Só sei que ele foi um estúpido, entendeu? Meu pai começou a brincar comigo, ainda assim. Depois, ele ficou puto com as coisas que aconteceram e foi conversar com o Delegado. O Delegado sabia que eu estava tirando *Carta*. E ele perguntou pro meu pai – “*E sua filha, como foi? Foi aprovada?*” Meu pai disse – “*É, foi. Mas você precisa rever algumas coisas aí dentro, entendeu?*” Daí ele contou tudo que tinha acontecido comigo. Não sei se foram tomadas as providências. Não fui atrás. A única coisa que, enfim, eu vou fazer, eu vou passar onde o cara trabalha (ele trabalha com emplacamento, também), porque se eu encontrasse aquele chato no meio do caminho, eu ia me segurar para não atropelar. Mas que eu ia xingar, eu ia, com certeza.

SONIA – Elson, eu quero voltar a uma fala sua. Você falou que, quando você fez o Exame, só iam no carro, você e o examinador. E agora vão duas ou três pessoas, além do examinador. Por que levam mais do que um?

ELSON – Eu não sei, também.

GENI – Mas antes eu fui com mais, também. Só no exame de rua. Uma sai com o carro; a outra faz o percurso, no meio do caminho, e a outra volta. Com o mesmo examinador, faz um percurso.

LUCAS – Isso é pra diminuir o tempo de cada candidato. O meu percurso, por exemplo, era dar a volta num quarteirão. Eu já sabia dirigir, então, eu fui numa rua. Eu nem cheguei a virar. Daí, ele falou: - “*Pode encostar aqui. Você já passou*”. Daí foi o outro cara que estava no carro. Daí ele fez as outras três ruas para completar o percurso e, passou, também.

SONIA – Quando ia um só candidato, ele fazia o percurso inteiro?

ELSON – Eu saí com o carro e ele falou: – “*Pode fazer a baliza ali*”. Eu fiz a *baliza* e ele falou: - “*Pode sair*”. Aí eu saí, fiz o percurso todo e parei no mesmo lugar em que eu tinha saído com o carro. Eu andei mais. (*vários falando ao mesmo tempo*).

VERA – Cada uma fazia tudo e, as outras duas ficavam assistindo. E passava em lugares que tinha que parar em subida. E todas as três paravam na subida e, depois, saíam, para ver se não afastavam.

VICTOR – Eu, quando fiz o exame, foi o outro rapazinho que ia fazer exame, também, na caçamba do caminhão. E eu andei bastante. Acho que andei uns 15 ou 20 minutos. Eu tinha que fazer uma rampa de ré e fazer uma ré de uns 100 metros, mais ou menos, com o caminhão, acompanhando a guia. Mas não tinha *baliza*, assim...

SONIA – Vocês fizeram ré, no exame?

ELSON – Nem na aula.

- LUCAS** – Só para a *baliza*.
- ALICE** – Só para a *baliza*.
- GENI** – O meu exame teve *baliza*, garagem de frente, passar por dentro de um obstáculo, fazer ré. Daí, você sai na rua pra fazer tudo isso, na rua.
- SONIA** – Você tirou a Carta depois do Código Novo?
- GENI** – Não. Foi no Antigo.
- SONIA** – Em qual cidade?
- GENI** – Batatais.
- VALTER** – Não é uma coisa padronizada.
- ALICE** – O exame teórico, no mínimo, deveria ser igual. Em São Paulo vocês fazem tudo teste, não é?
- ELSON** – Sim.
- ALICE** – A gente tem dissertativa.
- ELSON** – Tem, também.
- ALICE** – E as plaquinhas dissertativas, se você coloca um artigo diferente do que estava no livrinho que eles te dão, é considerado errado. Eu achei o cúmulo porque se em vez de eu colocar “o”, eu colocasse “um”, entendeu? Um exemplozinho banal. Mas eu estava entendendo o que estava querendo dizer a placa. Não, é considerado errado, porque eu troquei aquilo ali, uma palavrinha, que não estava igual a do livrinho. Entendeu? É um jeito, também, deles segurarem você. Eu fiquei sabendo que se você tirar a Carta em São Paulo, mesmo no Código Novo, é tudo teste. Não sei qual é o adequado.
- VALTER** – Eu fiz os dois.
- SONIA** – O que quer dizer “os dois”?
- VALTER** – Tanto as perguntas que são testes quanto as dissertativas. A parte de legislação era teste. A parte das placas era dissertativo.
- ELSON** – A única coisa que eu escrevi quando eu fiz, foi um ditado. O cara ditou uma frase pra eu escrever! (*risos*) O cara ditou uma frase! Eu não estou brincando!
- SONIA** – Mas essa frase era um problema, era uma questão?
- ELSON** – Não! Não era um problema. Era pra ver se eu sabia escrever ou não! Eu não estou brincando! (*mais risos*). A primeira coisa que aconteceu... Tinha um monte de gente no DETRAN e o cara falou: - “*Vai ter, primeiro, um ditado*”. E teve um ditado! No DETRAN de São Paulo, eu tirei *Carta* no ano de 1996. E todo mundo que tirou nesse ano, pode ter certeza que fez um ditado, também! Era uma frase curta, mas uma coisa, assim, ridícula. E a senhora que falou, falou duas vezes, uma frase que cabia numa linha!
- SONIA** – Pelas colocações de vocês, eu estou começando a sentir medo de ser pedestre! (*muitos risos e sinais de concordância com a cabeça*).

LUCAS – Eu pensei nisso. Eu teria medo de ser pedestre de um motorista recente. Eu não me considero, totalmente, cem por cento preparado para pegar o carro. Eu ainda acho que... Tem vezes que eu pego o carro e eu sinto um tipo de deficiência. Por exemplo: “Ah! Isso eu não sei como reagir nessa situação, frente a isso que está acontecendo”. Vamos supor: você toma uma “fechada”, de repente, num dia de chuva. Entendeu? Sinceramente, eu não sei como fazer. Mas eu acho que a prática vai melhorando isso.

SONIA – Você acha que a prática vai aperfeiçoando?

LUCAS – Pra mim parece o único jeito de sanar esse problema: seria prática, muita prática.

SONIA – Eu quero voltar a uma fala da Alice. Quando você falou que a sua auto-escola foi menos ruim do que as outras, você citou que teve noções de Direção Defensiva. Como foi isso? Conte a sua experiência.

ALICE – Eu aprendi mais ou menos “na marra”. Igual eu falei que eu achei o CFC inútil. Isso eu achei. Tive Curso de Mecânica... Tive, tirei 10 na provinha. Lindo. Mas eu não sei trocar um pneu! Juro.

SONIA – O que perguntaram na prova?

ALICE – O que o professor acabou de falar. Esta peça, não sei o quê... (*fim do lado B da fita nº 1*). Tivemos noções de meio ambiente. E a gente saiu num intervalinho e saímos na rua. Cidadania e... você viu gente ali desrespeitando tudo aquilo. Eu acho inútil.

SONIA – O que você aprendeu em Cidadania?

ALICE – Ah! Não lembro, agora. Pra ver como foi bom! (*risos*). Ensinam a ter boas maneiras. Mas é uma coisa que você aprende no berço. Entendeu? Ou você cresce com isso ou... você não vai aprender numa aulinha rápida de CFC a ser um bom cidadão, a respeitar o meio ambiente... Se você já joga papel na rua, não vai ser com uma ou duas aulinhas que você vai parar de jogar papel na rua.

SONIA – São quantas aulas?

ALICE – Uma semana de aulas; cinco dias. Outra coisa que eu também achei inútil, foi *Primeiros Socorros*, porque eles falam um monte de coisas, falam, falam. O instrutor que deu essas aulas não sabia nem falar direito! Eu não tive uma preparação muito boa dele. Aí eu fui aprender, “na marra”, direção defensiva porque, como eu falei, eu andava mais na cidade.

VICTOR – Você recebeu algumas noções, somente, porque tem *Curso de Direção Defensiva* que dá diploma, tudo. Constam as horas.

VALTER – Deixa só fazer uma observação. Esse nome, pra mim, está errado. Não deveria chamar *Direção Defensiva*; deveria chamar *Direção Preventiva*. Porque, de defesa, você não tem nada! Porque, quando me falaram, eu pensei que iam ensinar a dar “*cavalo-de-pau*” (*muitos risos*), se defender em caso de seqüestro... Interessante! De repente, eu peguei um livrinho: como fugir de um *aquaplay*! Não é defensiva; é preventiva.

VICTOR – Mas o meu pai fez duas vezes esse Curso de *Direção Defensiva*, aqui em Sorocaba. E acontece um caso lá de um caminhão, que está a tantos metros de você, e começa a fazer... o que você tem que fazer? Então, eles ensinam como. Por isso é que se chama *Direção Defensiva*. Já não seria *Preventiva*. Você tem que se defender dessa situação. A situação está acontecendo e você tem que saber o que fazer.

SONIA – Talvez, aprender a se prevenir, em alguns casos e, a se defender, em outros?
Agora, voltando à fala da Alice, eu estou tentando distinguir dois aspectos. Não sei se estou certa. Quando você falou que achou inútil a aula de Primeiros Socorros, fiquei com esta dúvida: é inútil aprender as noções de *Direção Defensiva ou Preventiva*, ou é inútil o modo como eles ensinaram?

ALICE – O modo como eles ensinaram. Eu estava fazendo uma comparação. No CFC, o ensino foi péssimo. Agora, eu fiquei passeando muito pela cidade, porque eu sabia dirigir e, mesmo assim, tinha que fazer 15 aulas. Fiquei muito tempo com o instrutor e, então, ficamos andando e, enquanto eu andava, aconteceram coisas que eu precisava me defender. Se eu estivesse dirigindo do jeito errado e, aí, então, ele me ensinou como fazer isso, melhor. Os macetes que ele (*olhando para o Valter*) disse que sentiu falta, eu acho que ele me passou vários. Eu conversei muito com o meu instrutor. Mas ali, na prática. No CFC, pra mim, é inútil. Uma semana, assim, perdida.

SONIA – Vocês sabem o que quer dizer CFC?

VICTOR – Acho que é Centro de Formação de Condutores.

É bonitinha a ideologia deles. Todos fizeram curso na UNICAMP¹⁰³ e tal.

ALICE – Mas, como eu falei: *Primeiros Socorros*. Eu acho que eu fui uma das pessoas mais polêmicas na sala do CFC, porque eu não concordava com nada, daquilo. Daí me fizeram de *cobaia*, em *Primeiros Socorros*. E, quando eu vi, estavam fazendo tudo errado em mim. Eu tive *Primeiros Socorros* no Colégio, eu tinha um amigo bombeiro e, numa das aulas de Educação Física, eles ensinavam a socorrer alguém. E, no CFC, eles pegavam a gente de maneira totalmente errada. Deviam ensinar assim – “*Não toca*”, ia ser muito melhor do que eles tentarem ensinar uma coisa... Se alguém vier me socorrer e tiver aprendido *Primeiros Socorros* no CFC... “*Tira a mão de mim*”, entendeu? (*risos*) Juro! Me deixa aqui.

VALTER – Porque o socorro errôneo pode vitimizar mais do que o próprio acidente.

VERA – Mas eles ensinam bem errado, mesmo! O meu irmão fez esse curso porque estava tirando *Carta*, agora, por esse novo Código. Eles ainda falaram assim: que se houver algum acidente na rua e a pessoa tiver algum problema no pescoço, você pega e puxa, assim (*fazendo gestos para demonstrar*) e você põe no lugar! (*muitos, muitos risos*).

SONIA – Ensinaram isso?

VERA – Você pega e puxa porque, assim, a pessoa já volta.

ALICE – Meu Deus!

VERA – Ensinaram isso lá numa aula prática deles, de *Primeiros Socorros*.

VALTER – Eu tenho uma amiga que ela também estava tirando a *Carta* depois do novo Código e ela me contou algumas coisas, assim, desse tipo. O pessoal começa a se empolgar com esses assuntos relacionados à saúde, da área de biológicas. E o pessoal começou a se empolgar com os *Primeiros Socorros* e o cara falava como se fosse obrigação de todo mundo ajudar. Eu acho que é pelo contrário: se não sabe, não ponha a mão; se sabe, também não ponha a mão. Espera o Resgate chegar. Pô, agora que a gente está vendo algumas coisas de como é que a gente tem que agir... Eu, pelo menos, não me sinto preparado... Num acidente de carro, o cara está mal. E aí, o que a gente faz? Surgem tantas dúvidas, né? E eles dão esses *Primeiros Socorros* de modo muito superficial, ridículo. E, aí, no meio da aula, o pessoal diz: - “*Como é que faz a traque?*”

¹⁰³ A Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP) foi a primeira universidade brasileira a oferecer um curso de capacitação para os “*instrutores*” de trânsito, a partir da nova legislação de trânsito (CTB/97).

Pô, esses caras queriam aprender a fazer traque! (*risos*) Sabe? E, daí, um cara começou a ensinar. Eu acho que, em primeiro lugar, tinha que ser ensinado isso, a não por a mão. Depois... E, outra coisa, aquele negócio que o governo mandou colocar, o *Estojo de Primeiros Socorros* é ridículo, porque aquilo estimula o pessoal a botar a mão (*vários/as falando ao mesmo tempo; falas ininteligíveis*).

LUCAS – *Band-aid e gaze!*

VERA – Uma pessoa que tenha sofrido um acidente muito grave e precise do seu socorro rápido, naquele kit tem um *band-aid*, uma faixinha. Não tem sentido, aquilo.

VICTOR – Depois, foram feitas campanhas para doarem todos porque, de primeiro, era obrigatório.

LUCAS – Eu queria falar assim: não adianta você ter gaze, esparadrapo, depois a pessoa não sabe usar. Ou o acidentado requer outros cuidados além desses daí.

ALICE – Eu acho que é uma pessoa simples, assim...

LUCAS – Uma tesourinha de plástico que vinha nos kits que não corta nem vento, direito...

VERA – Mesmo que fosse um profissional trabalhando ali, aquele kit não serve pra nada!

ALICE – Era uma pessoa simples que estava fazendo o curso comigo, tinha um mínimo de cultura, e você percebia que o instrutor falava tanto, as pessoas se achavam tão aptas (entendeu?), tão conhecedoras daquilo que, se alguém sentado ali, sáísse lá fora e visse um acidente, ele teria que socorrer. E isso é que é o pior. Parecia mais um estímulo mesmo – “*Não, você pode!*”

VICTOR – Se o Dr. José Mauro¹⁰⁴ escuta essa, ele enfarta!

SONIA – O Coordenador da *Liga de Emergência e Trauma*¹⁰⁵?

VICTOR – É (*muitos risos*).

SONIA – Os bombeiros do *Resgate* de Sorocaba têm orientação dele, acho que da *Liga*, também...

ELSON – Toda reunião que tem, dos bombeiros, tem pessoal da *Liga*. Tem Relatório dos bombeiros pra cá; tem Relatório da *Liga* pros bombeiros.

VERA – Tem dois bombeiros que resolveram cursar Enfermagem aqui, na PUC-SP. Os dois Marcos. Um deles está no 4º ano.

VICTOR – Mas o Marcos Tadeu, que está no 4º ano, é bombeiro mas não é do *Resgate*.

¹⁰⁴ O Dr. José Mauro da Silva Rodrigues, docente na Faculdade de Ciências Médicas da Pontifícia Universidade de São Paulo/campus Sorocaba, é orientador da *Liga de Emergência e Trauma* dos/as alunos/as dos cursos de Medicina e de Enfermagem.

¹⁰⁵ A *Liga de Emergência e Trauma* dos/as alunos/as dos cursos de Enfermagem e Medicina da Faculdade de Ciências Médicas da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo/campus Sorocaba, iniciou seus trabalhos em 1997. Sob orientação do Dr. José Mauro da Silva Rodrigues, estagiam no *Resgate* do Corpo de Bombeiros de Sorocaba/SP; promovem palestras; realizam o teste do bafômetro, em bares da cidade, seguido de orientações; realizam pesquisas sobre uso do cinto de segurança, de telefone celular, dentre outros assuntos.

VERA – E o outro está no 1º ano.

VICTOR – Ele é sargento do *Resgate*.

SONIA – Foi através desse contato entre a *Liga de Emergência e Trauma* e o Corpo de Bombeiros de Sorocaba, que eles acabaram resolvendo fazer o curso de Enfermagem?

VICTOR – Sim (*Vera faz sinais afirmativos com a cabeça*).

SONIA – Bom, voltando à questão da *Direção*, ou *Defensiva*, conforme o Victor tentou caracterizar, ou *Preventiva*, da maneira como o Valter justificou e, eu já ouvi uma terceira denominação, *Direção Segura* (isto é, alguns cuidados que aumentariam a probabilidade de evitar acidentes)..., voltando a essa questão, vocês consideram necessário fazer um curso desses, ou durante a aprendizagem ou, até depois, pois pelo novo Código, depois de um ano, a pessoa, se não cometeu nenhuma infração grave, passa da *Licença para Dirigir* para a Carteira de Motorista. Ou agora, depois de 4, 5, 6 ou 10 anos de *Carta*? Vocês acham que traria algum benefício, pessoal ou social, freqüentar algum curso desse tipo?

VALTER – Eu acho que ajuda. Apesar de eu achar o nome errado, eu acho que é válido, mas eles deviam ser aprofundados como no caso desses que seu pai fez (*olhando para o Victor*). Apesar de fugir do nome, você saber lidar com essas situações, eu acho importante. Você pega um piloto novato que pode fazer uma bobagem qualquer e pode causar um acidente. Eu acho importante, mas eu acho que devia ser mais bem dado, mais aprofundado.

SONIA – Dirigir com animais soltos no carro e com crianças, estaria dentro da questão de *Direção Preventiva*?

LUCAS – Sim. Eu tenho exemplo em casa. Às vezes, eu tenho que transportar cachorro... minha mãe é criadora e, sabe, tem a caixa, toda bonitinha mas, nem sempre... Às vezes, você está com pressa, bota o cachorro dentro do carro, suja tudo... O cachorro vem e pula em cima, ataca o motorista, o câmbio, vai... fica batendo a pata; você nunca sabe o que ele vai fazer. Atrapalha, lógico!

SONIA – E criança?

LUCAS – Criança? Eu não tenho experiência.

ALICE – Eu tenho. A amiga da minha mãe, ela estava com as crianças no banco traseiro, normal e, começaram a brigar por causa de um *Bis*. Coisa estúpida!

VERA – Pra elas, não.

ALICE – Acabou não sendo estúpida porque, por causa disso, ela capotou o carro, as crianças atrapalharam e, uma das crianças morreu!

SONIA – Que acidente!

ALICE – Por causa de um *Bis*, um chocolate! Elas estavam brigando e eu acho que elas começaram a se pegar.

VERA – Ela virou pra trás, para separar?

ALICE – Não sei como aconteceu. Não sei se as crianças estavam agitadas e ela também deve ter ficado nervosa e, as crianças deviam estar pulando, não devia ser só brincadeira, e ela acabou capotando o carro; e uma das crianças morreu.

- SONIA** – Era filha dela?
- ALICE** – Era filha. Elas eram pequenas. Eram duas irmãs, na época. A que era mais nova tem a minha idade, agora. Tem 19 anos. E a que morreu era um pouquinho mais velha. Mas elas eram muito crianças. Elas estavam no banco traseiro, medida segura, mas não foi suficiente.
- VICTOR** – Brecar é parar? É assim?
- LUCAS** – Não! (*várias concordâncias*).
- SONIA** – Vocês já pensaram nisso? Já têm alguma experiência a respeito?
- VERA** – Já (*vários/as respondem simultaneamente*).
- LUCAS** – Nem sempre dá tempo! Às vezes, a distância não é segura. Às vezes, você breca, você não chega lá e vem um carro que está atrás de você e não consegue brecar e acerta você.
- VICTOR** – Às vezes, é o freio do carro que não está bom.
- ELSON** – Às vezes, é o motorista do carro que não está bom! (*risos*).
- LUCAS** – Fluido de freio é uma coisa que, assim, geralmente, você esquece que o carro tem! Pneus...
- SONIA** – Há fatores que aumentam a probabilidade de ocorrência de um acidente ou será que a habilidade do/a motorista supera? Vocês se consideram bons motoristas? Dirigem bem? O primeiro que tocou nesse assunto foi você, Lucas. Você acha que ainda tem umas habilidades que você precisa aprender melhor?
- LUCAS** – Sim.
- SONIA** – O que é dirigir bem? O que é dirigir com responsabilidade? Com cidadania? Que qualidades vocês têm como motoristas? Que dificuldades ainda têm e acham que ainda irão melhorar, superar?
- VICTOR** – Eu acho que dirijo bem, sem problema.
- SONIA** – Você nunca causou acidente?
- VICTOR** – Ah! Sim, banal; acidente sem maiores novidades.
- SONIA** – Quantos anos de carta?
- VICTOR** – Quase 10 anos.
- SONIA** – Se eu fizesse essa mesma pergunta para você, quando você tivesse 2 anos de *Carta*, você responderia da mesma maneira?
- VICTOR** – Eu acho que o ato de dirigir, eu acho que responderia mas, quanto à responsabilidade, seria diferente a minha resposta. Hoje em dia eu acho que eu estou mais calmo para dirigir, penso mais. Antigamente, acho que eu era mais “*porra louca!*”
- SONIA** – Você está fazendo uma diferenciação entre a técnica (que parece não ser muito complicada) e a responsabilidade?

VICTOR – Eu acho que lidar com o carro não é complicado, não é coisa difícil. O mais complexo é lidar com os fatores que causam acidente. Eu acho que isso que é mais complicado: lidar com esses fatores aí.

SONIA – Quais são esses fatores?

VICTOR – Dirigir alcoolizado; dirigir desatento (olha de um lado, olha do outro, acena para outras pessoas); dirigir usando celular (e vai se empolgando com a notícia que está recebendo, ou vai se enraivecendo e, de repente, está mais ligado na informação do que no carro); excesso de velocidade; não usar o cinto de segurança; querer competir com o outro carro que quer ultrapassar a gente... o cansaço, o sono... quando você está “fodido” com alguma coisa, quando você não está bem, está nervoso. Acho que é a pior hora para dirigir.

SONIA – O carro serve para descarregar tensão emocional?

VICTOR – Não sei... Acontece o seguinte: eu já viajei, eu dirigindo... o outro motorista fez uma coisa errada e eu ficava “louco”! E quando eu não estava dirigindo, mas estava ao lado de outra pessoa, como acompanhante, e acontecia... eu queria acalmar a pessoa. A pessoa que ficava agitada. Eu, não!

SONIA – Mas quando você estava na direção...

VICTOR – É, parece que você fica meio cego...

SONIA – O modo como você dirige é o mesmo modo como você é profissional de enfermagem, como você é aluno aqui? Quer dizer, a sua maneira de ser, enquanto pessoa... é desse mesmo modo que você dirige ou, na direção, você muda um pouco?

VICTOR – Hoje em dia, acho que sim. Agora... mas nem sempre foi assim.

SONIA – Por quê?

VICTOR – A gente é mais novo, quer aparecer...

SONIA – Obrigada pela sua presença, Victor¹⁰⁶.

VICTOR – Até logo.

SONIA – Elson, você é um bom motorista?

ELSON – Sou.

SONIA – Não me lembro mais quanto tempo de *Carta* você tem.

ELSON – Tenho bastante tempo. Eu tirei em 1996. São 6 anos.

SONIA – Essa mesma pergunta que eu fiz para o Victor, você responderia da mesma maneira, depois de um ano ou dois de *Carta*?

ELSON – Não!

SONIA – Então, o tempo de *Carta* vai...

¹⁰⁶ O Victor trabalha no período noturno, em um hospital da cidade de Sorocaba, a partir das 19 horas.

- ELSON** – Eu acho que é o que vale, o tempo de *Carta*, a prática.
- SONIA** – E essa expressão que o Victor usou, “*porra louca*”, o que será que quer dizer?
(*Eu não perguntei a ele o que ele estava entendendo, porque ele precisava sair. Ele estava no limite do horário de sair para ir trabalhar.*)
- ELSON** – Eu estou entendendo assim: eu saio com o carro e vou acima do limite, porque eu confio em mim, porque eu sou o bom...
- SONIA** – Todo jovem é assim?
- ELSON** – Não, porque quando eu pegava o carro... eu pego até hoje e o carro não é meu. Então, começo diferente. No momento em que a coisa não é sua, você não pode fazer besteira.
- SONIA** – E se for sua, pode? (*muitos risos*).
- ELSON** – Não sei! Não sei porque eu nunca tive carro meu! Mas eu acho que não! Eu acho que não! É uma questão de você valorizar a sua vida, também. Então, eu nunca abusei.
- SONIA** – Seus pais dirigem?
- ELSON** – Porque é assim... É... é... Minha tia dirige e o meu tio dirige, também.
- SONIA** – Você aprendeu em casa ou na auto-escola?
- ELSON** – Aprendi em casa. Aprendi a dirigir antes de entrar na auto-escola. Mas não na rua, no trânsito.
- SONIA** – Em função do adiantado da hora, vamos ouvir, um pouco, a Geni. Como você chegou a aprender a dirigir?
- GENI** – Eu comecei... não sei... foi uma coisa natural! Passou o meu aniversário e eu fiz 18 anos, no começo de dezembro. Então, foi natural eu ir atrás da minha *Carta*. Como um processo natural.
- SONIA** – Natural quer dizer a necessidade de que a Alice falou?
- GENI** – Não, necessidade, não.
- SONIA** – Seria, então, motivação, vontade?
- GENI** – Não tinha muita, também. Eu sempre andei muito de bicicleta. Sempre gostei bastante de bicicleta. Não sei... uma coisa natural... Minha irmã fez 18 anos e tirou *Carta*. Eu fazer 18 anos, estava no período de férias e tirei *Carta*. É a idade. Com 16 anos, eu tirei o *Título*. Com 18, eu podia tirar a *Carta*. Não que eu tivesse vontade (*muitos risos*) mas, eu estava sem fazer nada, nas férias, aproveitei para tirar, para não deixar mais para a frente, porque eu ia precisar, mas não que naquele momento eu tivesse precisando. Eu não queria deixar mais para a frente porque algum dia eu ia ter que tirar... Se eu já podia tirar com 18, então eu tirei com 18.
- SONIA** – Você aprendeu antes de entrar na auto-escola?
- GENI** – Não. Eu tive muito medo. Eu demoro para aprender as coisas... Andar de bicicleta, o meu irmão mais novo andou antes que eu! De carro, o meu irmão mais novo antes que eu. Eu tenho dificuldade de aprender. Eu tenho muito medo do que eu não estou com o pé

no chão. Tudo o que eu não estou com o pé no chão, eu tenho um pouco de medo. Eu demoro. Tanto é que eu fiz 20 aulas, por vontade própria!

SONIA – Depois que você estava com a *Carta*, você sentiu medo de dirigir?

GENI – Não! Eu fiz 20 aulas, daí eu sabia que eu estava preparada, passei, daí já comecei a dirigir.

SONIA – Você se considera boa motorista, agora, ou desde que obteve a *Carta*?

GENI – Eu acho que eu sou pior agora, do que antes.

SONIA – Por quê?

GENI – Na velocidade. Eu faço tudo igualzinho a auto-escola, dirijo bem, na técnica, mas o meu problema é velocidade.

SONIA – Muita ou pouca?

GENI – Muita (*muitos risos*). Eu não tenho controle. Antes eu andava devagarzinho, porque estava começando. Agora eu sei mexer no carro, eu sei os barulhos do carro, eu sei quando estou fazendo coisa de mais ou de menos. Antes eu tinha esse problema. Agora é velocidade que eu não percebo e, de repente, eu vou embora. O meu problema maior, agora, é esse.

SONIA – Na estrada ou na cidade?

GENI – Na estrada e, na cidade, também, em avenidas. Principalmente, se eu estiver atrasada. Geralmente, eu estou atrasada! (*risos*). Eu venho rápido. Eu moro quase em Votorantim, aqui em Sorocaba. Eu moro do lado do Esplanada¹⁰⁷. E eu morava aqui, no ano passado, pertinho da faculdade. Então, o meu tempo não está muito... Eu saio sempre atrasada! Eu pego só avenidas! (*Fim do lado A da fita nº 2*).

SONIA – Por que será que você não teme ultrapassar os limites de velocidade?

GENI – Eu confio bem mais em mim! A velocidade parece uma conseqüência dessa confiança.

SONIA – Valter, você dirige bem, hoje, ou dirigia bem já desde o começo?

VALTER – Não. Eu acho que eu dirijo bem, hoje. Quer dizer, melhor do que antes.

SONIA – Você quer falar, Alice?

ALICE – Eu acho que eu dirijo bem. Eu acho que eu sou cautelosa, embora eu ache, também, que eu corra um pouco, mas eu sei onde eu estou andando acima. Viajando de Itapetininga até aqui, eu pegava muito trânsito. A hora que liberava, para compensar, andava um pouco acima, quando dava, não tinha nada, a pista livre, não tinha a possibilidade de um animal cruzar a pista... não tinha nenhum carro. Eu acho que eu estava segura.

SONIA – E você, Vera, dirige bem?

¹⁰⁷ A entrevistada quer dizer que reside próximo ao Esplanada Shopping Center, situado na divisa das cidades de Sorocaba e Votorantim e, distante, portanto, da Faculdade de Ciências Médicas do CCMB/PUC-SP.

VERA – Porque eu acho que, às vezes, em São Paulo, principalmente, embora o trânsito seja bem mais caótico, mas eu vejo menos vezes, aqueles pequenos deli-tos, como o cara não dar seta, o cara ultrapassa pela direita, dá seta para a esquerda e entra para a direita. (*risos*) Eu vejo bem menos isso lá em São Paulo do que aqui. É claro que eu dirijo bem menos lá em São Paulo do que aqui. Mas lá, se eu preciso entrar em algum lugar, alguém me dá passagem. Aqui, parece que você está competindo com o outro. Eu acho isso um inferno! Eu acho que a palavra é imprudência e para isso eu sou muito chata. Por isso que eu acho que eu dirijo bem, porque eu sou muito chatinha com regras: se é para usar cinto, eu uso cinto; se o nenê tem que ir no cadeirão, vai no cadeirão sempre, nunca no colo.

SONIA – Me dá um outro nome para isso que você chama de “*chata*”.

VERA – É consciência do perigo, consciência da segurança, consciência da importância de obedecer a regra. Se existe a regra é porque existe um porquê disso. Eu acho que se a gente não seguir o que está previamente estipulado, é um risco maior para a gente. Eu não penso somente em mim, como motorista, que posso bater o carro, mas penso num pedestre, numa criança que esteja correndo... qualquer coisa assim.

SONIA – Alguém mais quer falar?

LUCAS – Eu não falei. Eu só queria dizer que eu acho que eu dirijo, hoje, um pouquinho melhor mas, como a Geni falou, o meu problema também é velocidade! Não tô nem aí, sinceramente. Eu sei que tem limite de velocidade quando eu lembro que tem radar! Eu nunca tomei multa mas eu pego a estrada, assim, sempre acima do limite de velocidade. E, também, por eu me sentir um pouco mais seguro do que antes. E na cidade, tudo.

SONIA – Pelo que vocês estão colocando, a segurança maior, a familiaridade com o volante, com as ruas, vai soltando um pouco mais o/a motorista nessa questão da velocidade?

GENI – Vai (*vários sinais de concordância com a cabeça*). Além da música.

SONIA – Você dirige ouvindo música?

GENI – Sempre!

ALICE – Acho que também tem que respeitar o limite do carro. Quando eu estou com o carro do meu pai, que eu sei que é melhor, eu sinto uma estabilidade maior e eu sinto que eu posso mais. O carro da minha mãe tem uma estabilidade muito menor. Eu começo a correr, eu fico com medo; dá a impressão que ele perde um pouco.

SONIA – Geni, que tipo de música você ouve?

GENI – Eu vejo isso na estrada. Eu gosto de ouvir música alta. Daí eu canto junto, sozinha! (*muitos risos*). É um problema, porque sempre eu faço isso. E, geralmente, de lá pra cá¹⁰⁸, a pista é tranqüila. É tripla. Então, muito tranqüila. Então, vai embora, cantando e, quando eu olho, eu estou muito acima do limite. Geralmente, eu passo bastante. Daí eu começo a sentir o carro meio assim, eu já estou muito acima, daí eu vou diminuir. Mas eu diminuo, o quê? Um pouquinho, daí já vai de novo. Daí é um problema!

SONIA – É música clássica?

GENI – Não! (*risos*) É música de cantar.

¹⁰⁸ A entrevistada quer dizer, da cidade de Batatais/SP para a cidade de Sorocaba/SP.

SONIA – Alguém daqui dirige ouvindo música clássica?

VERA – Ah! Eu já dirigi antes.

LUCAS – Quando eu estou com o meu pai, eu sou obrigado a ouvir música clássica! *(risos)*.

SONIA – Ajuda? Atrapalha?

LUCAS – Ajuda. Acalma muito. Pra mim, acalma muito.

ALICE – Mas eu começo a ficar com tédio. Eu fico com a consciência mais atenta. Começo a viajar demais, eu perco... Se eu escuto uma música mais agitada, porque eu gosto, eu fico mais atenta.

VALTER – A música, pra mim, também serve pra chamar a atenção. Eu, particularmente, gosto de tudo quanto é tipo de música, então... pra mim, tanto faz, desde que tenha um barulho, assim. Porque, senão, pra mim, fica aquela coisa de trânsito, trânsito, trânsito... De repente, eu tô muito preocupado com o trânsito, fazendo coisas desnecessárias.

GENI – A música, eu acho que deixa mais atento, só que... porque quando eu venho com um carro sem música, me dá muito sono, por mais que eu tenha dormido, dá sono... porque é sempre a mesma coisa, a mesma rotina e eu sozinha. E é muito tempo... três horas e meia sozinha. Daí eu começo a cantar música, eu mesma... ou fico falando coisas, porque dá muito sono. Eu vou pra Batatais, eu durmo 12 horas e, aqui, eu quase não durmo. Chego lá, eu desmaio. Por mais que eu tenha dormido, eu sinto muito sono.

SONIA – Noticiário, jornal falado, vocês também ouvem?

GENI – Não! É música, mesmo! *(várias respostas afirmativas com a cabeça)*.

SONIA – Não temos mais tempo. Que pena! Então, agradeço a presença de todos e todas e espero contar com vocês, novamente, no próximo dia 22 deste mês, também uma quarta-feira. Obrigada.

◆ ◆ ◆

2ª ENTREVISTA REFLEXIVA

DEVOLUÇÃO

DATA	22 de maio de 2002
LOCAL	Sala nº 103, 1º andar do prédio do Centro de Ciências Médicas e Biológicas da PUC-SP/campus Sorocaba
HORÁRIO	das 17 horas às 19 horas

PARTICIPANTES

NOME	CURSO	SÉRIE	IDADE	TEMPO DE HABILITAÇÃO
ALICE	Medicina	1ª	20 anos	2 anos
LUCAS	Medicina	1ª	20 anos	2 anos
ELSON	Medicina	2ª	24 anos	6 anos
GENI	Medicina	2ª	21 anos	3 anos
VALTER	Medicina	2ª	21 anos	3 anos
FLÁVIA	Enfermagem	1ª	22 anos	4 anos
VERA	Enfermagem	3ª	24 anos	6 anos
VICTOR	Enfermagem	3ª	27 anos	9 anos
BRENO	Ciências Biológicas	3ª	23 anos	1 ano
HELENICE	Ciências Biológicas	3ª	20 anos	1 ano
SONIA	Entrevistadora	-----	-----	-----

OBS.: todos/as estiveram presentes na 2ª Entrevista Reflexiva.

SONIA – Boa tarde! Passaram bem? (*Sinais afirmativos com a cabeça*). Iremos realizar, hoje, a *Segunda Entrevista Reflexiva*, com presença total, pois os três participantes, que não puderam comparecer na *Primeira*, estão presentes no dia de hoje. Então, peço a vocês três para se apresentarem: nome, curso que fazem, série em que estão, cidade em que residem e quanto tempo de *Carta* têm. Para vocês se situarem, irei apresentar seus colegas que estiveram na *Primeira Entrevista*:

- Geni – está no 2º ano de Medicina e é de Batatais (*sorri*).
- Valter – também do 2º ano de Medicina e é de Jacareí (*sorri*).
- Elson – do 2º ano de Medicina; é de São Paulo (*sorri*).
- Alice – do 1º ano de Medicina; é de Itapetininga (*sorri*).
- Lucas – do 1º ano de Medicina; é de Salto (*sorri*).
- Vera – do 3º ano de Enfermagem; é de Sorocaba (*sorri*).
- Víctor – também do 3º ano de Enfermagem; é de Sorocaba (*sorri*).

A palavra está com vocês, agora.

FLÁVIA – Eu sou Flávia, sou de Piracicaba e estou no 1º ano de Enfermagem.

HELENICE – Eu sou Helenice; faço Ciências Biológicas e estou no 3º ano. Sou aqui de Sorocaba.

BRENO – Sou Breno, do 3º ano de Ciências Biológicas. Também sou de Sorocaba.

SONIA – Bem, hoje é dia da *devolução* e, *devolução* significa eu falar, resumidamente, o que entendi da fala de vocês, durante a *Primeira Entrevista*, dando a minha interpretação. Espero a ajuda de todos/as vocês, no sentido de retificar, ratificar ou acrescentar informações, se necessário for. E, nesse processo, eu vou tentar inserir vocês três, que estão vindo hoje pela primeira vez, no assunto. Até por questão de fidedignidade, vou começar lendo o que redigi.

Quando perguntados/as como foi o processo de aprender a dirigir, alguns dentre vocês disseram que aprenderam em casa e, outros, na auto-escola, mas todos não pouparam críticas ao modo como a auto-escola ensinou. Apontaram, também, irregularidades durante o *exame*: procura de falsos erros, por parte do examinador; negociação para obter a *Carta*, mesmo quando reprovado; estupidez do examinador; ditado de português; venda da *Carta*. Em resumo, uma *máfia* bem organizada para arrecadar dinheiro! Essas informações apareceram, em parte, no início da *Primeira Entrevista*, mas, também, ao longo da mesma. Isso me fez pensar se vocês não foram rígidos/as demais em seus julgamentos, uma vez que as pessoas reprovadas poderiam, mesmo, não estar aptas a dirigir? Fez-me pensar, também, que ao colocarem a culpa na auto-escola, pelo péssimo ensino, mesmo que a auto-escola mereça todas as críticas que vocês fizeram, não é uma forma de diminuir a responsabilidade de cada um/a de vocês, ao dirigir? Tipo esse raciocínio: - “*Se acontecer alguma coisa comigo, algum acidente, se eu fizer alguma coisa errada, por exemplo, mas, também, eles me ensinaram tão mal!*” Vocês entenderam a minha colocação? Colocar a culpa na auto-escola diminui a culpa de vocês, ou a auto-escola merece, mesmo, todas as críticas que vocês fizeram?

VALTER – Eu começo. Eu queria responder cada uma das duas perguntas, em separado. Quanto a mim, eu não retiro as minhas críticas porque as auto-escolas que eu conheço são da minha cidade e eu sei que existe, mesmo, essa *máfia*, lá. Todas fazem o mesmo percurso, todas ensinam as mesmas coisas. A não ser que você fique lá fazendo muito mais aulas; em compensação, você vai pagar muito mais pelas aulas. Eu também fiz pelo Código antigo, ou seja, eu não tinha uma quantidade limite de aulas; fazia quanto queria. E, da outra vez, também, que muito se aprende dirigindo e, não, na auto-escola. Então, eu acho que se eu tiver um erro, o erro é meu porque eu aprendi dirigindo. Se eu não aprendi na auto-escola, então, não tem como acusar a auto-escola por uma falha que eles não têm culpa.

SONIA – Mas quando eles aprovam um candidato, é como se eles dissessem: - “*Este cidadão (ou esta cidadã) está apto para dirigir à noite, de dia, na estrada, na cidade, sozinho ou levando uma pessoa*”. A sua *Carta* é uma *Carta* plena para dirigir em qualquer estrada ou cidade do Brasil. Eles assinam que você está apto pra tudo. E, agora, com o Mercosul, também nos países da América do Sul.

VALTER – Deixa eu fazer uma metáfora. No vestibular, a gente compra a vaga e não está apto a entrar numa faculdade. Uma pessoa que compra a *Carta* nem sempre está apta a dirigir.

SONIA – Valter, você disse, há quinze dias, que a pessoa vai aperfeiçoando o dirigir, à medida em que vai dirigindo. Isso não é um risco? Um aluno do curso de Enfermagem que fez parte do *estudo-piloto* que realizei sobre esse mesmo assunto, colidiu 7 vezes durante os dois primeiros anos de *Carta*. Felizmente, sobreviveu! Um outro aluno, de Ciências Biológicas, que também fez parte do *estudo-piloto*, capotou o carro à noite, na estrada, porque dormiu ao volante. Ele me disse que deu *PT* no carro. Eu não conhecia essa expressão e perguntei o que era “*dar PT no carro*”. Ele me respondeu que era dar “*perda total*”. Só ficou intacto o lugar dele! E ele atribuiu ao pai, que faleceu em acidente de trânsito, a proteção do seu lugar intacto. Então, o que eu estou entendendo, quando vocês falam, é que cada um/a de vocês vai se tornando melhor motorista, à medida que dirige mais, porque vai ganhando prática. Daí a minha pergunta: será que não tem um modo menos arriscado de ganhar prática?

BRENO – Ter mais horas de prática na hora em que está tirando *Carta*?

SONIA – Eu não estou apontando solução! Eu só estou perguntando! (*risos*)

BRENO – Essas medidas de hoje em dia são para os primeiros anos de *Carta* serem bem mais rígidos, porque quando ocorre a maior probabilidade de acidentes são nos primeiros anos de *Carta*.

SONIA – Você fala da *Licença para Dirigir*?

BRENO – Não, eu digo as medidas do governo contra acidentes, ou atropelar e matar uma pessoa, durante o primeiro ano de *Carta*. Se acontecer um acidente durante o primeiro ano de *Carta*... porque essa idéia que eles colocaram de que perde a *Carta* quando é provisória, a *Licença* provisória... não sair já com a *Carta* definitiva. Essa medida já é por causa disso, eu acho.

SONIA – Tem uma medida punitiva, para o motorista jovem, mas tem, também, um sistema todo que não prepara bem?

ALICE – Mas não são só os jovens, assim... Eu acho que o problema é que a responsabilidade não é ensinada na auto-escola; a atenção não é ensinada na auto-escola. Pra mim, isso conta muito mais quando você está dirigindo. Você aprende a dirigir o quê? Você tem que conhecer o carro, você tem que saber controlar os pedais, engatar, passar a marcha, manobrar pra você estacionar... Você vai aprender isso, na auto-escola. Agora, ter responsabilidade, não dá. Eu falei no outro *encontro*, que eles querem ensinar *cidadania*, mas *cidadania* você aprende no berço. Você não vai aprender depois de velho, com alguém lá, te falando – “*Não, você não pode jogar papel na rua. Não, você não pode fazer isso*”. Daí, você diz – “*Eu fiz isso a vida inteira e não é agora que eu vou mudar!*” Entendeu? Ele elogiou o sistema novo... Dá muito mais medo, agora, da auto-escola, porque eles querem passar várias coisas. Como eu falei no outro *encontro*, os *Primeiros Socorros*... Eu sou contra, entendeu? Eu ia morrer de medo se alguém do CFC (que estava achando que estava sabendo tudo, que sabia como socorrer...), eu ia morrer de medo se alguém dali encostasse em mim, viesse me socorrer.

VERA – É assim: faz de conta que ensinou... faz de conta que aprendeu.

ALICE – Essas coisas novas, pra mim, acho que são inúteis, do modo como são ensinadas. Eu acho que até seria melhor não ter. *Primeiros socorros*, pra mim, ali, se não tivesse, seria até melhor! Eu percebi que as pessoas achavam que sabiam, mesmo. Se acontecesse alguma coisa, elas estariam aptas. Entendeu? Então, eu acho melhor se nem tivesse. Agora, o problema está aí... é atenção, é responsabilidade. Isso não tem como você jogar a culpa na auto-escola. Isso é com você! Isso tem que ser anterior... tem que ser ao longo da vida da pessoa. Eu sou a favor, assim... o meu colégio sempre levou palestrantes... (eu estudei no mesmo colégio, desde os três anos de idade); então, eu acho que isso ajudou. Informação, responsabilidade, como agir, cidadania... Foi uma coisa, assim, além dos meus pais, uma coisa que eu achei legal, que poderia ser introduzido isso: desde criancinha, você aprender... seja num zoológico, vamos fazer um piquenique, mas você aprende que você não pode, simplesmente, alimentar os bichos; você não pode deixar o seu papel ali jogado, no pátio... tem um lixo ali. Você aprende a aceitar, a suportar frente à civilização que está ali, em volta. Coisas assim podem ser ridículas, mas você aprende *cidadania* assim, pra mim. Você não aprende numa aula (acho que são duas aulas de *Cidadania* que eles dão, no curso de uma semana)... – “Ah! Você não pode fazer isso; você não pode fazer aquilo; você pode aqui!”

SONIA – Você quer dizer que a educação, a cidadania, a responsabilidade e o respeito vão sendo desenvolvidos ao longo da infância e da adolescência, em todas as situações: no zoológico, no recreio, na família e, daí, como consequência, a pessoa vai apresentar essas mesmas atitudes, no trânsito? Quer dizer, se ela não vai jogar papel na jaula dos animais, não vai jogar papel no chão, no recreio da escola, não vai jogar fora da lata de lixo, na casa dela, ela também não jogaria pela janela do carro?

ALICE – Eu acho! Eu acho! Você pode bater o carro por causa de uma latinha de refrigerante do carro da frente, na estrada. O cara, simplesmente, achou que podia jogar e “bum” na frente do vidro. Entendeu? Perde o controle. Assusta, mesmo! Você não está esperando. Aconteceu com o meu pai. Atrapalhou muito, assim. Jogaram um salgadinho, uma outra vez: veio e parou no vidro, na frente dele! E aí? O vento segura no vidro. Com o susto, você pode perder o controle do carro. O papel ficou ali até ele parar o carro.

SONIA – Essa posição que a Alice colocou é, também, o pensamento de vocês?

VERA – Eu acho assim, professora... eu concordo plenamente com ela. Mas é triste a gente ouvir, também, como foi dito aqui, que agiu como um cidadão, correto, como a sua ex-namorada (*olhando para o Lucas*), que chegou e quis fazer o *exame* do jeito que a lei manda e, na quarta vez, teve que pagar a *Carta* e teve que jogar fora todos os valores dela! É um caso, é um exemplo, que ela foi cidadã, pela terceira vez e, isso foi pesado, pois ela viu que não tinha jeito: tem que entrar no esquema. Embora eu tenha ouvido falar bastante de toda *máfia* que é, eu não tive contato com isso. Quando eu tirei *Carta*, até já comentei, eu aprendi a dirigir na auto-escola, nunca me ofereceram *Carta*. Eu fui, fiz o exame e não tive problema nenhum com isso. Não vi. Mas eu já ouvi muitas histórias de gente que aconteceu isso. Gente que quer ser cidadão, que quer agir correto na vida. Eu, também, quando fui tirar a *Carta*, eu quis fazer *exame*, eu quis fazer aula. Jamais pensei nisso! Mas acaba sendo pressionado pelo sistema todo.

SONIA – Mas havia esperança de melhora, com o novo Código de Trânsito, não havia?

VERA – É difícil ser cidadão e é mais difícil quando você começa a entrar em contato com esses sistemas todos. Se você for, você acaba sendo trouxa, na verdade, da história.

LUCAS – E eles fazem isso, com a maior naturalidade! Pra eles, é normal! Enquanto tiver entrando dinheiro no bolso deles, vai continuando que, quem sabe, uma hora melhora.

ELSON – Num país como o nosso, é muito difícil você mudar isso. Você ter *cidadania*. Tem gente que passa fome. Como é que você vai ter *cidadania* plena? Então, o meio que eles encontraram que, inclusive, pelo menos, São Paulo, é muito eficiente, são os radares. Radar é uma coisa eficiente, porque o cara vai sentir no bolso dele, se ele é um cidadão ou não. Se ele andar a mais de 70 Km por hora, na Rebouças¹⁰⁹, ele vai ser multado. Se ele andar a mais de 120 Km por hora na Castelo¹¹⁰, até o Km 78 (porque, depois, é 100 Km por hora)... se ele andar, depois, quando ele for licenciar o carro, mais tarde, vai chegar a multa na casa dele. Eu acho que a preocupação com cidadania é importante mas, num país como o nosso, não tem solução isso daí. Vai continuar tendo gente que não vai ter uma instrução decente... vai continuar assim. Então, um meio que o governo tem, que é o papel deles, é esse de você punir de alguma forma. E eles estão punindo.

SONIA – Antes da aprovação do novo Código de Trânsito, o que muito se discutia era a questão da impunidade, para os diferentes infratores. Daí, veio o novo Código com a perda dos pontos e o aumento dos valores das multas. Então, surgiu a expressão “*indústria de multa*”. Como é que a gente fica? De um lado, a impunidade; de outro, a *indústria de multa*! Será que dá para chegar no meio termo?

BRENO – Não!

LUCAS – Parece difícil!

BRENO – Eu acho que é muito complexo, isso daí. Não adianta falar em punição, ou isso que a gente está falando do *exame*, é muito pequeno perto das coisas, como dirigir alcoolizado, de outros acontecimentos, como aconteceu com o meu vizinho, de estar parado e o cara veio com a bicicleta e bateu e matou. Ele não teve culpa, mas aí depende de como vai ser julgado. Às vezes, o cara não faz nada e ele é julgado; às vezes, ele não é. Enquanto tiver um querendo subir em cima do outro, vai ser isso, como você diz (*olhando para o Elson*), vão começar a pôr multas... vamos aproveitar essa parte de multa pra ganhar dinheiro em cima disso. Vamos mudar, agora: quem bateu, perde a Carta na hora. Daí, vão inventar outro jeito. Sempre vai ter um que vai querer ficar em cima do outro. É complexo demais. Eu acho que avança muito isso daí.

VERA – Mas, olha, eu acho assim: quando eu tirei *Carta*, há seis anos, não se tinha essa consciência de usar o cinto de segurança, que nem tem hoje. Também não tinha multa, quer dizer, tinha multa, mas não era tão rígida. Nenhum guarda ia parar você na rua e te multar, porque você estava sem o cinto de segurança. E, na época, eu me lembro bem, porque, na hora de fazer o *exame*, eu pensava assim: - “*Eu não posso esquecer de pôr o cinto*”. Não era hábito, a gente, na cidade, usar o cinto. Hoje, o número de mortes, vítimas de acidentes, por causa do não uso do cinto de segurança, caiu muito. Caiu por causa da punição. Hoje é muito mais rígido, isso. Hoje, todo mundo usa cinto porque, se não usar, vai ser multado.

LUCAS – Pelo menos, as pessoas do banco da frente.

¹⁰⁹ A Av. Rebouças é uma das principais avenidas da cidade de São Paulo, capital.

¹¹⁰ Referência à Rodovia Estadual Presidente Castelo Branco (SP-280), que faz a ligação entre a cidade de São Paulo, capital, e várias cidades do interior do Estado de São Paulo, dentre as quais a cidade de Sorocaba/SP. Possui três pistas de rolamento no sentido capital-interior e, outras três, no sentido interior-capital, permitindo a velocidade máxima de 120 Km horários, para automóveis.

VERA – Mas, antes, nem no banco da frente. Não tinha o hábito de usar o cinto. Sabia do perigo, mas...

SONIA – A punição leva, então, à conscientização?

BRENO – Lógico!

VALTER – Eu acho que não leva a uma conscientização. Eu acho que leva a um adestramento (*vários/as falando simultaneamente*).

SONIA – Por favor, um de cada vez.

LUCAS – Depois que ele falou adestramento, eu concordo com ele.

VALTER – Posso dizer uma coisa? Eu acho que não vai mudar esse negócio enquanto não tiver uma *Reforma Judiciária*, porque não vai mudar nada que seja correto; vai estar tudo na falcatrua, ainda!

BRENO – Não só no *Judiciário*, como em qualquer coisa. Tudo tem seu outro lado, também. Esse é que é o problema. Não adianta você querer prender um cara porque ele vendeu, se nem o Juiz é direito! Você vai querer culpar um cara que você nem sabe direito o que aconteceu? Daí, fica aquela coisa – “Ah! Ele matou... não matou... vai ser preso?” Muitos vão sofrer à toa. Agora, eu vou mudar. – “Quem bateu, perde a Carta”. E se o cara não fez nada? Bateram nele e ele perde a *Carta*, também? Aí você vai para a Polícia e, nem a Polícia está certa! O que adianta? Daí, você vai indo assim, vai levando. Como usar o cinto. Tem um monte de policial que não usa o cinto! E daí a Polícia vê a pessoa que não está usando o cinto, como um motivo pra ferrar aquele cara – “Ah! Aquele cara está andando rápido, “boyzinho”, vou prender ele porque ele não está usando o cinto”. Daí, inventa um monte de coisa, põe droga e vai embora! E se você for ver, você perde a conta.

VERA – Eu só quero complementar. Antigamente, ninguém usava o cinto... ninguém, ninguém, ninguém! E um monte de gente levava multa. Hoje, a maioria das pessoas usa o cinto e, quando você vê um guarda sem cinto, você fala – “Poxa vida, não? Que vergonha! O guarda está sem cinto”. Mas você há de concordar que se você olhar no semáforo, a maioria das pessoas que está em volta, a maioria está de cinto. E o resultado, no final da história, são menos mortes por esse tipo de acidente.

SONIA – Esse é o resultado: por exemplo, usou o cinto... numa colisão frontal, o corpo não é lançado para fora do carro. Então, fica mais protegido. Agora, eu quero chegar no motivo de usar o cinto. Por isso que eu perguntei se a punição levaria à conscientização. Alguns falaram que sim e o Valter usou a palavra *adestramento*. Qual a diferença entre conscientizar e adestrar?

ALICE – Pra mim, o cinto é automático. Eu cresci colocando o cinto, praticamente. Então, eu entro no carro e não percebo que coloco. Eu estou adestrada? (*risos*). Não sei. Eu acho que eu não deixaria de usar porque já é automático, pra mim.

BRENO – No caso dela, ela não vai voltar. Ela sempre pôs e ela não vai tirar. Agora, as pessoas que sempre andaram sem e começaram a pôr a partir de uma lei e essa lei sai, elas vão voltar a não usar.

SONIA – Valter, veja se eu estou entendendo o que você quis dizer com adestramento. Veja se é isso: *“a multa é alta, eu não quero ser multado, dói no bolso, então, eu uso o cinto. Agora, não precisa mais, eu não uso mais”*. É nesse sentido que você usou a palavra adestramento?

VALTER – Não só. Eu acho que se parasse a multa por causa disso (uso do cinto), muita gente não ia mais usar. Muita gente, mesmo! E, outras, poderiam continuar usando. Vira, realmente, um hábito. A pessoa fica adestrada. Mas não porque ela pensa: - *“Se bater, eu vou me salvar”*. Não porque ela está valorizando esse equipamento, mas porque se habituou.

GENI – Eu acho que depende do quê, do cinto. O cinto, você dá uma batidinha, por menor que seja, já sente que ele te prende. Entendeu? É muito prático. Está na moda! Quase todo mundo já bateu alguma vez, uma batidinha. Dá pra sentir que ele prende. Então, eu continuaria usando, por causa da velocidade. Pode causar algum acidente, ou não. Se não tivesse multa, eu não ia. Eu controlo a velocidade por causa dos radares. Mas o cinto, como é uma coisa rotineira, bater um pouquinho o carro, sei lá (*muitos risos*)... então, dá uma batidinha, você já sente. Daí você passa a usar.

SONIA – Se não fosse mais obrigatório, você continuaria a usar?

GENI – O cinto, sim, porque é um equipamento de proteção.

SONIA – Será que essa é a diferença entre conscientizar e adestrar?

LUCAS – Sim, eu acho que sim.

BRENO – Adestrado é aquele que faz igual cachorro: manda pular, pula. E, consciente, é o que pula porque tem que pular naquele lugar; não porque mandaram pular.

ALICE – Quem não foi adestrado, também, não usa... (*fim do lado A da fita nº 3*). O meu pai sabe que tem um Posto Policial naquela estrada (geralmente, a gente passa nas mesmas estradas), ele sabe que tem um Posto Policial ali, então, coloca o cinto. Ele olha que está tendo *Comando* na cidade (a minha cidade é cidade do interior, não dá para perceber), daí ele põe o cinto. Passou, está incomodando. Ele fala que incomoda o cinto de segurança! Então, ele tira na hora. Então, ele já não usa. Ele usa por um minuto para passar ali onde ele precisa.

SONIA – A história anterior dele, como motorista, é uma história sem acidente?

ALICE – Eu acho que meu pai dirige muito bem. Ele nunca bateu.

BRENO – Ele pensa – *“Nunca vai ocorrer a batida porque eu sei dirigir bem”*. Pode acontecer de alguém bater nele, mas ele nunca vai bater em alguém!

ALICE – E, ironicamente, eu já ouvi falar de pessoas que foram salvas por estarem sem o cinto. Foram arremessadas porque, se estivessem ficado dentro do carro, teriam morrido! Ironicamente, porque eu sei que essa não é a verdadeira estatística. Mas, as pessoas que eu conheço, por estarem com o cinto, quase morreram. Um amigo do meu pai capotou, caiu num rio, se ele não tivesse com uma tesoura, porque o cinto travou e ele com a cabeça na água. Ele ia morrer afogado! Se ele não tivesse pensado que no carro tinha uma tesoura e cortado o cinto para sair, ele teria morrido afogado, ali. O irmão de uma amiga minha, também, foi a mesma coisa: ele ficou lá, e o rio estava subindo. Se não tivessem achado ele, ele teria morrido, por causa do cinto.

VALTER – Mas vai saber se a pessoa também não ia morrer por quebrar o pescoço, num capotamento.

ALICE – Mas... enforçar, também. Eu já fiquei sabendo de pessoas que ficaram presas no cinto (*risos, falas simultâneas*). É irônico, entendeu? Porque vai contra a maioria das estatísticas! Mas, as minhas estatísticas, das pessoas que eu fiquei sabendo, o cinto atrapalhou!

VERA – Mas eu acho que é um caso ou outro, mas não pode generalizar.

ALICE – Eles falam que é só regular o cinto. Mas tem carro que não regula. Os carros mais antigos não têm essa regulamentação. Vocês falaram do radar – “Ah! Agora melhorou por causa do radar”. Eu sei quais os pontos do radar para voltar pra minha cidade. Eu não respeito. Eu reduzo a velocidade quando eu chego no radar. E os radares são, ironicamente, também, pintados de azul. Então, você vê de longe um poste azul e sabe que ali tem um radar (*várias falas simultâneas empolgadas*).

SONIA – Por favor, um por vez, senão eu não consigo entender nada!

LUCAS – Você sabe quais são os pontos de radar e você imagina que eles estejam ligados. Mas eles podem estar desligados ou ligados, alternadamente.

ALICE – Mas eu vou reduzindo pra todos, porque eu não sei se está funcionando ou não! (*risos*)

GENI – Daqui até a minha cidade (Batatais), tem muito radar móvel. A maioria é móvel. Então, você corre o risco e, então, reduz a velocidade. Você não tem escolha. Fixo, agora, é o que menos tem, porque mais é móvel.

VICTOR – Eu não costumo usar o cinto, mas a minha mãe costuma usar, só que naquele dia ela não estava usando. Daí, passou um carro no cruzamento, eu freei e ela ia quebrar a cara no vidro, daí eu consegui agarrar ela. Se eu tivesse com o cinto, eu acho que não conseguiria agarrar ela.

BRENO – Como o motorista percebe antes, ele segurou ela.

ELSON – Se tivessem os dois com o cinto, um não precisaria segurar o outro! (*muitos risos*)

VERA – Eu bati o carro, uma vez e, se não tivesse com o cinto, eu teria batido a cabeça no vidro. Ficou tudo dolorido aqui (*mostrando o pescoço*), mas ele segurou, ele travou.

GENI – Você freia rápido... por menor que seja a batida... Eu bati, faz pouco tempo, só que foi muito fraquinho. Só que eu brequei de uma vez. Então, o corpo já vai pra frente. Você vê o problema e já põe o pé! Pelo menos, eu! Eu meti o pé no breque e, daí eu fui pra frente, nisso. Daí que eu vi que o cinto segura. Daí eu vou usar.

BRENO – Eu acho que todos esses sistemas de segurança do carro, desses acidentes, devagar, na cidade, ainda mais na tendência que está o trânsito... cada vez congestionada mais, é desprezível, perto de uma pessoa alcoolizada. Eu acho que o que tende a ser, hoje... toda pesquisa, todo estudo está pro lado do alcoolizado. Você vê na televisão, anúncio do alcoolizado. É só isso que o governo quer. Porque é o principal. Está provado, estatisticamente, que o álcool que não dá certo. Isso daí é tudo desprezível, então.

VALTER – Posso falar? Acho que não é desprezível. Acho que é menos grave do que o álcool mas, não, desprezível.

BRENO – É. Sei lá. Também tem sua parte na estatística, mas a estatística do álcool é muito maior!

FLÁVIA – Acaba associando uma coisa à outra. Eu sofri um acidente em que o motorista do caminhão estava alcoolizado e dormiu. Eu, por um minuto que soltei o cinto, fui jogada fora da caminhonete e, quem estava comigo, morreu (*longo silêncio*).

VERA – Breno, você acha que os acidentes causados pelo álcool são mais frequentes ou são mais graves?

BRENO – São mais frequentes e mais graves.

VALTER – Essas outras causas que foram faladas são causas sérias, também. Não dá para considerá-las desprezíveis.

ELSON – Mais uma coisa para favorecer o cinto. Sou totalmente a favor. Acho que tem que usar. O uso do cinto é obrigatório. Tem que usar ele e acabou (*risos*). O alcoolizado... lógico, o cara bate o carro e acontece bastante coisa. Só que o cara alcoolizado, sem o cinto, é pior ainda! (*muitos risos*). Então, todo mundo tem que usar, inclusive, o cara que bebe! (*várias falas simultâneas*).

SONIA – Um de cada vez.

BRENO – E o *airbag*¹¹, também...

LUCAS – Eu sou contra.

VALTER – Você é contra?

LUCAS – Eu sou contra. Você tendo o *airbag* você tem uma sensação de segurança falsa.

VALTER – Não, mas aí não é culpa do *airbag*. É culpa do trouxa que acha que está seguro (*risos*).

LUCAS – Muitas pessoas não sabem o funcionamento do *airbag*...

VALTER – É trouxa! Vamos deixar pra lá!

LUCAS – Eu sei o funcionamento. Tudo bem. Eu sei que numa colisão, vamos supor... se não tiver uma velocidade mínima, se o impacto não disparar o sensor, o *airbag* não vai adiantar nada. Então, não adianta pensar – “*Eu posso correr porque eu tenho o airbag!*” Ou, então – “*Eu posso estar a 1.000 Km por hora, numa pista molhada, porque eu tenho ABS*¹², que o freio vai me salvar!” Pra quê? Você demora 200 metros a mais pra frear? (*várias falas simultâneas*).

VALTER – Eu acho que a gente não deve pensar assim.

BRENO – Não deixa de ser um acessório de segurança, como é o cinto.

VALTER – Eu acho que tudo isso está para uma coisa chamada acidente. O acidente não é proposital. Você não pode pensar assim – “*Não, eu tenho mais segurança, então, eu vou correr mais!*”

¹¹ O *airbag* é um equipamento de proteção existente em parte dos veículos fabricados no Brasil (e na maioria dos carros importados). Consiste em uma bolsa que é automaticamente inflada quando o sensor detecta algum impacto, a fim de proteger o tórax e a face do/a motorista e do/a acompanhante, de colisão com o pára-brisa.

¹² O freio *ABS* (*Anti-Lock Braking System*) é um Sistema Antitravamento de Freios. É um dispositivo que evita o travamento das rodas durante as frenagens, pois os sensores medem, constantemente, a rotação de cada uma delas e asseguram frenagem progressiva. Possibilita menor espaço de frenagem (intervalo de tempo entre breicar e parar) em situação de pânico ou em condições adversas de aderência do piso (pista molhada, por exemplo).

- VERA** – Mesmo que você tenha todo e qualquer equipamento de segurança, se você não for prudente, não vai adiantar nada! (*muitas falas simultâneas, bastante rápidas*).
- SONIA** – Por favor! Assim não dá para entender nada!
- LUCAS** – Mas tem gente que pensa assim. Tá cheio de amigo meu que pensa assim.
- BRENO** – Muitas pessoas pensam assim porque se sentem mais seguras.
- VERA** – Se a pessoa tem um carro que tem *ABS*, que tem duplo *airbag*, que tem cinto de três pontos, então pode ousar mais? Pode abusar mais? Tem muita gente que pensa assim!
- ELSON** – Tá errado! O cara não pode pensar assim! Eu sei que é um exemplo besta que eu vou falar aqui. Mas o pessoal da Fórmula 1 tomou cuidado. A FIA¹¹³, que é o órgão máximo da Fórmula 1, tomou cuidado com os carros da Fórmula 1! E a Fórmula 1 não tem *airbag*! (*risos*)
- VICTOR** – Mas tem outras coisas!
- ELSON** – Tem tudo! Tem tudo! É o *top* de linha do automobilismo. E os caras são preocupados com isso. Então, por que que o cara que acha que tem o *ABS*... ele pode ter o que quiser, não interessa, tem que andar devagar, tem que respeitar radar, tem que por cinto... se tiver *airbag*, tem que usar o *airbag*. Não interessa isso!
- VALTER** – É que aí entra o caso da consciência, não é?
- GENI** – Saber, todo mundo sabe; mas nem todo mundo faz!
- BRENO** – E não deixa de ser acessórios que podem falhar. Sobre o *airbag* existem histórias de que, se tiver criança na frente ou, depende do jeito que ele estoura. Se você estiver mais pra frente...
- VALTER** – Mas, aí, a morte não é culpa do *airbag*, que o *airbag* falhou! Que meu... (*muitos risos*).
- SONIA** – Eu não escutei!
- VALTER** – Que bom! (*risos*) Pula! Se o carro não tem *airbag* e o cara ia morrer; e se o carro tem *airbag*, e o cara deixa de morrer. Agora, o *airbag* falha e ele morre. A culpa é do *airbag*? Não! A culpa é do acidente.
- BRENO** – Primeiro, foi a imprudência dele!
- ALICE** – Sem contar que ele tem *airbag* mas ele não sabe em quem ele vai bater. Se a pessoa tem ou não, ele pode matar a outra pessoa.

¹¹³ A FIA é a abreviação de Federação Internacional de Automobilismo, órgão máximo de decisão dos Campeonatos de Fórmula 1.

- Não foi o jogador Edmundo que, numa *Cherokee*¹¹⁴, bateu, capotou, o
- VERA** – *airbag* armou e ele se salvou. Mas, duas das três moças que estavam com ele, morreram. O *airbag* estava nos bancos da frente. Nos bancos traseiros não tinha *airbag*.
- VALTER** – O cinto e o *airbag* não são equipamentos infalíveis!
- VICTOR** – Eu li que a Volkswagen teve que fazer uma adaptação dos *airbags* dos seus carros importados, pras estradas do Brasil, que são esburacadas! E acionavam o *airbag* fora de hora! E machucavam as pessoas!
- GENI** – Aconteceu com aqueles dois apresentadores da Globo, em Alphaville, passando numa lombada!
- BRENO** – Nos Estados Unidos, mais de 60 crianças morreram por causa do *airbag* disparado numa intensidade maior do que devia.
- ELSON** – Mas elas estavam no banco da frente, em vez de estarem no banco de trás.
- ALICE** – Eu acho que é uma questão de consciência... se você quer. Pode acontecer com você e quais são suas chances usando e não usando.
- VICTOR** – A senhora tem vários vídeos sobre isso, não?
- SONIA** – Mas não é o caso de projetar durante as entrevistas. Se houver interesse, a gente pode até pensar, um dia, vocês poderão ir em casa, para assistir. Talvez, no 2º semestre.
- BRENO** – Oi! Tá gravado, hein? (*muitos risos*)
- SONIA** – A Geni fez uma afirmação, mais ou menos, assim – “Tomar cuidado, todo mundo sabe que tem, mas nem todo mundo faz”. Por que será que uma grande parte das pessoas sabe o que é mais seguro, o que é mais correto e nem sempre faz?
- FLÁVIA** – Porque acham assim – “Ah! Vai acontecer com ele, mas não vai acontecer comigo. Eu sou o bom, eu sou o máximo, eu estou protegido, eu tenho *airbag*, eu tenho ABS, eu tenho tudo. Não vai acontecer comigo!”
- SONIA** – E se não acontece, mesmo?
- FLÁVIA** – Ele vai acreditando mais.
- SONIA** – Teria outra explicação?
- GENI** – É o caso da minha irmã. Todo mundo bebeu... bebeu muito. Eu bebi a noite inteira. Só que eu tava melhor pra dirigir. Não tinha mais ninguém pra dirigir! Eu tive que levar a turma até em casa. Eu tava melhor. E eu tinha bebido a noite inteira! Então, depende do caso. Quando eu estou atrasada, eu venho muito rápido. Quando eu não estou, eu venho devagar. Acho que tudo depende da ocasião. Eu tive uma educação... eu sei tudo o que eu devo fazer, mas nem sempre eu faço!
- VERA** – Mas a gente ouve muito assim... Tem gente que fala – “Mas eu confio em mim, no volante! Por mais que eu esteja a 80 Km por hora e o limite é 40 Km, eu sei... Eu estou no volante, eu confio, eu tenho experiência!” Mas, são esses, na maioria das vezes, que causam acidentes.

¹¹⁴ *Cherokee* é um veículo automotor, fabricado pela Dymler-Chrysler, que permite acomodar 8 passageiros, além das bagagens.

SONIA – Voltando a essa idéia de que “*saber o que deve fazer, a gente sabe, mas nem sempre a gente faz*”, será que pode estar relacionada aos riscos que a gente quer correr? Algumas pessoas aceitam correr mais riscos, ou porque confiam mais em si ou porque têm menos medo? E, outras, querem correr menos riscos e procuram ser mais seguras? Será que é por aí?

BRENO – Eu não saberia falar essa resposta porque eu volto com um colega meu, da UNISO¹⁵, quando eu vou lá e, ele volta a mais de 180 Km por hora, na Raposo¹⁶. Eu voltei duas vezes e, até já comentei com a minha mãe... e eu tive um aprendizado de que se uma pessoa faz isso, qualquer um fala, qualquer amigo meu... eu desceria do carro e ia a pé, ou pegava um ônibus, mas não seria louco de andar... Agora, eu também já pensei – “*Puxa, posso ter morrido numa dessa*”. Mas, sei lá. Eu não sei responder porque eu vou. Não é porque eu tenho vontade de nada... porque eu sou maluco! Porque, senão, não tem outra resposta! (*muitos risos*)

SONIA – Breno, vamos supor que você pega carona com um colega que não ultrapassa o limite de velocidade e, você sabe que esse outro colega vem a 180 Km por hora, quando o limite é 110 Km por hora. Só que, em um determinado dia, aquele colega que obedece ao limite faltou às aulas e você pega carona com esse que vem a 180 Km por hora. Então, você sabe que está correndo um risco maior. Mas você aceita correr esse risco maior?

BRENO – Aceito, mas não deveria porque... até eu desisti. Depois de um certo tempo, eu não quis mais.

ALICE – Eu não aceito. Eu já estava de carona com um amigo meu que estava bêbado. – “*Vamos nessa?*” – “*Não, não vou. E você também não vai!*”. – “*Como que eu não vou? Lógico que eu vou!*” – “*Você não vai dirigir nesse estado*”. – “*Vou sim!*” Eu cheguei a tomar a chave do carro, fazer qualquer coisa, parar na frente... porque eu sabia que ele não ia me atropelar. Ele era meu amigo! Só faltava essa! Daí ele deu o carro pra eu dirigir! Eu não tinha bebido! O meu pai fala toda vez que eu vou sair de casa (até irrita!) – “*Se você beber, não volta. Liga. Eu prefiro sair de casa às 5 horas da manhã pra ir te buscar, do que você bater...*” Itapetininga é pequena. É ridículo, mas eu posso bater na esquina da minha casa.

GENI – Tudo que é muito pra frente, tem a possibilidade de bater ou não. Então, tudo que é mais pra frente, eu acho assim... é mais cômodo ele vir com o amigo dele, porque ele pode não bater. Eu acho que tudo que vai mais pra frente (eu falei do uso do cinto e do radar, da velocidade), você vai... é um risco. Mas risco, todo mundo corre todo dia, toda hora, embora seja maior... mas tem a possibilidade de não acontecer. Tem mais a possibilidade de não acontecer do que de acontecer.

SONIA – Breno, o que o levou a não vir mais com ele (esse colega que dirige a 180 Km por hora)?

BRENO – Por enquanto, não tive que vir mas, se tiver, acho que eu venho, ainda! Pode ser que, daqui a pouco, eu decida, também, chegar um dia e falar – “*Não vou mais!*” Mas eu acho que qualquer pessoa normal não faria isso que eu estou fazendo! (*risos*).

¹⁸ A Universidade de Sorocaba (cuja abreviação é UNISO) é uma universidade comunitária, de porte médio, com 8 anos de existência, 8.000 alunos e, aproximadamente, 300 professores. Mantida pela Fundação Dom Aguirre (presidida pelo Arcebispo de Sorocaba/SP, Dom José Lambert), possui três campi (Trujillo, Seminário e Cidade Universitária). A UNISO resultou da fusão da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras de Sorocaba (em funcionamento desde 1954) e da Faculdade de Ciências Contábeis e Administrativas de Sorocaba.

¹⁹ Referência à Rodovia Estadual Raposo Tavares (SP-270), que faz a ligação entre a cidade de São Paulo, capital, e várias cidades do interior do Estado de São Paulo, dentre elas, a cidade de Sorocaba/SP. É anterior à Rodovia Estadual Presidente Castelo Branco (SP-280), que faz mesma ligação. Possui serras e não está duplicada em grande parte do seu trajeto.

SONIA – Eu gostaria de ouvir, agora, vocês três que compareceram hoje, pela primeira vez. Como foi o processo de aprender a dirigir?

HELENICE – Eu, por exemplo, tinha medo. Quando eu completei 18 anos, eu não queria fazer, porque eu tinha medo. Então, por causa desses acidentes, eu tinha medo de dirigir e, eu não queria. Eu não sofri acidente mas era de ver... essas coisas e tal. Eu sempre tive pavor... até hoje. Quando eu estava para completar 20 anos, no ano passado, minha mãe começou a insistir comigo para eu tirar a *Carta* e para estar ajudando ela: estar levando e trazendo meus irmãos, essas coisas e tal. Pra vir na faculdade. Fui e tirei a *Carta*. Eu fui aprender na auto-escola. Não aprendi nada, antes. Tudo foi na auto-escola. O meu instrutor, ele ensinou... É claro que muita coisa que eu sei, hoje, que eu faço, hoje, eu não aprendi na auto-escola. Foi depois, na prática.

SONIA – Você aprendeu já na vigência do novo Código de Trânsito?

HELENICE – No novo Código.

SONIA – Você está com a *Permissão para Dirigir* ou com a *Carteira*?

HELENICE – Com a *Permissão*. Agora, no dia 04 de junho, eu troco pela *Carteira*.

SONIA – Você teve alguma colisão?

HELENICE – Tive! (*risos*)

SONIA – Quantas?

HELENICE – Uma só! Depois que a gente começa a dirigir, que a gente começa a ver... que nem a Geni falou assim: “*Quer correr o risco?*” – “*Eu corro!*” Eu só diminuo a velocidade quando está perto do radar, quando está perto de lombada... senão, eu vou mesmo! A Avenida Itavuvu¹¹⁷, o limite dela é 60 Km por hora. Eu chego a 80, 100, dependendo do lugar. E foi numa dessas que eu bati num carro. O freio não freou (*muitos risos*). Eu não consegui frear a tempo e foi... bateu no carro! E eu poderia, na hora, ter virado pra direita, porque não tinha nenhum carro do meu lado. E nem teria batido! Depois que foi passar pela minha cabeça que eu podia ter desviado!

BRENO – Vocês não entraram no assunto *Direção Defensiva*, no momento de frear, no *Primeiro Encontro*?

SONIA – Mas não foi um acidente grave? Logo depois você continuou dirigindo?

HELENICE – Não! Na hora eu comecei a chorar, chorar, chorar... Não consegui nem tirar o carro do lugar! Tive que chamar a minha mãe. Daí, ela veio, chamou o *Seguro*... Sorte nossa que fazia uma semana que minha mãe tinha contratado o *Seguro*! E o *Seguro* cobriu tudo! Cobriu até o carro, que era uma *Renault*¹¹⁸, de um velho. Amassou toda lateral. E o *Seguro* cobriu. Mas eu não consegui tirar o carro do lugar! Eu acho que fiquei uma semana sem pegar o carro!

SONIA – Depois, pegou?

HELENICE – Mas eu peguei também por insistência... Entendeu?

SONIA – E com você, Flávia, como é que foi?

¹¹⁷ A Avenida Itavuvu é uma das principais avenidas da cidade de Sorocaba/SP.

¹¹⁸ Referência aos veículos fabricados pela *Renault* francesa, de manutenção mais dispendiosa do que os carros nacionais.

FLÁVIA – Ai! Pra mim, foi assim: a primeira vez que eu peguei o carro, foi junto com meu pai, no sítio, num lugar que não tinha movimento, com mais ou menos 15 anos de idade.

SONIA – Flávia, peço desculpas por interromper você, mas o Victor tem que sair agora, para ir trabalhar e, eu gostaria de fazer uma última pergunta a ele. O que você gostaria de falar sobre o assunto trânsito ou qualquer coisa relacionada a ele, que eu não perguntei?

VICTOR – Ah! Eu não sei se essas punições que eles estão falando que vão aplicar, acontecem, mesmo. Eu tenho uma namorada que ela estava com a *Permissão para Dirigir* e, ela bateu e foi um acidente grave. Até o motoqueiro quase morreu. E não aconteceu nada com ela! Nenhuma punição, não perdeu a *Carteira*, nada!

HELENICE – Mas o pai dela não assumiu a culpa?

VICTOR – Na verdade, a culpa, na Justiça, ela foi culpada, só que não era ela a culpada. Ela acionou o *Seguro*, o *Seguro* pagou a moto dele. Mas ela saiu como culpada. Ela foi considerada culpada. A perícia examinou (*fim do lado B da fita nº 3*). Está na hora. Que pena! Tenho que ir embora.

SONIA – Victor, eu agradeço a sua participação. E aqui estão os três livretos sobre Trânsito, da Fiat¹¹⁹, conforme prometi.

VICTOR – Obrigado. Até logo.

SONIA – Você pode continuar, Flávia?

FLÁVIA – Bom, como eu estava falando, eu comecei a dirigir junto com o meu pai, por volta dos 14 ou 15 anos. Aí, com 16, eu sofri aquele acidente que eu contei.

SONIA – Quem estava dirigindo?

FLÁVIA – Meu ex-namorado.

SONIA – Ele tinha *Carta*?

FLÁVIA – Tinha. Aí, eu fiquei com trauma por causa desse acidente. Daí, quando eu fiz 18 anos (ninguém me forçou a nada), eu disse para mim mesma: “Não, vou ter que tirar *Carta* porque é um medo que eu vou ter que perder”. E, por azar, eu peguei uma Instrutora que era grossa, muito grossa, tanto que eu consegui fazer com que ela fosse demitida da auto-escola (*risos*).

SONIA – Em Piracicaba?

FLÁVIA – Em Piracicaba. Ela era muito grossa. Qualquer coisinha ela berrava: - “*Não, não faz isso; não sei o quê*”. Tanto que chegou um dia que eu não me lembro bem o que ela falou, que eu estourei. Ela falou: - “*Você tem medo de dirigir?*” Eu falei: - “*Tenho, porque você nunca sofreu um acidente na sua vida, não sei o quê, não sei o quê*”. Eu falei tudo o que eu tinha que falar, desci do carro no meio da Avenida e fui embora para a minha casa a pé! Daí, mudei de *Instrutor*. Aquele lá era um exemplo. Chegou no dia do *exame*, no primeiro *exame* eu “*tomei bomba*” porque foi nervosismo meu, mesmo! Daí, no segundo, tive sorte de pegar o mesmo *Examinador* e, até que comigo ele foi legal, não foi *grosso*, nem nada. Daí, eu passei! Cheguei em casa alegre e saltitante porque eu tinha conseguido tirar a minha *Carta*! Era um passo a mais para perder o meu medo! Daí, no fim, ganhei um carro do meu pai. Eu andei com o carro, 6 vezes. Ele

¹¹⁹ Referência à publicação **MOTO PERPÉTUO para o 2º grau: a segurança através da ciência e da educação**. São Paulo, MEC/Fiat (La Fabbrica do Brasil), sem data (foi lançado em 1998). 3 vols: Psicologia ao Volante (45 p.), Biologia em Circulação (49 p.) e Fórmulas no Trânsito (48 p.).

ficou parado na garagem por mais uns 7 ou 8 meses. Daí, só estava dando gastos porque tinha que manter ele. Daí o meu pai falou: - “É o seguinte: ou você dirige ou você vende”. Eu falei: - “Então venda”.

SONIA – Você tinha a *Carta* mas continuava com medo?

FLÁVIA – Continuava. Sentia pânico. Se, de repente, eu estava numa Avenida e, por exemplo, eu via alguma coisa grande atrás de mim, um caminhão, um ônibus, eu estacionava, esperava passar e, depois, eu ia! (*risos*)

SONIA – E, atualmente?

FLÁVIA – Eu continuo com medo de dirigir. Vendi o carro e não comprei outro. Vai fazer quatro anos que eu tenho *Carta*.

SONIA – Você está quase renovando a *Carta*!

FLÁVIA – Tô. No ano que vem eu renovo.

SONIA – E você não dirigiu mais?

FLÁVIA – Não! Nunca mais! Agora, eu não sei como eu vou fazer se um dia eu precisar de um carro! Porque vai chegar uma hora que eu vou ter filhos, vou ter meu trabalho, vou ter tudo para conciliar.

SONIA – E mesmo agora!

FLÁVIA – Mesmo agora! Agora, eu prefiro andar com um guarda-chuva, num dia de chuva, do que pegar um carro!

SONIA – Você quer acrescentar mais alguma coisa?

FLÁVIA – Eu acho que a senhora pode me ajudar muito!

SONIA – Já há dois livros editados sobre “*Fobia no Trânsito*”¹²⁰. Depois eu dou a referência completa e converso com você.

VERA – Em Sorocaba, há uma psicóloga que está trabalhando com isso.

SONIA – Ah! Agora eu me lembro de uma matéria que foi publicada no *Cruzeiro do Sul*. Eu anotei o telefone e passarei para você, Flávia.

FLÁVIA – Eu agradeço.

SONIA – Breno, e a sua história, como foi?

BRENO – Não tive pressa. Quando vi, já tirei!

SONIA – Quando você entrou na auto-escola, já sabia dirigir?

¹²⁰ Referência às obras:

- BELLINA, Cecília. (2001) **Dirigir sem medo**. São Paulo : Ágora, 1ª ed., 123 p..
- CORASSA, Neuza. (2000) **Vença o medo de dirigir**. São Paulo : Gente, 1ª ed., 149 p..

BRENO – Não, aprendi lá. Fiquei andando umas quatro semanas, em seguida. Todo dia, de manhã. Até a primeira vez que eu fui à noite, aqui na faculdade, eu levei três pessoas e teve um pequeno acidente! (muitos risos) Pequeninho, só! Destruí o carro! (mais risos)

SONIA – E os três colegas?

BRENO – Teve um que “voou de cabeça” no pára-brisa...

SONIA – Esse que “voou de cabeça” estava sem cinto de segurança?

BRENO – Não, estava atrás. É! Estava sem cinto. Na verdade, estavam os dois na frente, sem cinto! Os dois da frente foram os menos machucados. Daí, o de trás “voou de cabeça”, assim, daí o outro também bateu o nariz, no banco. Mas foi assim... não aconteceu nada! Eu senti o carro, assim... O meu colega é da teoria de que se levar mais de duas pessoas num carro, não dá certo. Sempre que você levar mais de duas pessoas, dá *cagada*.

SONIA – Isso não é superstição?

BRENO – Não sei. Mais de dois! Três, no máximo! Daí, estávamos em quatro. Daí eu quis passar um carro que estava à minha esquerda, rápido. Na hora que eu puxei, eu perdi o controle. Foi falta de experiência porque, no começo de *Carta*, eu não sabia. Qualquer um que tivesse um pouquinho mais de experiência, conseguia controlar. Na primeira puxada, eu fiquei nervoso. Aí eu já não consegui voltar. Voltei mais rápido, ainda. Daí, errei tudo e fui pra cima do muro!

SONIA – Aconteceu na estrada ou na cidade?

BRENO – Foi descendo aqui a Avenida, perto da Faculdade.

SONIA – Quanto tempo você tem de *Carta*?

BRENO – Agora, já deu um ano.

SONIA – Então, esse acidente foi bem no comecinho?

BRENO – Foi, faz um ano e meio. Foi no ano passado que aconteceu. Foram as três pessoas pra minha casa. Só que eu brinco com a caveira mas, na hora, eu fiquei o maior desesperado porque, por mais que não tenha acontecido nada grave, eu não consegui dormir dois dias, porque você fica pensando... ainda mais que são três pessoas com as quais eu vou conviver mais quatro anos junto. Imagine como seria se alguma coisa mais complexa tivesse acontecido!

HELENICE – Seria homicídio culposo? Doloso? Não-intencional? (*risos*)

BRENO – Mas como tinha a mão de Deus pros três... (*risos*)

SONIA – A segunda observação que eu fiz, a partir da *Primeira Entrevista*, é a seguinte: obter a *Carteira de Motorista*, após o novo Código de Trânsito Brasileiro, implica em aprender noções de direção defensiva, primeiros socorros, cidadania, preservação do meio ambiente e de mecânica. Isso parece bom, mas vocês criticaram o modo como essas noções foram lecionadas. Haverá uma maneira de resolver esse problema? O que pensam a respeito?

Acho que estas questões já estão respondidas, a partir do que vocês falaram hoje.

BRENO – Só faltou uma parte, aí.

SONIA – Qual?

BRENO – A diferença entre *direção defensiva particular*, que a pessoa paga.

VALTER – Já falamos. O Victor falou dos cursos que o pai dele fez.

BRENO – Onde faz isso, em Sorocaba? (*silêncio*)

SONIA – É no SEST/SENAT¹²¹ que, aqui em Sorocaba, fica na Castelinho¹²², perto da Faculdade de Engenharia. SEST quer dizer Serviço Social de Trânsito e, SENAT, Serviço Nacional de Aprendizagem de Trânsito.

BRENO – Eu vi um documentário sobre Super Carros que passou no *Discovery*¹²³, que era sobre os carros mais caros do mundo. Os caras pagavam pra saber qual a autonomia, até quanto vai o carro dele, quanto ele freia. Ele pega a *Ferrari*¹²⁴ dele, vários têm a sua *Ferrari*... E os motoristas especialistas ensinam eles até onde pode frear, até onde vai a curva do carro. Ensinam tudo... como ele ter a *direção defensiva* do carro dele. O conhecimento da máquina tem que ser mais complexo, porque são velocidades maiores.

VALTER – O nosso conhecimento da máquina é muito pequeno!

ALICE – Mas eu acho que não depende só do carro, assim... Várias pessoas falando e eu lembrei para te falar e acabei não falando. Você (*olhando para a Helenice*) falou que dirige a 40, mas que você pode ir a 80. Você não sabe a estrada, você não sabe o que te espera. Meu avô morreu de acidente de carro e a culpa não foi dele. A culpa foi que existia um *lixão* perto da estrada e, o vento jogou a fumaça do *lixão* na estrada. Do nada, ele estava vendo, daqui a pouco, “pá”, não viu. A fumaça impediu a visão dele! Agora, como é que constroem um *lixão* do lado da estrada? E ele capotou e morreu e, mais um amigo dele, que estava com ele, morreu, também. O meu tio sofreu um acidente muito feio e ele só não morreu porque ele estava de caminhonete, que é mais alta. E ele estava dirigindo em Goiás e, depois de uma curva (lá você vê, direto, transferência de bois, de boiadas, de uma parte da fazenda para outra e tal)... só que fizeram essa transferência depois de uma curva! Aí, não interessava quanto ele estivesse. Provavelmente, ele estava correndo, porque morreram cinco bois, na batida, assim! Voou por cima da caminhonete. Destruiu a caminhonete. Não sei como ele não morreu! E, ele também estava com um amigo e não aconteceu nada com eles. Pô, depois de uma curva... não tinha sinalização. Foi uma surpresa. Ele terminou a curva e deu de cara com várias centenas de bois cruzando a estrada! Como penalizar? Como dizer que você vai tomar uma multa porque você está correndo. Mas, peraí, o meu avô era super prudente, dirigindo. Eu tenho certeza que ele não estava fazendo nada de errado. Então, você vai ser punido, vai tomar uma multa porque construiu um *lixão* no lugar errado? Não, isso nunca vai acontecer! Nunca eles vão falar – “*Tudo bem. Nós estávamos errados e vamos pagar a indenização!*” Também, dane-se. Cadê o meu avô? Não tá mais aqui.

¹²¹ Referência ao Serviço Social de Trânsito (SEST) e Serviço Nacional de Aprendizagem de Trânsito (SENAT) que estão ministrando cursos de *Direção Defensiva* para motoristas de caminhões e de ônibus. Os custos são pagos pelas empresas.

¹²² Referência à Rodovia Senador José Ermírio de Moraes (SP-75), de 15 quilômetros de extensão, que faz a ligação entre a cidade de Sorocaba/SP e a Rodovia Estadual Presidente Castelo Branco.

¹²³ Referência ao *Discovery Channel*, canal sintonizado através da televisão por assinatura.

¹²⁴ Referência ao automóvel considerado o mais caro e luxuoso do mundo. A *Ferrari* zero quilômetro vem embrulhada para presente.

SONIA – Na *Primeira Entrevista* vocês afirmaram que obter a *Carta* significa conseguir maior liberdade de ir e vir, realizar um sonho, dar seqüência a um processo natural de vida. Tem risco, mas dá muito prestígio entre os/as amigos/as, podendo (ou não) resultar da pressão deles/as. Então, estou entendendo que dirigir é uma das atividades mais importantes, necessárias e prazerosas da vida. Ser motorista é um referencial?

BRENO – Hoje em dia, a comunidade depende de uma coisa construída pelo próprio homem, que é o automóvel. A gente não é nada sem um carro. Essa é a verdade! A gente, desde criança, já tem aquela... parece que sai de nascença, você ter que dirigir.

GENI – *A Barbie¹²⁵ tem carro! Meu sonho era ter um carro igual ao da Barbie! (muitos risos).*

VERA – *A idéia do automóvel vem com o brinquedo, vem com o imaginário!*

GENI – *Primeiro, foi a Barbie de bicicleta, que eu tive. Daí saiu o carro. Daí eu não tive. Mas o meu sonho era ter o carro. A bicicleta ficou!*

VERA – *Mas chega um momento em que o carro da Barbie também não é mais suficiente! (muitos risos e sinais de concordância com a cabeça).*

BRENO – É um complemento. Você sente falta se não tiver um carro.

SONIA – Continuando a devolução... As emoções estão presentes no espaço de circulação humana que chamamos *trânsito*. Alguém dentre vocês afirmou que iria se segurar para não atropelar o examinador estúpido, embora pretendesse xingá-lo. Outro entrevistado disse que fica nervoso quando leva uma “*fechada*” e está ao volante, embora procure acalmar o motorista, quando ele está no banco do acompanhante. A sensação de ter o seu carro ultrapassado ou de ser injustiçado, em situações de trânsito, faz o motorista se sentir inferiorizado e querer se vingar para recuperar a auto-estima. Isso pode ajudar a explicar a violência no trânsito?

ALICE – *Eu não tenho espírito homicida! Eu não iria matar o cara! (risos) Eu acho que eu não sou assim, porque eu converso. As pessoas fazem a maior barbearagem, eu converso com o cara, como se ele estivesse me escutando: - “Por que você fez isso?” - “Não, tiozinho, como?” Eu não xingo, não saio fazendo nada, até rio, mas eu acho que sou uma exceção, entendeu?*

GENI – *A maioria não é assim!*

BRENO – *Eu acho que o sossego, no trânsito, é de poucos.*

VALTER – *Mas só essa generalização que não ficou muito certo, porque nem todo mundo fica nervoso com algumas coisas que acontecem.*

ELSON – *E se eu tiver que pegar o ônibus? Não pode ficar nervoso. Se eu estou dirigindo... pronto. Eu não estou no ônibus, né?*

SONIA – Não entendi, Elson!

ELSON – *Se eu estou dirigindo, está um trânsito pesado, congestionado, um monte de coisa que acontece. Mas eu não estou no ônibus, né? (muitos risos)*

¹²⁵ Referência à boneca americana (fabricada no Brasil pela Fábrica de Brinquedos Estrela) de grande sucesso entre as crianças, vendida com ou sem seus complementos (bicicleta, carro, banheira, sala de estar, dormitório, academia de ginástica, vestuário, outros).

- SONIA** – Acho que agora eu entendi!
- ELSON** – Eu podia estar muito pior!
- SONIA** – O conforto do carro compensa?
- ELSON** – É! Você olha pro ônibus, assim, o pessoal está detonado, segurando as coisas na mão, em pé... com chuva...
- SONIA** – Mas vamos voltar para o que o Valter falou, a respeito da generalização.
- VALTER** – Você pode dizer a frase, de novo?
- SONIA** – Quer que eu leia tudo?
- VALTER** – Quero.
- SONIA** – As emoções estão presentes no espaço de circulação humana que chamamos *trânsito*. Alguém dentre vocês afirmou que iria se segurar para não atropelar o examinador estúpido, embora pretendesse xingá-lo. Outro entrevistado disse que fica nervoso quando leva uma “*fechada*” e está ao volante, embora procure acalmar o motorista, quando ele está no banco do acompanhante. A sensação de ter o seu carro ultrapassado ou de ser injustiçado, em situações de trânsito, faz o motorista se sentir inferiorizado e querer se vingar para recuperar a autoestima. Isso pode ajudar a explicar a violência no trânsito?
- VALTER** – Essa sensação de se sentir inferiorizado... Eu acho que nem todo mundo se sente inferiorizado. Não é porque eu fui ultrapassado que vou me sentir inferiorizado.
- SONIA** – Ultrapassagem incorreta, indevida.
- BRENO** – Só alguns se sentem assim. Não é todo mundo (*várias falas simultâneas, destacando-se as vozes do Lucas e da Geni*).
- SONIA** – Gente, eu não vou conseguir transcrever a gravação, desse modo!
- GENI** – Eu vou tentar parar do lado e olhar com cara feia! Se alguém fez alguma coisa errada, quando eu não estou errada (quando eu estou errada, eu dou risada!), eu vou tentar alcançar, vou tentar parar do lado, vou olhar, vou buzinar e vou fazer cara feia. Pra dizer que ela está errada, e não eu. Não sou tonta, não sou trouxa!
- VALTER** – Mas você se sente inferiorizada por isso?
- GENI** – Não inferiorizada, mas injustiçada.
- VALTER** – Injustiçada, mas não inferiorizada?
- GENI** – Eu poderia ter batido o meu carro por causa dela, porque ela tem que ver que ela está errada e eu estou certa.
- VALTER** – Mas não inferiorizada?
- GENI** – Não.
- BRENO** – Sem *stress*! Pode passar!
- SONIA** – A sua colocação, Valter, é que você é muito tranquilo numa ultrapassagem?

VALTER – Eu xingo, de vez em quando. Mas eu não xingo porque o cara me ultrapassou. Eu xingo porque o cara está errado! Eu não me sinto inferiorizado ou rebaixado por causa disso.

SONIA – Alice, você dialoga “*numa boa*” com o outro motorista? Embora você esteja com raiva, mas você vai dialogando. Ou será monólogo?

ALICE – Não parece nem que eu fiquei brava. Talvez fosse uma coisa muito absurda, entendeu? Talvez um erro grave, como atropelar alguém. Eu já cheguei a fazer poucas caras feias, mas já fizeram várias barbeiragens na minha frente, homéricas, até! Eu não consigo nem fazer cara feia. Eu conversei comigo, talvez para manter a minha calma. Talvez pensando na auto-escola, uma fuga minha, porque se eu começar a xingar, eu vou ficar alterada. Daí eu vou sair brava, daí, vou dirigir e posso fazer uma besteira ali na frente.

BRENO – E, outra... Não vai ensinar o cara, porque não é a gente que vai ensinar.

SONIA – Vamos seguir a filosofia do Elson? (*muitos risos*)

ALICE – Outra coisa que eu gostaria de falar... você falou das emoções no trânsito. A maioria dos meus amigos que já bateram feio, eles falaram: “*Depois que eu bati, eu fiquei sossegado, ando devagar*”. É uma coisa, assim, que eu nem sei se tem a ver muito com o trânsito, mas com o carro... Um amigo meu (tudo bem... ele foi um irresponsável, um louco), mas ele olhou no muro... e o carro dele estava valendo muito mais no seguro do que o carro mesmo, e ele, simplesmente, entrou no muro! Ele deu “PT” no carro (entendeu?) pra receber o dinheiro do seguro. Isso também é emoção no trânsito! E poderia ter morrido, mas ele olhou, não tinha nenhuma pessoa, ele não ia atropelar ninguém. Mas ele podia ter morrido porque ele entrou no muro, não foi só pra bater, mas pra dar “PT” no carro!

SONIA – Quando eu falei de emoções, pode ser em relação a diferentes situações. Por exemplo: você está com pressa, saiu atrasado, o outro não deu passagem e você está preocupado/a com a entrevista que vai fazer...

ALICE – Sexta-feira, agora, eu fiz tudo de errado. Eu tinha hora para estar na minha cidade. O meu carro estava com problema e eu tive que levar na mecânica, lá, porque estava afogando sozinho. Daí eu fui, peguei estrada, estava atrasada, passei todos os limites de velocidade. Ficava impaciente pra ultrapassar, porque eu tinha que chegar. Saí 15 minutos atrasada.

SONIA – Faz tempo que você está querendo falar, Lucas.

LUCAS – Eu queria falar de emoção, de você ter um carro, assim... Eu sou uma pessoa que... se alguém fizer uma *cagada* no trânsito, comigo, eu vou xingar; não vou deixar de xingar, não! Vou parar o meu carro do lado do dele. Não deixo passar. E, sei lá, se você tem um carro mais potente ou menos potente, você se sente inferiorizado? Não sei. Eu, quando venho de Salto para Sorocaba... minha mãe tem um Fiat Uno 1.0. Geralmente, sou eu que venho guiando. Eu venho a 140, 160. Ele chega! O motor gritando, mas ele chega a 160! (*risos*) Agora, assim, de repente, você vê... tá chegando um carro, um Monza 2.0 (*todos/as olham para mim e sorriem, porque o meu carro também é um Monza 2.0*), um Omega, um Santana. O carro vem dando luz, de trás, você sai “*numa boa*”. Daí, ele tá chegando perto de você, ele pára. Ele começa ir a 100. Aí, você fica revoltado, lógico. E aí fica fazendo graça. Eu acho isso revoltante. Eu me sinto inferiorizado, sim!

ALICE – Chama pra racha! Eu acho, assim, ridículo! Entendeu? Mas não é o que todo mundo pensa. Muita gente quer entrar em racha – “*Ah! Ele está me desafiando; eu vou*”. Se o cara me chama pra racha, eu dispenso já na primeira esquina. O cara ficou me “*enchendo o saco*”. – “*Tá bom! Tchau!*” Fiz outro caminho.

LUCAS – Se você está numa velocidade inferior ao que a estrada permite, e o outro dá sinal, tudo bem. Mas se você está no limite ou até acima dele, mas o outro quer correr mais! Eu saio, mas não saio feliz! Você está acima do limite, o cara vem pra tirar e depois fica fazendo graça só porque você tem um carro menos potente! Daí tem que controlar muito pra não acontecer acidente, pra não brigar...

VERA – E se o cara estiver armado? Em São Paulo, quantos já não morreram em briga de trânsito? – “*Eu estou com raiva e dou um tiro!*”

ELSON – Você falou que pára do lado e xinga?

LUCAS – Sim.

ELSON – Você viveu em São Paulo, já?

LUCAS – Já.

ELSON – Você fazia isso em São Paulo?

LUCAS – Fazia! (*várias falas simultâneas*)

ELSON – A gente quer você vivo, cara!

ALICE – Duas coisas, assim. Eu estava dirigindo numa estrada, eu e minha mãe, e minha mãe estava dormindo. Daí um caminhão viu que só tinha mulher no carro. Daí eu passei ele; ele reduziu a velocidade e eu passei. Daí, ele acelerava muito pra me passar. Entendeu? Daí ele reduzia muito, pra eu passar. Daí, ele passava de novo. Reduzia a velocidade, pra eu ficar impaciente e tornar a passar. E um amigo do meu pai, em São Paulo, olhou, assim, e viu um carro cheio de mulher. Daí ele olhou, assim, achou curioso. Só olhou assim, de novo, tranqüilinho. Daí o cara falou – “*Que foi? Algum problema aí?*” Ele falou – “*Não, aqui nenhum. Por que, algum problema?*” O cara, simplesmente, tirou a arma, do nada, e atirou. Entendeu? Assim, besteira. Ele não morreu... mas o cara atirou!

BRENO – Por isso tem que ser “*No stress*”. Sem *stress* nenhum!

ELSON – Agora, com caminhão! 30 ou 40 toneladas em cima da gente!

ALICE – Mas o que eu estou falando é que a gente estava numa estrada deserta, estava eu e minha mãe, no carro. Eu passei. Aí ele correu muito pra me passar. E ele passava, olhando. Daí ele reduzia pra eu ser obrigada a passar ele, de novo, porque eu ia ficar impaciente. Daí eu passava, ele olhava, acelerava e me passava de novo.

BRENO – Eu convivo com dois colegas que têm caminhão. Tem um amigo nosso que a gente... tá andando de caminhão, sei lá... daí tem um carro com graça, alguma coisa atrás, querendo passar, e eles só falam no “*PX*”¹²⁶ ... E o cara já fez isso duas vezes; a gente já viu duas vezes, na nossa frente. Daí a gente sai com o caminhão (no caso, eu tô junto com ele, acompanhando, e o meu colega, dirigindo)... daí ele sai, o amigo dele que está com o caminhão, do lado, reduz, espera o carro, joga a carreta em cima e sai fora! Aí a gente já viu carro entrando em cima da guia, já capotando, duas vezes, e eles nem aí!

SONIA – Para não ultrapassarmos o tempo que ainda resta, eu preciso terminar a leitura. A quinta observação diz o seguinte: a prática ao volante aperfeiçoa a técnica e aumenta a segurança e a responsabilidade. Faz amadurecer, ser mais prudente. Quando eu perguntei se vocês se consideravam bons motoristas, responderam que hoje são melhores do que antes. Ao mesmo tempo, a prática aumenta a confiança em si mesmo/a e, então, o/a motorista, mais

¹²⁶ *PX* é um aparelho utilizado pelos rádio-amadores que permite a comunicação entre motoristas que estão em diferentes veículos.

solto/a, tende a não respeitar as normas, a ultrapassar o limite de velocidade permitido, talvez acreditando que “*comigo não acontece*”. Como se estabelece esse paradoxo? (*Fim do lado A da fita nº 04*)

A prática melhora a direção mas, ao mesmo tempo, permite abusar mais?

GENI – Eu faço as mesmas coisas.

VALTER – Não interfere na quantidade de prudência. Você melhora a direção e você fica menos prudente.

BRENO – Acho que sim.

LUCAS – A sua qualidade como motorista aumenta, sei lá, numa quantidade maior do que o risco que você corre de sofrer um acidente ou algo assim. Você se sente mais seguro mas você é, realmente, um motorista mais bem preparado para estar lidando com uma situação, no trânsito.

VALTER – Fazendo uma analogia bem bobinha, é o que o Lucas tinha falado. O cara que pega um carro mais seguro, ele vai correr mais. A pessoa que acha que dirige melhor, ela vai correr mais, também. Ela se sente mais segura.

SONIA – Continuando – “*Quando bebo, dirijo melhor; ou quando uso drogas, lícitas ou não*”. Algumas pessoas pensam assim. Vocês compartilham desse pensamento?

BRENO – É brincadeira! Eu acho que eles falam isso brincando, porque qualquer pessoa racional sabe que isso não existe.

LUCAS – Pra mim, eu só dirijo mais devagar quando eu bebo. E, com certeza, pior! (*risos*)

VERA – Eu não dirijo quando eu bebo. Eu sou motorista... eu e meu marido, nós dois dirigimos. Na maioria das vezes, sou eu que dirijo, porque ele não gosta de dirigir e eu sou co-piloto. É horrível dirigir comigo como passageiro, porque eu sou co-piloto. Então, na maioria das vezes, sou eu que dirijo. Mas quando eu bebo, ele que vai dirigindo, porque eu não pego no carro. E a gente se reveza, porque eu nunca dirigi alcoolizada. Nem uma latinha. Eu sou chata. Eu sou chatinha! (*risos*) Eu tenho medo. Eu acho que não vou ter reflexo. Não vale a pena!

SONIA – Como última pergunta (porque quase não temos mais tempo), o que vocês gostariam de falar e que eu não perguntei? Que mensagem gostariam de deixar?

VERA – Eu queria saber... é claro que a senhora não vai responder essa pergunta para mim, lógico. Eu, por exemplo, tenho vários grupos diferentes de amizades. Aqui na faculdade, com universitários, as minhas amigas todas têm uma idéia diferente de vida, querem trabalhar, enfim; e quase todas dirigem. E, por outro lado, um outro grupo que eu frequento, que são os amigos do meu marido, as esposas deles, de dez mulheres, eu sou a única que dirijo. Todas têm *Carta*; todas renovam a *Carta*; todas têm documentação, mas nenhuma delas dirige. E por que é tão distante isso? E por que a mulher que dirige, ela tem um perfil diferente? É a mulher que trabalha, também, é a mulher que é universitária, ou, então... É um perfil muito diferente! Se os dois são motoristas, eles dirigem separadamente mas, na hora em que o casal sai junto, parece que é um direito do homem, só ele dirigir! Parece, assim, que ele fica de “*escanteio*” se a mulher for dirigindo, e ele do lado! Esse não é o meu caso, mas é o de muitas amigas minhas.

HELENICE – Lá em casa, meu pai, minha mãe e eu somos motoristas. E meu pai sofreu um derrame. E ele foi proibido de dirigir. Ele morre de vergonha quando tem que sair e quem tem que dirigir é minha mãe!

BRENO – A única questão que eu tinha pra dizer é em relação àquilo da pessoa ter a vontade de dirigir. Foi um documentário que eu assisti (até posso... não sei se ainda eu tenho gravado pra trazer pra você) sobre assunto geral, sobre trânsito, sobre acidentes, sobre engenharia de estrada, sobre engenharia de tudo, neblina, carros. E, no final do documentário, em que um moleque sofreu um acidente, e o documentário vai mostrando tudo, sob o ângulo desse moleque que sofreu um acidente nos Estados Unidos, numa travessa e ficou sem movimento nas duas pernas. Aí, no final, ele sofre várias operações e modifica o carro para poder dirigir novamente. A mãe dele fala: - “*Eu não consigo entender porque essa vontade de dirigir!*” Ele perdeu a vida! Ele perdeu o movimento das duas pernas e a gente sabe o que é.

SONIA – Há uma fala de um especialista no final desse documentário?

BRENO – Exatamente!

SONIA – Eu assisti a esse documentário no *Seminário Nacional Psicologia, Circulação Humana e Subjetividade*¹²⁷, que ocorreu em novembro de 2001, em São Paulo. Eu gostaria muito de ter uma cópia desse documentário, se for possível.

ALICE – Eu gostaria de falar que eu não sei até que ponto a perda desses pontos ajuda tanto. Porque, minha amiga... essas multas de São Paulo que sempre dá na faixa de ônibus. Então, já aconteceu dela estar com os pontos estourando e ela tomar uma multa e os pontos foram pra *Carteira* da mãe dela. São cinco motoristas em casa. Então, eles não vão conseguir passar 100 pontos. Entendeu? Dá pra distribuir pra todo mundo. Ali eles não vão perder a *Carteira* nunca!

VERA – E os pontos são válidos por um ano. Depois, caducam. É isso?

VALTER – É um ano da data da multa. Não caem todos os pontos, de uma vez. Cada vez que uma multa vai completando um ano, ela vai caindo.

SONIA – Alguém quer falar mais alguma coisa? Fazer alguma colocação? (*sinais negativos com a cabeça*). Então, uma vez mais os meus agradecimentos pela colaboração de cada um/a de vocês. E aqui estão os três exemplares, para cada um/a, dos livretos do Programa “*Moto Perpétuo*” da Fiat, conforme prometi.

◆ ◆ ◆

¹²⁷ O **Seminário Nacional Psicologia, Circulação Humana e Subjetividade**, promovido pelo Conselho Federal de Psicologia (CFP), em conjunto com os Conselhos Regionais de Psicologia (CRP), ocorreu nos dias 23 e 24 de novembro de 2001, em São Paulo, no auditório da Fundação Getúlio Vargas.

ANEXOS D

ELABORAÇÃO DE CÓDIGOS A PARTIR DA TRANSCRIÇÃO DA 1ª ENTREVISTA REFLEXIVA

TEXTO ESCRITO

1ª Entrevista Reflexiva Coletiva

LUCAS – Eu tenho a *Carta* há quase dois anos e o meu interesse era grande.⁽¹⁾ Aquele sonho⁽²⁾ : Ah! eu vou ter um carro, vou ser independente⁽³⁾, vou poder sair para onde eu quiser, a hora em que eu quiser⁽⁴⁾; não vou depender de pai e mãe⁽⁵⁾. E, para aprender, um mês antes de completar 18 anos, eu comecei a pegar o carro na cidade, perto de casa, com autorização da minha mãe⁽⁶⁾, mas escondido do meu pai⁽⁷⁾... com a supervisão da mãe. E, aí, quando foi para tirar a *Carta*, eu fiz só 4 aulas⁽⁸⁾. Naquela época ainda não tinha essa legislação nova. E, aí, eu fiz as 4 aulas que eram obrigatórias, para tirar a *Carta*.

LUCAS – Passei. Aí, depois, acaba quebrando um pouco do sonho.

LUCAS – É. Foi em Salto.

LUCAS – Ah! Não adianta muito você falar: Tá bom, eu tenho um carro, mas você não pode pagar a gasolina, você não pode pegar o carro a hora que você quiser porque tem alguém usando em casa...⁽⁹⁾

LUCAS – Não, medo não!⁽¹⁰⁾ Só para poder falar: Eu tenho uma *Carta*, agora eu posso dirigir!⁽¹¹⁾

VERA – Eu... na minha família, a gente nunca teve carro em casa. Então, quando eu fiz 18 anos, eu nem me interessei em tirar *Carta*⁽¹²⁾. Depois de um tempo em que eu estava namorando o meu atual marido, ele tinha carro e daí eu resolvi tirara a *Carta*, para ter, se eu precisasse dirigir⁽¹³⁾. Eu nunca tinha dirigido. Então, aprendi na auto-escola⁽¹⁴⁾. Eu não sabia nem ligar o carro! Então, eu tinha 18 anos e meio, mais ou menos, eu fiz 8 aulas; daí passei no primeiro exame e demorei ainda para dirigir⁽¹⁵⁾. Como eu não tinha carro, quem mais dirigia era o meu namorado. De vez em quando eu pegava o carro⁽¹⁶⁾. Eu só fui dirigir mais quando ele foi morar em São Paulo e, daí, o carro ficava comigo, para eu fazer um monte de coisas e daí comecei a dirigir, a praticar⁽¹⁷⁾. Daí que eu peguei o carro, mesmo. Isso já faz uns 5 anos.

VERA – Já renovei. Faz 6 anos que eu tenho a *Carta*.

CODIFICAÇÃO

Unidades Básicas de Análise

- (1) Afirmando ter grande interesse em aprender a dirigir.
- (2) Afirmando ser um sonho saber dirigir.
- (3) Dirigir, possibilitando ser independente.
- (4) Dirigir, permitindo sair para onde e quando quiser.
- (5) Dirigir, possibilitando não ser mais dependente dos pais.
- (6) Dirigindo antes dos 18 anos, com autorização dos pais.
- (7) Dirigindo antes dos 18 anos, escondido do pai.
- (8) Fazendo só 4 aulas práticas na auto-escola.
- (9) Quebrando um pouco do sonho por não poder pagar a gasolina e pegar o carro quando quiser.
- (10) Afirmando não sentir medo de dirigir.
- (11) Afirmando querer tirar a *Carta* para falar que agora pode dirigir.
- (12) Não se interessando em tirar a *Carta* quando completou 18 anos porque a família não tinha carro.
- (13) Resolvendo tirar a *Carta* quando estava namorando um moço que tinha carro.
- (14) Aprendendo a dirigir na auto-escola.
- (15) Passando no primeiro exame mas demorando, ainda, para dirigir.
- (16) Dirigindo, de vez em quando, o carro do namorado.

VICTOR – Agora tem validade de 5 anos. E a primeira renovação é depois de 4 anos.

VERA – Eu acho que é por questão financeira⁽¹⁸⁾.

VERA – Eu acho.

VERA – Quando a gente vai renovar, a gente paga uma taxa. É pouquinho... mas quantas pessoas pagam!⁽¹⁹⁾

LUCAS – Eu já fui sabendo dirigir. Eu só não sabia fazer baliza. Eu aprendi na auto-escola⁽²⁰⁾.

LUCAS – Meu pai falou – “*Você tem que tirar a Carta mas você não pode aprender antes*”⁽²¹⁾. E, aí, naquela ânsia de saber, de já chegar sabendo... ela autorizou⁽²²⁾.

LUCAS – Os dois têm. Meu pai sempre foi a favor de que eu tirasse logo quando eu completasse 18 anos. Mas ele queria que fizesse pelos meios legais⁽²³⁾.

LUCAS – Meu pai é médico. Minha mãe é instrumentadora e criadora de cães.

VERA – São, os dois. Mas não têm carro. Eles têm a *Carteira*, eles sabem dirigir, mas eles não têm carro. Não praticam⁽²⁴⁾.

ALICE – Eu posso falar.

ALICE – Eu tirei *Carta* com o incentivo do meu pai⁽²⁵⁾, assim, mais do que tudo, para resolver... Ele queria me dar mais que o limite. Fazia falta em casa. Eu sabia dirigir desde a minha pré-adolescência, 11, 12, 13 anos... sei lá!⁽²⁶⁾ Eu ia para o sítio, então, na estrada de terra... tudo bem, eu pego o carro sempre com um adulto ao lado⁽²⁷⁾. Daí, às vezes, eu ia lá na cidade, sempre com meu pai do lado⁽²⁸⁾. Poucas vezes. (...) Daí eu fiz 18 anos. Meu pai perguntou o que eu queria. De tudo, eu queria dirigir, eu sentia falta, sabia que era uma necessidade⁽²⁹⁾. Em casa, era encarada como uma necessidade⁽³⁰⁾. Você precisa ter uma Carteira de Motorista, hoje em dia, porque você vai depender disso. (...) Meu pai ia na auto-escola, meu pai marcava as minhas aulas⁽³¹⁾. Eu morava em São Paulo

(17) Dirigindo mais freqüentemente quando o namorado foi morar em São Paulo.

(18) Afirmado terem diminuído o tempo de renovação da *Carta* para poderem arrecadar mais.

(19) Afirmado ser pequena a taxa a ser paga na renovação da *Carta* e grande o número de pessoas que a pagam.

(20) Entrando na auto-escola já sabendo dirigir.

(21) Pai proibindo o filho de aprender a dirigir em casa.

(22) Mãe autorizando o filho a aprender a dirigir em casa.

(23) Pai médico querendo que o filho aprenda a dirigir somente na auto-escola.

(24) Pais sendo motoristas mas não possuindo carro.

(25) Tirando a *Carta* com o incentivo do pai.

(26) Sabendo dirigir desde a pré-adolescência.

(27) Dirigindo em estrada de terra, sem *Carta*, mas com adulto ao lado.

(28) Dirigindo na cidade, sem *Carta*, com o pai ao lado.

(29) Completando 18 anos e, dentre tudo, querendo dirigir com *Carta*.

(30) Dirigir, considerando o fato uma necessidade.

(31) Pai marcando as aulas da filha na auto-

e fiz as aulas em Itapetininga.

ALICE – Eu estudava lá. Eu fazia *Cursinho*. Eu preferi não tirar a *Carta* em São Paulo porque senão eu iria me empolgar, não iria estudar⁽³²⁾. (...) Eu tirei *Carta* de carro e de moto⁽³³⁾. Em casa, os meus pais também têm *Carta* de carro e de moto e minha mãe ainda dirige caminhão⁽³⁴⁾. (...) Ele disse: (...) “*Ainda bem que você tem Carteira de Motorista*”. Vários galhos eu quebrei para eles. Eles também trabalham fora e eu sou a filha mais velha⁽³⁵⁾... (...) Eu passei na primeira⁽³⁶⁾. (...) No primeiro dia, já saí com o carro, à noite, com as minhas amigas⁽³⁷⁾. Daí, começaram as restrições: “*Não, comece a dirigir durante o dia; não, não pode pegar estrada*”⁽³⁸⁾.

ALICE – Sim⁽³⁹⁾.

ALICE – Por um ano. Aliás, está comigo! Quando ele foi para pegar a *Carta* definitiva, o despachante nem cobrou⁽⁴⁰⁾. Eu estou com as duas, aqui! (*risos*)⁽⁴¹⁾. Porque a *Licença* tinha que ficar retida. Mas não ficou! (...)

LUCAS – Dirijo. Tranquilo. De dia e de noite, sem problema nenhum⁽⁴²⁾.

VERA – Também⁽⁴³⁾.

LUCAS – Não⁽⁴⁴⁾.

VERA – Não⁽⁴⁵⁾.

ALICE – Já. Mais ou menos! (*risos*) Bati o carro por causa do *ponto cego*⁽⁴⁶⁾. Eu estava dando ré... foi uma coisa estúpida. Tinha um carro atrás e eu não tenho costume de virar o pescoço para olhar. Eu uso os retrovisores⁽⁴⁷⁾. Eu estava exatamente no ponto cego do carro. Engraçado que eu parei para olhar, para ver se podia continuar indo para trás, porque era mais fácil para manobrar e não tinha nada ali atrás! Daí eu estava dando ré e “bum”. Bati.

VICTOR – Bom, eu... meu pai nunca me deu carro para dirigir⁽⁴⁸⁾. Eu pedia para ele me ensinar e ele dizia: “*Não, você vai olhando e você vai aprendendo*”⁽⁴⁹⁾. Eu tinha vontade, daí acabei pegando os dos amigos⁽⁵⁰⁾. Eu cheguei na auto-escola e fiz uma aula de caminhão e outra de moto⁽⁵¹⁾.

escola.

- (32) Tirando *Carta* no interior para poder estudar direito na capital.
- (33) Tirando *Carta* de carro e de moto.
- (34) Pais tendo *Carta* de carro e de moto e mãe dirigindo caminhão.
- (35) Ajudando os pais (que trabalham fora de casa) por ter a Carteira de Motorista.
- (36) Passando no primeiro exame que prestou.
- (37) Dirigindo à noite, com as amigas, no dia em que recebeu a *Carta*.
- (38) Começando as restrições, por parte dos pais, após obter a *Carta*: dirigir durante o dia e não pegar estrada.
- (39) Tirando *Carta* na vigência do Novo Código de Trânsito.
- (40) Despachante entregando a *Carta* e não retendo a *Licença para Dirigir*.
- (41) Estando com a *Carta* e com a *Licença para Dirigir*.
- (42) Afirmando dirigir, tranquilamente, na estrada, de dia e de noite.
- (43) Também afirmando dirigir na estrada, de dia e de noite, com tranquilidade.
- (44) Afirmando não ter sofrido acidente.
- (45) Afirmando não ter sofrido acidente.
- (46) Batendo o carro por causa do *ponto cego*.
- (47) Não virando o pescoço ao dar ré, mas usando os retrovisores.
- (48) Pai não dando seu carro para o filho (sem *Carta*) dirigir.
- (49) Pai recusando-se a ensinar o filho a dirigir e orientando-o a observar suas ações.
- (50) Tendo vontade de dirigir e pegando os carros dos amigos.

Passei na primeira, nas duas⁽⁵²⁾. Mas, antes de tirar *Carta*, mesmo meu pai sabendo que eu sabia dirigir, ele não me dava o carro. Ficava dando desculpas de que esse carro “*está assim, está assado*”. Não deixava eu dirigir o carro dele.

VICTOR – Para mim, ele nunca falou nada. Minha mãe dizia que era porque podia acontecer alguma coisa por eu ser novo. Não tanto pelo carro, o material, mas por mim e pelo que eu poderia fazer com outra pessoa⁽⁵³⁾.

VICTOR – Ele tinha caminhonete e tinha carro, também. Só que eu não pegava nenhum dos dois!⁽⁵⁴⁾

VICTOR – Porque eu sempre gostei. Inclusive, eu trabalhei, uma época, como motorista de caminhão⁽⁵⁵⁾. Quando ele comprou uma caminhão maior, daí eu dirigia, viajava com o caminhão. Eu sempre tive vontade de dirigir caminhão⁽⁵⁶⁾.

VICTOR – Moto, também. É mais prazer. Moto é uma coisa prazerosa⁽⁵⁷⁾.

VICTOR – Há quase 10 anos. Já renovei e estou para renovar a segunda vez, em 2003.

VICTOR – Eu tirei a *Carta C*, que é abaixo da Profissional, porque eu não tinha 21 anos, ainda⁽⁵⁸⁾. Eu tirei com 18⁽⁵⁹⁾. Então, não poderia pegar carreta, o articulado. Posso pegar até (...) o caminhão “*truck*”, que são dois eixos atrás⁽⁶⁰⁾. (...)

VALTER – Isso acontece com ônibus, também⁽⁶¹⁾.

VICTOR – Mas o ônibus está legalizado.

VALTER – Mas as vidas das pessoas estão lá, também. Pagaram a passagem. E o motorista, às vezes, está sonolento⁽⁶²⁾.

VICTOR – Com o caminhoneiro, a situação é pior ainda. Existe o *rebite*⁽⁶³⁾.

VICTOR – É uma mistura de anfetamina, café e coca-cola. E, às vezes, substituem o café por conhaque⁽⁶⁴⁾. É para deixar o motorista bem agitado e dirigir até 36 horas sem dormir⁽⁶⁵⁾.

VICTOR – Por trás disso tem muita transportadora, principalmente, de produto perecível, que deveria

(51) Fazendo aulas de caminhão e moto, na auto-escola.

(52) Passando no primeiro exame para obter *Carta* de caminhão e de moto.

(53) Pai não deixando o filho (não habilitado) dirigir seu carro, temendo pela vida dele e de terceiros.

(54) Não podendo dirigir a caminhonete e o carro do pai, porque não era habilitado.

(55) Trabalhando, durante algum tempo, como motorista de caminhão.

(56) Afirmando sempre ter tido vontade de dirigir caminhão.

(57) Afirmando ser prazeroso dirigir moto.

(58) Obtendo *Carta C*, pelo Antigo Código, por não ter 21 anos.

(59) Tirando *Carta* de motorista de caminhão com 18 anos de idade.

(60) Podendo dirigir caminhão com dois eixos, mas não o articulado.

(61) Acidentes com mortes acontecendo com o transporte clandestino e com os ônibus legalizados.

(62) Afirmando haver motoristas sonolentos dirigindo os ônibus legalizados.

(63) Afirmando haver caminhoneiros que dirigem sob o efeito do *rebite*.

(64) Descrevendo o *rebite* como sendo uma mistura de anfetamina, café (ou conhaque) e coca-cola.

(65) Sob o efeito do *rebite*, motoristas de caminhão dirigindo durante 36 horas ininterruptas.

(66) Transportadora de produtos perecíveis não providenciando dois motoristas para se

providenciar dois motoristas para fazerem o revezamento, e colocam um só⁽⁶⁶⁾.

VICTOR – Exatamente. E causa muitos acidentes⁽⁶⁷⁾.

VALTER – Eu... desde que eu era criancinha, meu pai me ensinou a dirigir⁽⁶⁸⁾. Mais, assim, no volante... ele me colocava no colo e ele dirigia por baixo e eu acreditando que estava dirigindo⁽⁶⁹⁾. (*risos*) Lógico, isso em lugares seguros, sem ter o risco de ter uma colisão com outro veículo ou qualquer coisa⁽⁷⁰⁾. Depois, conforme o tempo foi passando, eu fui crescendo e saindo no lugar dele⁽⁷¹⁾. E aí eu fui aprendendo a dirigir. E até eu tirar a *Carta*, mesmo eu já sabendo dirigir, eu nunca peguei o carro sem autorização dele⁽⁷²⁾. Ele, também, não deixava. Não por falta de confiança, mas por ser (abre aspas) “*contra a lei*”. Eles tinham mais medo de me pararem e de me pegarem sem a *Carta* do que do risco do acidente ocorrer⁽⁷³⁾.

VALTER – Há três anos⁽⁷⁴⁾.

VALTER – A auto-escola, para mim... para mim, foi um roubo de dinheiro⁽⁷⁵⁾ porque eu não aprendi nada na auto-escola⁽⁷⁶⁾. Para mim, eles não ensinam nada. Lógico, pra quem não sabe nada, eles ensinam, mas isso, provavelmente, leve umas 12 aulas para aprender⁽⁷⁷⁾. (...) Eu acho que a gente que já sabe, eles ensinam só o macete pra passar na prova⁽⁷⁸⁾. (...) Pra fazer *baliza*, eles põem um monte de pontinhos⁽⁷⁹⁾. Não ensinam a dirigir, não ensinam a estacionar. Pra fazer *garagem*, é um puta de um espaço gigante: você sai da *baliza* e passa pela *garagem*⁽⁸⁰⁾. A *baliza* é só de um lado, com um cabo de vassoura na frente e atrás⁽⁸¹⁾. A *baliza*, eles ensinam só a fazer do lado direito, e é desse lado que cai no exame⁽⁸²⁾. E, ainda, eles põem quatro pontos pra você enxergar as marcas. Então, você não faz a *baliza*, você faz em função dos quatro pontos e dos cabos de vassoura⁽⁸³⁾. Então, pra mim foi só um... foi muito mais burocrático, mesmo! Você vai e assina a papelada, leva para o advogado, fica um mês assim...

VALTER – (...) o examinador que me pegou, ele era meio conhecido do meu pai. A gente saiu da *baliza*, na frente do advogado e ele disse – “*Ah! Não precisa fazer rampa*”⁽⁸⁴⁾. E a gente foi conversando. Não dei seta... não fiz nada! Tudo o que eu sabia eu aprendi dirigindo. Tudo o que eu sei, aliás, eu aprendi dirigindo nas ruas, depois da *Carta*⁽⁸⁵⁾. E, para passar no exame, tudo o que eu sabia era aquilo que meu pai tinha ensinado⁽⁸⁶⁾.

VALTER – E, além disso, lá tinha um pouco de *máfia*, que é assim: o examinador é muito rígido, então, você não pode errar, apesar da marcação. Ele fica achando falsos erros para que você

revezarem.

- (67) Motoristas causando acidentes por usarem o *rebite*.
- (68) Pai ensinando o filho a dirigir, desde criancinha.
- (69) Filho pequeno sentando no colo do pai e “*dirigindo*” somente com o volante.
- (70) Pai ensinando o filho a dirigir em lugar seguro.
- (71) Filho dirigindo no lugar do pai, ainda sem a *Carta*.
- (72) Nunca pegando o carro sem autorização do pai.
- (73) Pai temendo que o filho seja flagrado dirigindo sem *Carta*.
- (74) Afirmando ter *Carta* há três anos.
- (75) Afirmando ser a auto-escola um roubo de dinheiro.
- (76) Não aprendendo nada na auto-escola.
- (77) Auto-escola ensinando alguma coisa apenas para quem não sabe nada.
- (78) Auto-escola ensinando somente o macete para passar na prova.
- (79) Auto-escola colocando muitas marcas para o/a candidato/a realizar a *baliza*.
- (80) Auto-escola deixando um espaço muito grande para o/a candidato/a fazer *garagem*.
- (81) Fazendo *baliza* com marcações feitas com cabos de vassouras.
- (82) Aprendendo a fazer *baliza* somente do lado que cai no exame.
- (83) Afirmando não aprender a fazer *baliza* sem as marcações.
- (84) Examinador dispensando o candidato de fazer a *rampa*.
- (85) Afirmando que tudo o que sabe, aprendeu dirigindo depois de obter a *Carta*.
- (86) Passando no exame somente com o que aprendeu com seu pai.
- (87) Existindo *máfia* durante o exame: examinador procurando falsos erros para reprovar o/a candidato/a.
- (88) Havendo “*negociação*” dentro do carro da

não passe⁽⁸⁷⁾. Depois, ele fica falando – “Ah! Você quer a Carta?” Então, você tem uma negociação dentro do carro, enquanto você não volta na frente do Delegado de Trânsito⁽⁸⁸⁾. E, então, é uma *máfia*.

Pra mim, é um roubo de dinheiro⁽⁸⁹⁾. Eles não ensinam nada; só se você, realmente, não souber essas coisas⁽⁹⁰⁾. Mas, na verdade, não é nem a cobrança... O professor, digamos assim, se ele vê que você sabe dirigir, ele vai tentar fazer você pegar um pouquinho mais de aulas do que você, realmente, precisava⁽⁹¹⁾.

VALTER – Pra ganhar dinheiro. É caro! Hoje em dia, deve estar uns quinhentos e poucos Reais para tirar a *Carta*. Pra mim, tudo funcionava dentro de uma *máfia*. Tanto da parte do DETRAN, da CIRETRAN, quanto das auto-escolas.

VALTER – (...) Não é uma coisa, assim, necessária. Não tinha porque fazer todas essas regrinhas absurdas. É nessas coisinhas, nesses falsos erros que eles vão se apegando, pra você não passar. Obviamente que eles não fazem isso com todas. Eles vêem as pessoas mais inseguras; principalmente, adolescente que quer tirar a *Carta* logo⁽⁹²⁾.

ELSON – Não é só nesse momento. Antes, mesmo. Se você faz o exame e não passa, ele pergunta se você quer pagar e ter a *Carta*⁽⁹³⁾. Aconteceu comigo, isso, mas aconteceu antes do Código Novo. Eu fui e fiz uma vez. Passei⁽⁹⁴⁾. Hoje em dia, as pessoas ficam juntas no carro, para o exame. Vai mais de uma pessoa, no carro. Na minha época, era só uma pessoa⁽⁹⁵⁾.

ELSON – Agora, em São Paulo, lá no DETRAN, é assim. Não sei nas outras cidades como está sendo. Mas vão mais pessoas juntas, no carro.

ELSON – Isso⁽⁹⁶⁾. Na minha época, quando eu fiz, não foi assim. Eu peguei o Código velho, eu fiz sozinho. Eu fiz, passei e não estava sabendo disso. Eles levavam num ônibus. A auto-escola levava as pessoas num ônibus. Aí tinha duas senhoras que tinham que arrumar mais três pessoas, porque eram cinco, para pagarem a *Carteira* e tirarem a *Carteira* sem fazerem o exame, porque não tinham conseguido passar.

ELSON – Eu não recebi proposta nenhuma dele. (*risos*) Eu fui, cheguei, fiz tudo certinho e passei⁽⁹⁸⁾. Na volta, no ônibus da auto-escola que eles nos levavam e traziam do DETRAN, tinha essas duas senhoras que já tinham conversado com o instrutor e tudo...

ELSON – Já tinham reprovado. E elas precisavam de mais três pessoas para fecharem e pagarem a

auto-escola, com o/a candidato/a reprovado/a.

(89) Considerando essa *negociação* como *máfia*, como roubo de dinheiro.

(90) Afirmando que a auto-escola não ensina a dirigir.

(91) Afirmando que o instrutor recomenda maior número de aulas práticas, do que seria necessário, para ganhar mais dinheiro.

(92) Examinador procurando falsos erros, principalmente em candidatos/as inseguros/as, em adolescentes.

(93) Examinador perguntando ao/à candidato/a reprovado/a se quer pagar e receber a *Carta*.

(94) Afirmando ter passado no primeiro exame.

(95) Afirmando irem vários candidatos/as no mesmo carro da auto-escola, após o novo Código.

(96) Candidatos assistindo ao exame do/a outro/a, após o novo Código.

(97) Os/as reprovados/as formando grupos de cinco pessoas para poderem “comprar” a *Carta*.

(98) Fazendo tudo certinho e passando no primeiro exame.

Carta.

ELSON – Isso. Pra valer a pena!⁽⁹⁹⁾ (*risos*) Ele perguntou pra mim se eu tinha passado. Eu falei que tinha, porque saía na hora o resultado. E era através da auto-escola, porque o instrutor, o cara que dava aula, conversou com elas, se elas não queriam fazer outro exame, e tudo o mais, que a *Carta* seria comprada⁽¹⁰⁰⁾. Daí, eu não fiquei sabendo, exatamente, como foi.

ELSON – Não sei. Não sei se era para o instrutor, para o dono da auto-escola ou para o examinador⁽¹⁰¹⁾. Só sei que davam o dinheiro para alguém e saía a *Carta*⁽¹⁰²⁾.

LUCAS – Eu tenho, assim, um caso. A minha ex-namorada estava tirando a *Carta*, no ano passado. E ela fez as 15 aulas obrigatórias e fez todas as aulas teóricas. Ela foi e prestou a primeira vez e foi reprovada. No dia, ela saiu do carro, foi erro dela, não foi erro, assim, que foi achado erro, nada⁽¹⁰³⁾. Foi oferecido pra ela – “*Se você quiser a Carta, você não faz mais o exame. Então, você vem só para fingir que fez o exame, paga R\$ 100,00 e tem a sua Carta*”⁽¹⁰⁴⁾. Ela falou – “*Não, eu não vou pagar*”⁽¹⁰⁵⁾. Foi fazer o exame, na segunda vez. Ela não errou e reprovaram⁽¹⁰⁶⁾. Ela foi fazer uma terceira vez, não pagou e foi reprovada, também⁽¹⁰⁷⁾. Aí, só numa quarta vez, depois de ter pago R\$ 100,00, ela foi aprovada⁽¹⁰⁸⁾.

LUCAS – Não, em São Paulo. Mas eu acho que em cidades menores acontece, também. Comigo não aconteceu.

LUCAS – Mas não é só isso. Ela tinha que fazer mais duas aulas práticas, por ter sido reprovada. Daí, faz a prova. Paga para fazer a prova. Daí, faz (e paga) mais duas aulas porque reprovou⁽¹⁰⁹⁾. Paga de novo para fazer outra prova. Vai pagando...

VALTER – Uma outra coisa que eu acho sobre a auto-escola é que, assim, pra dirigir, pra mim, funciona como macete. Se você não tem macete, não em tudo, mas vai ter uns certos problemas, principalmente, com relação a reflexos ou a entrar em ruas muito movimentadas. Ninguém respeita o próximo carro⁽¹¹⁰⁾. Todo mundo pensa assim. E a auto-escola não ensina você a ter macetes. Não macete, prática⁽¹¹¹⁾.

VALTER – Não. (*uso de quarta marcha na auto-escola*)⁽¹¹²⁾

LUCAS – Não pode nem passar da segunda. Quando eu tirei, era segunda marcha, só. Nem tercei-

- (99) Vendendo a *Carta* para grupos de cinco pessoas cada um, para lucrar mais.
- (100) Afirmando ser a compra da *Carta* através da auto-escola.
- (101) Não sabendo se o dinheiro era dado ao instrutor, ao proprietário da auto-escola ou ao examinador.
- (102) Afirmando que o dinheiro era dado para *alguém* e a *Carta* saía.
- (103) Ex-namorada sendo reprovada no primeiro exame porque errou.
- (104) Ex-namorada recebendo a oferta da compra da *Carta*.
- (105) Ex-namorada se recusando a pagar R\$ 100,00 e comprar a *Carta*.
- (106) Ex-namorada não errando no segundo exame e sendo reprovada.
- (107) Ex-namorada não errando no terceiro exame e sendo reprovada.
- (108) Ex-namorada pagando R\$ 100,00 e sendo aprovada no quarto exame.
- (109) Pagando mais duas aulas práticas, quando é reprovado/a, além da taxa do novo exame.
- (110) Afirmando ninguém respeitar os carros que querem adentrar uma avenida movimentada.
- (111) Auto-escola não ensinando a prática ao volante.
- (112) Não podendo engatar quarta marcha na auto-escola.
- (113) Não podendo passar da segunda marcha na auto-escola.

ra!⁽¹¹³⁾

ALICE – Eu chequei até a quarta⁽¹¹⁴⁾.

ELSON – Eu não pude nem chegar na terceira!⁽¹¹⁵⁾

ELSON – Também não! (*sinais de concordância com a cabeça, dos demais entrevistados/as*); (*uso de faróis*)⁽¹¹⁶⁾.

ALICE – Pra moto, eles ensinaram a usar os faróis. Eu já sabia, mas eles perguntaram⁽¹¹⁷⁾. Agora, com o carro, eu fui obrigada a descobrir onde era o limpador de pára-brisa porque estava chovendo⁽¹¹⁸⁾.

VALTER – (*vários/as falando ao mesmo tempo*). A vida (*todos/as*). Por isso que eu acho que a auto-escola não serve pra droga nenhuma⁽¹¹⁹⁾. Quer dizer, não nesse sentido de ensinar a dirigir como é, tira o pé daqui, põe lá. Pra isso, a auto-escola serve!⁽¹²⁰⁾

VALTER – Não, não daria. Acho que não. Se é prática, tem que ser no meio do trânsito. Mas, talvez, agora com 15 aulas... porque eles fazer o percurso. Eu não sei como é nas outras cidades mas, na minha cidade, é um percurso onde, praticamente, não passa carro⁽¹²¹⁾ (*risos*).

ELSON – É só pra dar volta no quarteirão!⁽¹²²⁾ (*muitos risos*)

VALTER – Eu tive uma curva pra esquerda, só! Porque era um “S”. O resto, só curva pra direita!⁽¹²³⁾

ELSON – Quem tirar a *Carta* em São Paulo, só vira pra direita!⁽¹²⁴⁾ (*risos*)

LUCAS – Eu tenho vários amigos que tiraram a *Carta* em São Paulo, mas dirigiam sempre em lugares de menos movimento, em horários de pouco movimento. Então, só tinha carros de auto-escola nas ruas. Pega, assim, três ou quatro carros de auto-escolas diferentes, faz uma comitiva e dá a volta em dois ou três quarteirões⁽¹²⁵⁾. Pega um pedacinho de uma avenida pra falar – “*Ah! Eu entrei numa rua grande; sei como é que faz!*”⁽¹²⁶⁾. Faz de conta! Mas, assim, nunca pega um trânsito de verdade, como pegaria em São Paulo, num dia qualquer⁽¹²⁷⁾.

- (114) Afirmando ter utilizado a quarta marcha na auto-escola.
- (115) Afirmando só poder andar em primeira e segunda marchas na auto-escola.
- (116) Afirmando não aprender a fazer uso de faróis na auto-escola.
- (117) Auto-escola ensinando a usar os faróis das motos.
- (118) Descobrimo o limpador de pára-brisas porque estava chovendo, pois a auto-escola não ensinou.
- (119) A vida ensinando a usar faróis, limpador de pára-brisas, terceira e quarta marchas.
- (120) Auto-escola ensinando a *técnica* de dirigir mas, não, a *prática*.
- (121) Fazendo o percurso em ruas com pouquíssimo movimento.
- (122) Percurso consistindo em dar volta no quarteirão.
- (123) Fazendo uma curva para a esquerda e, todas as outras, para a direita.
- (124) Tirando a *Carta* em São Paulo e só fazendo curva para a direita.
- (125) Amigos dirigindo ao redor do quarteirão, somente entre carros de auto-escola.
- (126) Fazendo de conta que entrou em uma avenida.
- (127) Nunca dirigindo em um trânsito mais movimentado.
- (128) Aprendendo a dirigir como se todas as ruas tivessem semáforos, faixas de pedestre, ausência de congestionamento.
- (129) Aprendendo a dirigir como se todos/as

VALTER – Eles ensinam como se fosse um trânsito ideal, onde todas as ruas têm semáforos, faixas de pedestre⁽¹²⁸⁾. Quando você pára, olha pros dois lados, não vem carro, daí você entra. Todo mundo respeita; sem congestionamento. Você parou, dá seta, o outro diz – “Oh! Pode entrar!”⁽¹²⁹⁾ (risos)

ALICE – Então, eu não sei se eu peguei uma auto-escola, assim, menos pior que eles⁽¹³⁰⁾. (risos) Eles me ensinaram. Eu sabia dirigir, vai pra frente e pra trás; única coisa que eu não sabia era *baliza*. Então, eu tive que fazer 15 aulas. Pra mim, desnecessárias, na maioria. (...) Na primeira aula, eu fiquei fazendo *baliza*⁽¹³¹⁾. (...) Foi o que eu mais fiz! Então, o que eu ia fazer em 15 aulas? Não tinha nada! Então, fui estacionar do outro lado. Ele me ensinou a fazer *baliza* do outro lado, entendeu, que não o da prova⁽¹³²⁾. Andei no trânsito. A minha cidade é pequena, não tem um trânsito comparado com São Paulo, mas eu andei na parte de maior movimento da cidade⁽¹³³⁾.

ALICE – (...) Fiz *baliza*, estacionei no centro da cidade. Mas, assim, porque a gente tinha tempo. (...) As minhas reclamações são: a) CFC, pra mim, é inútil; e b) quantidade de aulas⁽¹³⁴⁾. Fazer 15 aulas (...) não tinha necessidade. Achei um roubo, entendeu? É *máfia*, mesmo! É pra pegar dinheiro de todo mundo⁽¹³⁵⁾. Pra moto, eu gostei, porque eu não sabia dirigir moto direito. (...) Só que não as 15 aulas, também. Podia ser menos⁽¹³⁶⁾. (...) eu estava com mais medo da *baliza*, porque eu não tinha prática. (...) Eu fiz a *baliza* e falei – “Ah! Pronto! Agora eu to sossegada”. Daí, fui⁽¹³⁷⁾. O outro examinador que entrou no carro pra ir no percurso, comigo, começou a me deixar nervosa⁽¹³⁸⁾. (...) quando eu cheguei em casa, comecei a chorar muito, entendeu?⁽¹³⁹⁾ Isso porque eu tinha passado. E eu estava muito nervosa. Ele me xingou dentro do carro. Eu não fiz nada!⁽¹⁴⁰⁾ Se eu tivesse feito alguma coisa de errado, ele teria me reprovado⁽¹⁴¹⁾. Entendeu? Eu não comprei a minha *Carta*. Eu não fiz nenhum acordo antes⁽¹⁴²⁾. Eu tenho condições, entendeu? Ele me deixou nervosa. Eu estava andando num lugar que era o limite de 30 km por hora. Ele falou: “Vai, moça. O quê que você está andando devagar? Corre. Aqui você pode andar muito mais do que isso”⁽¹⁴³⁾. Daí, se eu brecava... eu tinha brecado errado! Se eu acelerasse, eu estava acelerando errado. Engraçado, sabe? Tudo eu estava fazendo errado! Porque, então, ele não me reprovou? Eu tinha certeza de que eu estava fazendo certo. (...) Que tipo de pressão era essa? O meu pai conhece o Delegado (...) e ele passou para o Delegado, isso, porque achou um absurdo, também⁽¹⁴⁴⁾. Os termos com que ele me xingou... não lembro essas coisas, mas me marcou muito, entendeu? Eu já passei várias vezes pra ver se ele não estava lá onde ele trabalha. Passei só pra ver, mas a minha vontade era de xingar, mesmo, entendeu? Tipo: – “O que você está fazendo aí, seu ultrapassado?” Fiquei muito nervosa!

ALICE – Tinha direção defensiva...⁽¹⁴⁵⁾

respeitassem, dessem passagem.

- (130) Afirmando que pegou uma auto-escola menos ruim porque ensinaram a fazer *baliza*.
- (131) Fazendo *baliza* na primeira aula prática.
- (132) Aprendendo a fazer *baliza* dos dois lados.
- (133) Aprendendo a dirigir na parte de maior movimento da cidade.
- (134) Afirmando ser inútil o Centro de Formação de Condutores e desnecessária a quantidade de 15 aulas.
- (135) Ratificando que auto-escola é *máfia*, pra pegar dinheiro de todas as pessoas.
- (136) Gostando das aulas para aprender a dirigir moto, mas considerando a quantidade excessiva.
- (137) Passando no exame de *baliza* e ficando tranqüila.
- (138) Segundo examinador deixando a candidata nervosa.
- (139) Chorando muito quando chegou em casa, após o exame.
- (140) Afirmando não ter feito nada errado durante o exame.
- (141) Afirmando que seria reprovada se tivesse feito algo de errado.
- (142) Afirmando não ter comprado a *Carta*.
- (143) Afirmando que o examinador mandava a candidata ultrapassar o limite de velocidade permitido.
- (144) Pai da candidata relatando o ocorrido para o Delegado de Trânsito.
- (145) Tendo aulas de *direção defensiva* na auto-

VICTOR – Mas a minha, acho que foi legal, também, mesmo antes do novo Código⁽¹⁴⁶⁾.

ALICE – Várias coisas acontecerem enquanto eu estava dirigindo na cidade. Eu sabia dirigir e enjoava ficar andando, só para fazer a prova⁽¹⁴⁷⁾. Então, eu saía para andar, ia para o trânsito. E voou capacete de motoqueiro em cima de mim, gente me fechou. Várias coisas!⁽¹⁴⁸⁾ Então, eu fui obrigada, mesmo na auto-escola, a testar os meus reflexos⁽¹⁴⁹⁾. Mas foi no Novo Código.

ALICE – Ele criticou muito o Novo Código, enquanto ele estava no carro, porque ele não acha certo do jeito que está, porque acaba aprovando muita gente⁽¹⁵⁰⁾. Não sei se ele estava preocupado ou se ele não estava bem, psicologicamente. Não sei. Só sei que ele foi um estúpido, entendeu?⁽¹⁵¹⁾ (...) A única coisa que, enfim, eu vou fazer, eu vou passar onde o cara trabalha (ele trabalha com emplacamento, também), porque se eu encontrasse aquele chato no meio do caminho, eu ia me segurar para não atropelar⁽¹⁵²⁾. Mas que eu ia xingar, eu ia, com certeza⁽¹⁵³⁾.

GENI – Mas antes eu fui com mais, também. Só no exame de rua. Uma sai com o carro; a outra faz o percurso, no meio do caminho, e a outra volta. Com o mesmo examinador, faz um percurso⁽¹⁵⁴⁾.

LUCAS – Isso é para diminuir o tempo de cada candidato⁽¹⁵⁵⁾. O meu percurso, por exemplo, era dar a volta num quarteirão. Eu já sabia dirigir, então, eu fui numa rua. Eu nem cheguei a virar. Daí, ele falou: – “*Pode encostar aqui, você já passou*”⁽¹⁵⁶⁾. daí foi o outro cara que estava no carro. Daí ele fez as outras três ruas para completar o percurso e passou, também.

ELSON – (...) Eu fiz a *baliza*. (...) Aí eu saí, fiz o percurso todo a parei no mesmo lugar em que eu tinha saído com o carro. Eu andei mais⁽¹⁵⁷⁾.

VERA – Cada uma fazia tudo e, as outras duas, ficavam assistindo. E passava em lugares que tinha que parar em subida. E todas as três paravam na subida e, depois, saíam, para ver se não afastavam⁽¹⁵⁸⁾.

VICTOR – Eu, quando fiz o exame, foi outro rapazinho que ia fazer exame, também, na caçamba do caminhão⁽¹⁵⁹⁾. E eu andei bastante. Acho que andei uns 15 ou 20 minutos. Eu tinha que fazer uma *rampa* de ré e fazer uma ré de uns 100 metros, mais ou menos, com o caminhão, acompanhando a guia⁽¹⁶⁰⁾. Mas não tinha *baliza*, assim...

escola.

(146) Afirmando ter gostado da auto-escola que freqüentou.

(147) Enjoando de treinar para o exame.

(148) Andando no trânsito e enfrentando várias situações que exigiram respostas rápidas.

(149) Testando os reflexos ainda na auto-escola.

(150) Examinador criticando o Novo Código de Trânsito, por aprovar muita gente.

(151) Examinador sendo estúpido durante o exame.

(152) Segurando-se para não atropelar o examinador.

(153) Afirmando ter vontade de xingar o examinador.

(154) *Percurso* sendo tripartido entre candidatas.

(155) Diminuindo o tempo do *percurso* de cada candidato/a.

(156) Fazendo o *percurso* em ¼ de quarteirão e já sendo aprovado.

(157) Fazendo a *baliza* e o *percurso* e voltando ao ponto de partida.

(158) Três candidatas sendo colocadas no mesmo carro para fazerem *rampa*.

(159) Candidato aguardando na caçamba do caminhão, em movimento, o momento de realizar o exame.

(160) Afirmando ter dirigido por 15 minutos durante o exame para obter a *Carta* de motorista de caminhão, feito *rampa* de ré e dado ré de 100 metros, aproximadamente.

(161) Afirmando não ter aprendido a dar ré na auto-escola.

ELSON – Nem na aula⁽¹⁶¹⁾. (*dar ré*)

LUCAS – Só para a *baliza*⁽¹⁶²⁾. (*dar ré*)

ALICE – Só para a *baliza*⁽¹⁶³⁾. (*dar ré*)

GENI – O meu exame teve *baliza*, garagem de frente, passar por dentro de um obstáculo, fazer ré. Daí você sai na rua pra fazer tudo isso, na rua⁽¹⁶⁴⁾.

VALTER – Não é uma coisa padronizada⁽¹⁶⁵⁾.

ALICE – O exame teórico, no mínimo, deveria ser igual⁽¹⁶⁶⁾. Em São Paulo vocês fazem tudo teste, não é?

ELSON – Sim.

ALICE – A gente tem dissertativa.

ELSON – Tem, também.

ALICE – E as plaquinhas dissertativas, se você coloca um artigo diferente do que estava no livrinho que eles te dão, é considerado errado. Eu achei o cúmulo, porque se em vez de eu colocar “o”, eu colocasse “um”, entendeu? Um exemplozinho banal⁽¹⁶⁷⁾. Mas eu estava entendendo o que estava querendo dizer a placa. Não, é considerado errado porque eu troquei aquilo ali, uma palavrinha, que não estava igual a do livrinho. Entendeu? É um jeito, também, deles segurarem você⁽¹⁶⁸⁾. (...)

VALTER – Tanto as perguntas que são testes quanto as dissertativas. A parte de legislação era teste. A parte das placas era dissertativo⁽¹⁶⁹⁾.

ELSON – A única coisa que eu escrevi, quando eu fiz, foi um ditado. O cara ditou uma frase para eu escrever! (*risos*) O cara ditou uma frase!⁽¹⁷⁰⁾ Eu não estou brincando!

ELSON – Não! Não era um problema. Era pra ver seu eu sabia escrever ou não!⁽¹⁷¹⁾ Eu não estou brincando! (*mais risos*) A primeira coisa que aconteceu... Tinha um monte de gente no DETRAN e o cara falou: – “*Vai ter, primeiro, um ditado*”. E teve um ditado! No DETRAN de São Paulo,

(162) Ter aprendido a dar ré somente para fazer *baliza*.

(163) Ter aprendido a dar ré somente para fazer *baliza*.

(164) Afirmando ter feito *baliza*, *garagem*, ter passado por obstáculo e dado ré, durante o exame.

(165) Não sendo padronizado o exame para obter a Carteira Nacional de Habilitação.

(166) Afirmando que, no mínimo, o exame teórico deveria ser igual.

(167) Questão sendo considerada errada, se escreverem “um” em lugar de “o”, como está no manual.

(168) Afirmando ser esse mais um modo de reprovar o/a candidato/a.

(169) Legislação sendo avaliada com questões de alternativas múltiplas; placas sendo avaliadas com questões discursivas.

(170) Afirmando ter feito um ditado de Português, quando foi tirar a *Carta*.

(171) Afirmando ser o objetivo desse ditado a identificação de analfabetos, dentre os/as candidatos/as.

eu tirei *Carta* no ano de 1996. E todo mundo que tirou nesse ano, pode ter certeza que fez um ditado,

também! Era uma frase curta, mas uma coisa, assim, ridícula. E a senhora que falou, falou duas vezes, uma frase que cabia numa linha!⁽¹⁷²⁾

LUCAS – Eu pensei nisso. Eu teria medo de ser pedestre de um motorista recente⁽¹⁷³⁾. Eu não me considero, totalmente, cem por cento preparado para pegar o carro⁽¹⁷⁴⁾. Eu ainda acho que... Tem vezes que eu pego o carro e eu sinto um tipo de deficiência⁽¹⁷⁵⁾. (...) Vamos supor: você toma uma “*fechada*”, de repente, num dia de chuva. Entendeu? Sinceramente, eu não sei como fazer⁽¹⁷⁶⁾. Mas eu acho que a prática vai melhorando isso⁽¹⁷⁷⁾.

LUCAS – Pra mim parece o único jeito de sanar esse problema: seria prática, muita prática.

ALICE – Eu aprendi mais ou menos “*na marra*” (*direção defensiva*)⁽¹⁷⁸⁾. Igual eu falei que achei o CFC inútil. Isso eu achei. Tive Curso de *Mecânica*... Tive, tirei 10 na provinha. Lindo. Mas eu não sei trocar um pneu!⁽¹⁷⁹⁾ Juro.

ALICE – O que o professor acabou de falar. (*conteúdo da prova*)⁽¹⁸⁰⁾ Esta peça, não sei o que... Tivemos noções de meio ambiente⁽¹⁸¹⁾. E a gente saiu num intervalinho e saímos na rua. *Cidadania* e... você viu gente ali desrespeitando tudo aquilo⁽¹⁸²⁾. Eu acho inútil.

ALICE – Ah! Não lembro, agora⁽¹⁸³⁾ (*aprendizagem de cidadania*) Pra ver como foi bom! (*risos*) Ensinam a ter boas maneiras⁽¹⁸⁴⁾. Mas é uma coisa que você aprende no berço. Entendeu? Ou você cresce com isso, ou... você não vai aprender numa aulinha rápida de CFC a ser um bom cidadão, a respeitar o meio ambiente...⁽¹⁸⁵⁾ Se você já joga papel na rua, não vai ser com uma ou duas aulinhas que você vai parar de jogar papel na rua⁽¹⁸⁶⁾.

ALICE – Uma semana de aulas; cinco dias⁽¹⁸⁷⁾. Outra coisa que eu também achei inútil, foi *Primeiros Socorros*, porque eles falam um monte de coisas, falam, falam. O instrutor que deu essas aulas não sabia nem falar direito! Eu não tive uma preparação muito boa dele⁽¹⁸⁸⁾. (...)

(172) Afirmando ser o ditado uma “coisa” ridícula: uma frase curta, que cabia em uma linha.

(173) Afirmando ter medo de ser pedestre de um motorista recente.

(174) Não se considerando cem por cento para dirigir.

(175) Sentindo um tipo de deficiência ao dirigir.

(176) Afirmando não saber agir diante de situações inesperadas, no trânsito.

(177) Afirmando ser a prática o único modo de aperfeiçoar o ato de dirigir.

(178) Afirmando ter aprendido *direção defensiva* “na marra”.

(179) Afirmando ter tido curso de mecânica, obtido nota 10 na prova, mas não saber nem trocar pneu.

(180) Caindo na prova de mecânica o que o professor havia acabado de explicar.

(181) Tendo noções de meio ambiente, na auto-escola.

(182) Tendo noções de cidadania, na auto-escola, e afirmando ter observado, na rua, o oposto do que havia aprendido.

(183) Não se lembrando do que aprendeu em *Cidadania*.

(184) Aprendendo, na auto-escola, a ter boas maneiras.

(185) Afirmando que boas maneiras devem ser ensinadas desde o berço.

(186) Afirmando que se a pessoa já está habituada a jogar papel na rua, duas aulinhas sobre meio ambiente, na auto-escola, não serão suficientes para mudar hábitos.

(187) Afirmando ter tido cinco dias de aulas sobre cidadania, meio ambiente, boas maneiras e mecânica, na auto-escola.

(188) Afirmando que o instrutor que lecionou *primeiros*

VICTOR – Você recebeu algumas noções, somente, porque tem Curso de *Direção Defensiva* que dá diploma, tudo. Constam as horas⁽¹⁸⁹⁾.

VALTER – Deixa só fazer uma observação. Esse nome, pra mim, está errado. Não deveria chamar *Direção Defensiva*; deveria chamar *Direção Preventiva*. Porque, de defesa, você não tem nada! Porque, quando me falaram, eu pensei que iam ensinar a dar “*cavalo-de-pau*” (*muitos risos*), se defender em caso de seqüestro... Interessante! De repente, eu peguei um livrinho: como fugir de um *aquaplay*! Não é defensiva; é preventiva⁽¹⁹⁰⁾.

VICTOR – Mas o meu pai fez duas vezes esse Curso de *Direção Defensiva*, aqui em Sorocaba. E acontece um caso lá de um caminhão, que está a tantos metros de você, e começa a fazer... o que você tem que fazer? Então, eles ensinam como. Por isso é que se chama *Direção Defensiva*. Já não seria *Preventiva*. Você tem que se defender dessa situação. A situação está acontecendo e você tem que saber o que fazer⁽¹⁹¹⁾.

ALICE – O modo como eles ensinaram⁽¹⁹²⁾. Eu estava fazendo uma comparação. No CFC, o ensino foi péssimo. Agora, eu fiquei passeando muito pela cidade, porque eu sabia dirigir e, mesmo assim, tinha que fazer 15 aulas⁽¹⁹³⁾. Fiquei muito tempo com o instrutor e, então, ficamos andando e, enquanto eu andava, aconteceram coisas que eu precisava me defender⁽¹⁹⁴⁾. Se eu tivesse dirigindo do jeito errado e, aí, então, ele me ensinou como fazer isso, melhor⁽¹⁹⁵⁾. Os macetes que ele (*olhando para o Valter*) disse que sentiu falta, eu acho que ele me passou vários. Eu conversei muito com o meu instrutor. Mas ali, na prática⁽¹⁹⁶⁾. No CFC, pra mim, é inútil⁽¹⁹⁷⁾. Uma semana, assim, perdida.

ALICE – É bonitinha a ideologia deles. Todos fizeram curso na UNICAMP e tal. Mas, como eu falei: *Primeiros Socorros*. Eu acho que eu fui uma das pessoas mais polêmicas na sala do CFC, porque eu não concordava com nada, daquilo⁽¹⁹⁸⁾. Daí me fizeram de *cobaia*, em *Primeiros Socorros*. E, quando eu vi, estavam fazendo tudo errado em mim⁽¹⁹⁹⁾. Eu tive *Primeiros Socorros* no Colégio, eu tinha um amigo bombeiro e, numa das aulas de Educação Física, eles ensinavam a socorrer alguém⁽²⁰⁰⁾. E, no CFC, eles pegavam a gente de maneira totalmente errada. Deviam ensinar assim – “*Não toca*”, ia ser muito melhor do que eles tentarem ensinar alguma coisa...⁽²⁰¹⁾ Se alguém vier me socorrer e tiver aprendido *Primeiros Socorros* no CFC... “*Tira a mão de mim*”, entendeu? (*risos*) Juro! Me deixa aqui⁽²⁰²⁾.

VALTER – Porque o socorro errôneo pode vitimizar mais do que o próprio acidente⁽²⁰³⁾.

socorros não sabia nem falar direito.

- (189) Informando que há *Curso de Direção Defensiva* que fornece Certificado com carga horária.
- (190) Afirmando e argumentando que o nome do curso deveria ser *Direção Preventiva* e, não, *Direção Defensiva*.
- (191) Pai fazendo dois cursos de *Direção Defensiva* e aprendendo como se defender em situações inesperadas.
- (192) Criticando o modo como o CFC ensina *Direção Defensiva* e, não, o ensino em si.
- (193) Já sabendo dirigir e tendo que fazer 15 aulas práticas.
- (194) Enfrentando situações, no trânsito, das quais precisava se defender.
- (195) Instrutor ensinando como dirigir melhor, durante as aulas práticas.
- (196) Conversando muito com o instrutor, durante as aulas práticas.
- (197) Reafirmando que o CFC é inútil.
- (198) Afirmando ter sido uma das pessoas mais polêmicas no CFC, por discordar do modo como procediam e, até, do que ensinavam.
- (199) Sendo *cobaia* de demonstrações errôneas referentes aos *Primeiros Socorros*, no CFC.
- (200) Tendo melhores aulas sobre *Primeiros Socorros* no Colégio.
- (201) Afirmando ser melhor se o CFC ensinasse a não socorrer o/a acidentado/a e a chamar o *Resgate*.
- (202) Afirmando recusar ajuda de pessoa que aprendeu *Primeiros Socorros* no CFC.
- (203) Afirmando que o socorro errôneo pode vitimizar mais do que o próprio acidente.

VERA – Mas eles ensinam bem errado, mesmo!⁽²⁰⁴⁾ O meu irmão fez esse curso porque estava tirando *Carta*, agora, por esse novo Código. Eles ainda falaram assim: que se houver algum acidente na rua e a pessoa tiver algum problema no pescoço, você pega e puxa, assim (*fazendo gestos para demonstrar*) e você põe no lugar!⁽²⁰⁵⁾ (*muitos, muitos risos*)

VERA – Você pega e puxa porque, assim, a pessoa já volta.

VALTER – Eu tenho uma amiga que ela também estava tirando *Carta* depois do novo Código e ela me contou algumas coisas, assim, desse tipo. O pessoal começa a se empolgar com esses assuntos relacionados à saúde, da área de biológicas. E o pessoal começou a se empolgar com os *Primeiros Socorros*⁽²⁰⁶⁾ e o cara falava como se fosse obrigação de todo mundo ajudar,⁽²⁰⁷⁾ Eu acho que é pelo contrário: se não sabe, não ponha a mão; se sabe, também não ponha a mão. Espera o Resgate chegar⁽²⁰⁸⁾. Pô, agora que a gente está vendo algumas coisas de como é que a gente tem que agir... Eu, pelo menos, não me sinto preparado...⁽²⁰⁹⁾ Num acidente de carro, o cara está mal. E aí, o que a gente faz? Surgem tantas dúvidas, né? E eles dão esses *Primeiros Socorros* de modo muito superficial, ridículo⁽²¹⁰⁾. (...) Eu acho que, em primeiro lugar, tinha que ser ensinado isso, a não pôr a mão⁽²¹¹⁾. Depois... E, outra coisa, aquele negócio que o governo mandou colocar, o *Estojo de Primeiros Socorros* é ridículo, porque aquilo estimula o pessoal a botar a mão⁽²¹²⁾. (...)

LUCAS – *Band-aid* e gaze!⁽²¹³⁾

VERA – Uma pessoa que tenha sofrido um acidente muito grave e precise do seu socorro rápido, naquele kit tem um *band-aid*, uma faixinha. Não tem sentido, aquilo⁽²¹⁴⁾.

VICTOR – Depois foram feitas campanhas para doarem todos porque, de primeiro, era obrigatório⁽²¹⁵⁾.

LUCAS – Eu queria falar assim: não adianta você ter gaze, esparadrapo, depois a pessoa não saber usar. Ou o acidentado requer outros cuidados além desses daí⁽²¹⁶⁾.

LUCAS – Uma tesourinha de plástico que vinha nos kits que não corta nem vento direito...⁽²¹⁷⁾

VERA – Mesmo que fosse um profissional trabalhando ali, aquele kit não serve pra nada!⁽²¹⁸⁾

(204) Ratificando que o CFC ensina *Primeiros Socorros* de maneira errônea, com base nos relatos de seu irmão que está tirando a *Carta*.

(205) CFC ensinando a puxar o pescoço da pessoa acidentada, para colocá-lo no lugar.

(206) Amiga relatando que alunos/as do CFC ficam empolgados/as com as aulas de *Primeiros Socorros*.

(207) Professor do CFC afirmando ser obrigação de toda pessoa socorrer o/a acidentado/a de trânsito.

(208) Ratificando que é melhor não socorrer e chamar o *Resgate*, imediatamente.

(209) Afirmando não se sentir preparado para socorrer o/a acidentado/a de trânsito, embora esteja no 2º ano de Medicina.

(210) *Primeiros Socorros* sendo ensinados, no CFC, de modo superficial.

(211) Ratificando que o CFC deveria ensinar a não socorrer e a chamar o *Resgate*.

(212) Afirmando que o *Estojo de Primeiros Socorros* é ridículo e estimula as pessoas a quererem socorrer.

(213) Afirmando existir *band-aid* e gaze no *Estojo de Primeiros Socorros*.

(214) Afirmando não ter sentido o uso desse *Estojo*.

(215) Relembrando as campanhas realizadas para doação desses *Estojos* às instituições de caridade.

(216) Lembrando que o/a acidentado/a, geralmente, requer outros cuidados que o *Estojo* não proporciona.

(217) Afirmando ter uma tesourinha de plástico, de pequeno corte, nesses *Estojos*.

(218) *Estojo* não servindo também para o/a profissional da área da saúde.

ALICE – Era uma pessoa simples que estava fazendo o curso comigo, tinha um mínimo de cultura, e você percebia que o instrutor falava tanto, as pessoas se achavam tão aptas (entendeu?), tão conhecedoras daquilo, que se alguém sentado ali, saísse lá fora e visse um acidente, ele teria que socorrer⁽²¹⁹⁾. E isso é que é o pior. Parecia mais um estímulo, mesmo – “Não, você pode!”⁽²²⁰⁾

VICTOR – Se o Dr. José Mauro escuta essa, ele enfarta!⁽²²¹⁾

ELSON – Toda reunião que tem, dos bombeiros, tem pessoal da Liga. Tem Relatório dos bombeiros pra cá; tem Relatório da Liga pros bombeiros⁽²²²⁾.

VERA – Tem dois bombeiros que resolveram cursar Enfermagem aqui, na PUC-SP. Os dois Marcos. Um deles está no 4º ano⁽²²³⁾.

VERA – E o outro está no 1º ano.

VICTOR – Ele é sargento do *Resgate*⁽²²⁴⁾.

VALTER – Eu acho que ajuda. Apesar de eu achar o nome errado, eu acho que é válido, mas eles deveriam ser aprofundados como no caso desses que seu pai faz (*olhando para o Victor*)⁽²²⁵⁾. Apesar de fugir do nome, você saber lidar com essas situações, eu acho importante. Você pega um piloto novato que pode fazer uma bobagem qualquer e pode causar um acidente⁽²²⁶⁾. (...)

LUCAS – Sim⁽²²⁷⁾. Eu tenho exemplo em casa. Às vezes, eu tenho que transportar cachorro... Minha mãe é criadora e, sabe, tem a caixa, toda bonitinha mas, nem sempre... Às vezes, você está com pressa, bota o cachorro dentro do carro, suja tudo...⁽²²⁸⁾ O cachorro vem e pula em cima, ataca o motorista, o câmbio, vai... fica batendo a pata; você nunca sabe o que ele vai fazer. Atrapalha, lógico!⁽²²⁹⁾

LUCAS – Criança? Eu não tenho experiência.

ALICE – Eu tenho. A amiga da minha mãe, ela estava com as crianças no banco traseiro, normal, e começaram a brigar por causa de um *Bis*. Coisa estúpida⁽²³⁰⁾.

ALICE – Acabou não sendo estúpida porque, por causa disso, ela capotou o carro, as crianças atrapalharam e umas das crianças morreu!⁽²³¹⁾

(219) Pessoas se achando aptas a socorrer, durante as aulas de *Primeiros Socorros*, no CFC.

(220) Professor do CFC estimulando alunos/as a socorrer.

(221) Afirmando que o Professor Coordenador da Liga de Emergência e Trauma da PUC-SP poderia enfatar, se soubesse desses ensinamentos.

(222) Afirmando haver grande entrosamento entre os/as alunos/as da Liga e os bombeiros do *Resgate*.

(223) Lembrando haver dois bombeiros fazendo o curso de Enfermagem, na PUC-SP.

(224) Lembrando ser, um deles, sargento do *Resgate*.

(225) Curso de *Direção Defensiva* ajudando a dirigir melhor, desde que aprofundado.

(226) Motorista novo podendo causar acidente.

(227) Concordando que dirigir com animais soltos e crianças está relacionado à *Direção Preventiva*.

(228) Transportando animais no carro, sem usar o transportador.

(229) Cachorro atacando o motorista, o câmbio, batendo as patas, atrapalhando o motorista.

(230) Crianças no banco traseiro começando a brigar por causa de um chocolate.

(231) Mãe capotando o carro por causa da briga das crianças e, uma delas, morrendo.

VERA – Ela virou pra trás, pra separar?⁽²³²⁾

ALICE – Não sei como aconteceu. Não sei se as crianças estavam agitadas e ela também deve ter ficado nervosa, e as crianças deviam estar pulando, não devia ser só brincadeira⁽²³³⁾, e ela acabou capotando o carro; e uma das crianças morreu.

ALICE – Era filha. Elas eram pequenas. Eram duas irmãs, na época. A que era mais nova tem a minha idade, agora. Tem 19 anos. E a que morreu era um pouquinho mais velha. Mas elas eram muito crianças⁽²³⁴⁾. Elas estavam no banco traseiro, medida segura, mas não foi suficiente⁽²³⁵⁾.

VICTOR – Breca é parar? É assim?⁽²³⁶⁾

LUCAS – Não!⁽²³⁷⁾

LUCAS – Nem sempre dá tempo! Às vezes, a distância não é segura. Às vezes, você breca, você não chega lá e vem um carro que está atrás de você e não consegue breca e acerta você⁽²³⁸⁾.

VICTOR – Às vezes, é o freio do carro que não está bom⁽²³⁹⁾.

ELSON – Às vezes, é o motorista do carro que não está bom!⁽²⁴⁰⁾ (*risos*)

LUCAS – Fluido de freio é uma coisa que, assim, geralmente, você esquece que o carro tem! Pneus...

LUCAS – Sim⁽²⁴¹⁾ (*habilidades que precisa aprender melhor*).

VICTOR – Eu acho que dirijo bem, sem problema⁽²⁴²⁾.

VICTOR – Ah! Sim, banal; acidente sem maiores novidades⁽²⁴³⁾.

VICTOR – Eu acho que o ato de dirigir, eu acho que responderia mas, quanto à responsabilidade, seria diferente a minha resposta. Hoje em dia eu acho que eu estou mais calmo para dirigir, penso mais⁽²⁴⁴⁾. Antigamente, acho que eu era mais “*porra louca*”!

VICTOR – Eu acho que lidar com o carro não é complicado, não é coisa difícil⁽²⁴⁵⁾. O mais complexo é lidar com os fatores que causam acidente⁽²⁴⁶⁾. (...)

(232) Perguntando se a motorista foi separar a briga das crianças com o carro em movimento.

(233) Afirmando não saber detalhes sobre esse acidente.

(234) Informando ser a criança que morreu a filha mais velha da motorista.

(235) Crianças no banco traseiro do carro não sendo suficiente para evitar acidente.

(236) Perguntando se breca é parar.

(237) Respondendo que breca não quer dizer parar.

(238) Afirmando que se o carro que vem atrás não conseguir breca, irá causar colisão traseira.

(239) Não conseguindo parar o carro a tempo, porque o freio não está regulado.

(240) Não conseguindo parar o carro a tempo, porque o/a motorista estava desatento.

(241) Afirmando existirem habilidades, como motorista, que ainda precisa aperfeiçoar.

(242) Afirmando dirigir bem, sem problema.

(243) Afirmando ter sofrido acidentes leves.

(244) Afirmando dirigir com mais calma e responsabilidade, com quase dez anos de *Carta*, do que com dois.

(245) Afirmando não ser complicado, nem difícil, *lidar* com o carro, a parte técnica.

(246) Afirmando ser mais complexo evitar os fatores que causam acidentes.

VICTOR – Dirigir alcoolizado; dirigir desatento (...); dirigir usando celular (e vai se empolgando com a notícia que está recebendo, ou vai se enraivecendo e, de repente, está mais ligado na informação do que no carro); excesso de velocidade; não usar cinto de segurança; querer competir com o outro carro que quer ultrapassar a gente... o cansaço... o sono... quando você está “fodido” com alguma coisa, quando você não está bem, está nervoso⁽²⁴⁷⁾. Acho que é a pior hora para dirigir.

VICTOR – Não sei... (*carro servindo para descarregar tensão emocional*) Acontece o seguinte: eu já viajei, eu dirigindo... o outro motorista fez uma coisa errada e eu ficava “louco”!⁽²⁴⁸⁾ E quando eu não estava dirigindo, mas estava ao lado da outra pessoa, como acompanhante, e acontecia... eu queria acalmar a pessoa. A pessoa que ficava agitada. Eu, não!⁽²⁴⁹⁾

VICTOR - ‘É, parece que você fica meio cego...⁽²⁵⁰⁾

VICTOR – Hoje em dia, acho que sim. Agora... mas nem sempre foi assim⁽²⁵¹⁾.

VICTOR – A gente é mais novo, quer aparecer...⁽²⁵²⁾

ELSON – Sou⁽²⁵³⁾ (*bom motorista*).

ELSON – Tenho bastante tempo. Eu tirei em 1996. São 6 anos.

ELSON – Não!⁽²⁵⁴⁾ (*depois de um ou dois anos de Carta*)

ELSON – Eu acho que é o que vale, o tempo de *Carta*, a prática⁽²⁵⁵⁾.

ELSON – (*porra louca*) Eu estou entendendo assim: eu saio com o carro e vou acima do limite, porque eu confio em mim, porque eu sou o bom...⁽²⁵⁶⁾

ELSON – Não⁽²⁵⁷⁾, (*nem todo jovem é assim*) porque quando eu pegava o carro... eu pego até hoje e o carro não é meu. Então, começo diferente. No momento em que a coisa não é sua, você não pode fazer besteira⁽²⁵⁸⁾.

ELSON – Não sei! Não sei porque nunca tive carro meu! Mas acho que não! Eu acho que não! É uma questão de você valorizar a sua vida, também. Então, eu nunca abusei⁽²⁵⁹⁾.

(247) Achando complexo evitar dirigir alcoolizado, desatento, usando celular, com excesso de velocidade, competindo com outro carro, cansado, com sono, nervoso, preocupado com algum problema.

(248) Revidando erros de outrem, quando está ao volante.

(249) Desculpando erros de outrem, quando está como acompanhante, e procurando acalmar o/a motorista.

(250) Afirmando que, ao volante, a pessoa fica meio cega.

(251) Afirmando dirigir bem, atualmente, mas não tão bem no começo.

(252) Afirmando que quando a pessoa é mais nova, quer aparecer.

(253) Considerando-se bom motorista.

(254) Não se considerando bom motorista nos dois primeiros anos de *Carta*.

(255) Afirmando ser a prática, o tempo de *Carta*, o fator mais importante para ser bom/boa motorista.

(256) “*Porra louca*” no trânsito sendo o que dirige acima do limite por se considerar o bom/a boa.

(257) Afirmando que nem todo jovem é “*porra louca*” no trânsito.

(258) Não podendo fazer besteira porque o carro que dirige não é seu.

(259) Valorizando a vida e nunca abusando ao volante.

ELSON – Porque é assim... É... é... Minha tia dirige e o meu tio dirige, também⁽²⁶⁰⁾.

ELSON – Aprendi em casa. Aprendi a dirigir antes de entrar na auto-escola. Mas não na rua, no trânsito⁽²⁶¹⁾.

GENI – Eu comecei... não sei... foi uma coisa natural! Passou o meu aniversário e eu fiz 18 anos, no começo de dezembro. Então, foi natural eu ir atrás da minha *Carta*. Como um processo natural⁽²⁶²⁾.

GENI – Não, necessidade, não⁽²⁶³⁾.

GENI – Não tinha muita (*vontade*), também. Eu sempre andei muito de bicicleta. Sempre gostei bastante de bicicleta⁽²⁶⁴⁾. Não sei... uma coisa natural... minha irmã fez 18 anos e tirou *Carta*. Eu fazer 18 anos, estava no período de férias e tirei *Carta*. É a idade. Com 16 anos, eu tirei o *Título*. Com 18, eu poderia tirar a *Carta*. Não que eu tivesse vontade⁽²⁶⁵⁾ (*muitos risos*), mas eu estava sem fazer nada, nas férias, aproveitei para tirar, para não deixar mais para a frente, porque eu ia precisar, mas não que naquele momento eu estivesse precisando⁽²⁶⁶⁾. Eu não queria deixar mais para a frente porque algum dia eu ia ter que tirar... Se eu já podia tirar com 18, então eu tirei com 18.

GENI – Não. Eu tive muito medo⁽²⁶⁷⁾. Eu demoro para aprender as coisas... Andar de bicicleta, o meu irmão mais novo andou antes que eu! De carro, o meu irmão mais novo antes que eu. Eu tenho dificuldade de aprender. Eu tenho muito medo do que eu não estou com o pé no chão. Tudo o que eu não estou com o pé no chão, eu tenho um pouco de medo⁽²⁶⁸⁾. Eu demoro. Tanto é que eu fiz 20 aulas, por vontade própria⁽²⁶⁹⁾.

GENI – Não! (*medo de dirigir*) Eu fiz 20 aulas, daí eu sabia que eu estava preparada, passei, daí já comecei a dirigir⁽²⁷⁰⁾.

GENI – Eu acho que eu sou pior agora, do que antes⁽²⁷¹⁾.

GENI – Na velocidade. Eu faço tudo igualzinho a auto-escola, dirijo bem, na técnica, mas o meu problema é velocidade⁽²⁷²⁾.

(260) Afirmando que a tia e o tio são motoristas.

(261) Aprendendo a dirigir em casa, antes de entrar na auto-escola.

(262) Afirmando ser um processo natural completar 18 anos e obter a *Carta*.

(263) Afirmando não considerar *natural*, sinônimo de necessário.

(264) Gostando muito de andar de bicicleta.

(265) Não sentindo muita vontade de tirar a Carteira de Motorista.

(266) Afirmando precisar da *Carta* no futuro, e não no momento em que a tirou.

(267) Não aprendendo a dirigir antes de entrar na auto-escola, por sentir muito medo.

(268) Tendo um pouco de medo de todo equipamento que não a deixa com o pé no chão.

(269) Afirmando demorar para aprender e fazendo 20 aulas práticas por decisão própria.

(270) Sentindo-se preparada e dirigindo logo após ter passado no exame.

(271) Considerando-se pior motorista, atualmente, do que no início.

(272) Dirigindo bem “na técnica”, mas ultrapassando o limite de velocidade.

GENI – Muita (*muitos risos*). Eu não tenho controle⁽²⁷³⁾. Antes eu andava devagarzinho, porque estava começando⁽²⁷⁴⁾. Agora eu sei mexer no carro, eu sei os barulhos do carro, eu sei quando estou fazendo coisa de mais ou de menos. Antes eu tinha esse problema. Agora é velocidade que eu não percebo e, de repente, eu vou embora. O meu maior problema, agora, é esse⁽²⁷⁵⁾.

GENI – Na estrada e, na cidade, também, em avenidas. Principalmente, se eu estiver atrasada⁽²⁷⁶⁾. Geralmente, eu estou atrasada! (*risos*) Eu venho rápido. (...)

GENI – Eu confio bem mais em mim! A velocidade parece uma consequência dessa confiança⁽²⁷⁷⁾.

VALTER – Não. Eu acho que eu dirijo bem, hoje. Quer dizer, melhor do que antes⁽²⁷⁸⁾.

ALICE – Eu acho que eu dirijo bem. Eu acho que eu sou cautelosa⁽²⁷⁹⁾, embora eu ache, também, que eu corra um pouco, mas eu sei onde eu estou andando acima⁽²⁸⁰⁾. Viajando de Itapetininga até aqui, eu pegava muito trânsito. A hora que liberava, para compensar, andava um pouco acima, quando dava, não tinha nada, a pista livre, não tinha a possibilidade de um animal cruzar a pista... não tinha nenhum carro. Eu acho que eu estava segura⁽²⁸¹⁾.

VERA – Porque eu acho que, às vezes, em São Paulo, principalmente, embora o trânsito seja bem mais caótico, mas eu vejo menos vezes aqueles pequenos delitos, como o cara não dar seta, o cara ultrapassa pela direita, dá seta para a esquerda e entra para a direita. (*risos*) Eu vejo bem menos isso lá em São Paulo do que aqui. É claro que eu dirijo bem menos lá em São Paulo do que aqui⁽²⁸²⁾. Mas, lá, se eu preciso entrar em algum lugar, alguém me dá passagem⁽²⁸³⁾. Aqui, parece que você está competindo com o outro⁽²⁸⁴⁾. Eu acho isso um inferno! Eu acho que a palavra é imprudência e para isso eu sou muito chata. Por isso eu acho que eu dirijo bem, porque eu sou muito chatinha com regras: se é para usar cinto, eu uso cinto; se o nenê tem que ir no cadeirão, vai no cadeirão sempre, nunca no colo⁽²⁸⁵⁾.

VERA – (*sinônimo para chata*) É consciência do perigo, consciência da segurança, consciência da importância de obedecer a regra. Se existe a regra é porque existe um porquê disso⁽²⁸⁶⁾. Eu acho que se a gente não seguir o que está previamente estipulado, é um risco maior para a gente. Eu não penso somente em mim, como motorista, que posso bater o carro, mas penso num pedestre, numa criança que esteja correndo... qualquer coisa assim⁽²⁸⁷⁾.

(273) Afirmando não ter controle da velocidade do carro.

(274) Dirigindo mais devagar, logo que obteve a *Carta*.

(275) Afirmando ser a velocidade o seu maior problema, atualmente.

(276) Afirmando andar muito rápido, se estiver atrasada, em estradas e em avenidas.

(277) Velocidade resultando da maior confiança que sente em relação a si mesma.

(278) Afirmando dirigir melhor, atualmente, do que antes.

(279) Afirmando dirigir bem e ser cautelosa.

(280) Afirmando reconhecer que corre mais do que deveria, quando dirige.

(281) Andando acima da velocidade permitida, quando possível, para compensar trânsito lento.

(282) Percebendo menos pequenos delitos em São Paulo, do que em Sorocaba, tais como: dar seta para o lado errado, ultrapassar pela direita.

(283) Sendo mais fácil alguém dar passagem para outrem, em São Paulo, do que em Sorocaba.

(284) Tendo a sensação de que está competindo com o/a outro/a motorista, quando pede passagem.

(285) Afirmando dirigir bem por respeitar as normas.

(286) Obedecendo as normas por ter consciência do perigo, consciência da segurança.

(287) Não sendo arbitrarias as regras de trânsito, e sua não observância, motivo de aumento do risco.

LUCAS – Eu não falei. Eu só queria dizer que eu acho que eu dirijo, hoje, um pouquinho melhor mas, como a Geni falou, o meu problema também é velocidade!⁽²⁸⁸⁾ Não tô nem aí, sinceramente⁽²⁸⁹⁾. Eu sei que tem limite de velocidade quando eu lembro que tem radar!⁽²⁹⁰⁾ Eu nunca tomei multa mas eu pego a estrada, assim, sempre acima do limite de velocidade⁽²⁹¹⁾. E, também, por eu me sentir um pouco mais seguro do que antes. E na cidade, tudo⁽²⁹²⁾.

GENI – Vai. (...) Além da música⁽²⁹³⁾.

GENI – Sempre!⁽²⁹⁴⁾ (*dirigir ouvindo música*)

ALICE – Acho que também tem que respeitar o limite do carro⁽²⁹⁵⁾. Quando eu estou com o carro do meu pai, que eu sei que é melhor, eu sinto uma estabilidade maior e eu sinto que eu posso mais⁽²⁹⁶⁾. O carro da minha mãe tem uma estabilidade muito menor. Eu começo a correr, eu fico com medo; dá a impressão que ele perde um pouco⁽²⁹⁷⁾.

GENI – Eu vejo isso na estrada. Eu gosto de ouvir música alta. Daí eu canto junto, sozinha!⁽²⁹⁸⁾ (*muitos risos*) É um problema, porque sempre eu faço isso. E, geralmente, de lá pra cá, a pista é tranqüila. É tripla. Então, muito tranqüila. Então, vai embora, cantando e, quando eu olho, eu estou muito acima do limite⁽²⁹⁹⁾. Geralmente, eu passo bastante. Daí eu começo a sentir o carro meio assim, eu já estou muito acima, daí eu vou diminuir⁽³⁰⁰⁾. Mas eu diminuo, o quê? Um pouquinho, daí já vai de novo. Daí é um problema!⁽³⁰¹⁾

GENI – Não! (*música clássica*) (*risos*) É música de cantar.

VERA – Ah! Eu já dirigi antes⁽³⁰²⁾ (*ouvindo música clássica*).

LUCAS – Quando eu estou com o meu pai, eu sou obrigado a ouvir música clássica⁽³⁰³⁾ (*risos*).

LUCAS – Ajuda. Acalma muito. Pra mim, acalma muito⁽³⁰⁴⁾.

ALICE – Mas eu começo a ficar com tédio. Eu fico com a consciência mais atenta. Começo a viajar demais, eu perco... Se eu escuto uma música mais agitada, porque eu gosto, eu fico mais atenta⁽³⁰⁵⁾.

(288) Afirmando dirigir um pouquinho melhor, atualmente, mas sendo a velocidade seu maior problema.

(289) Afirmando não se importar muito com a questão do excesso de velocidade.

(290) Lembrando do limite de velocidade quando lembra da existência do radar.

(291) Nunca tendo sido multado mas sempre pegando estrada acima do limite de velocidade.

(292) Excedendo o limite de velocidade por se sentir mais seguro ao volante.

(293) Afirmando que a música ajuda a se soltar ao volante.

(294) Afirmando sempre dirigir ouvindo música.

(295) Afirmando ser necessário respeitar o limite do carro.

(296) Sentindo “poder mais” quando está com o carro do pai, que tem mais estabilidade.

(297) Sentindo medo quando está dirigindo, em velocidade, o carro da mãe, de menor estabilidade.

(298) Ouvindo música cantada em volume alto, quando está dirigindo, e cantando junto.

(299) Estando muito acima do limite de velocidade permitido, enquanto dirige cantando.

(300) Diminuindo a velocidade quando percebe estar acima do limite permitido.

(301) Dirigindo durante pouco tempo no limite de velocidade permitido e ultrapassando-o, novamente.

(302) Afirmando já ter dirigido ouvindo música clássica.

(303) Sendo obrigado a ouvir música clássica quando dirige em presença de seu pai.

(304) Afirmando que ouvir música clássica, enquanto dirige, acalma muito.

(305) Ficando mais atenta ao dirigir quando está ouvindo música agitada.

VALTER – A música, pra mim, também serve pra chamar a atenção⁽³⁰⁶⁾. Eu, particularmente, gosto de tudo quanto é tipo de música, então... pra mim, tanto faz, desde que eu tenha um barulho, assim⁽³⁰⁷⁾. Porque, senão, pra mim, fica aquela coisa de trânsito, trânsito, trânsito... De repente, eu tô muito preocupado com o trânsito, fazendo coisas desnecessárias⁽³⁰⁸⁾.

GENI – A música, eu acho que deixa mais atento, só que... porque quando eu venho com um carro sem música, me dá muito sono, por mais que eu tenha dormido, dá sono, porque é sempre a mesma coisa, a mesma rotina e eu sozinha⁽³⁰⁹⁾. E é muito tempo... três horas e meia sozinha. Daí eu começo a cantar música, eu mesma... ou fico falando coisas, porque dá muito sono⁽³¹⁰⁾. (...)

GENI – Não! (*noticiário*) É música, mesmo!⁽³¹¹⁾ (*várias respostas afirmativas com a cabeça*)



- (306) Afirmando que a música também serve para chamar a atenção.
- (307) Afirmando gostar de todo tipo de música.
- (308) Afirmando ser necessária a música ou outro tipo de barulho, para quebrar a monotonia do dirigir.
- (309) Afirmando sentir muito sono quando dirige por muito tempo e o carro não tem música.
- (310) Cantando ou falando consigo própria, quando dirige um carro sem música.
- (311) Afirmando não ouvir noticiário enquanto dirige.

ELABORAÇÃO DE CÓDIGOS A PARTIR DA TRANSCRIÇÃO DA 2ª ENTREVISTA REFLEXIVA

<p style="text-align: center;">TEXTO ESCRITO</p> <p style="text-align: center;">2ª Entrevista Reflexiva Coletiva (Devolução)</p>	<p style="text-align: center;">CODIFICAÇÃO</p> <p style="text-align: center;">Unidades Básicas de Análise</p>
<p>VALTER – Eu começo. Eu queria responder cada uma das duas perguntas, em separado. Quanto a mim, eu não retiro as minhas críticas porque as auto-escolas que eu conheço são da minha cidade e eu sei que existe, mesmo, essa <i>máfia</i>, lá⁽³¹²⁾. Todas fazem o mesmo percurso, todas ensinam as mesmas coisas. A não ser que você fique lá fazendo muito mais aulas; em compensação, você vai pagar muito mais pelas aulas⁽³¹³⁾. (...) Então, eu acho que se eu tiver um erro, o erro é meu porque eu aprendi dirigindo. Se eu não aprendi na auto-escola, então, não tem como acusar a auto-escola por uma falha que eles não têm culpa⁽³¹⁴⁾.</p> <p>VALTER – Deixa eu fazer uma metáfora. No vestibular, a gente compra a vaga e não está apto a entrar numa faculdade. Uma pessoa que compra a <i>Carta</i> nem sempre está apta a dirigir⁽³¹⁵⁾.</p> <p>BRENO – (<i>modo menos arriscado de ganhar prática</i>) Ter mais horas de prática na hora em que está tirando <i>Carta</i>?⁽³¹⁶⁾</p> <p>BRENO – Essas medidas de hoje em dia são para os primeiros anos de <i>Carta</i> serem bem mais rígidos, porque quando ocorre a maior probabilidade de acidentes são nos primeiros anos de <i>Carta</i>⁽³¹⁷⁾.</p> <p>BRENO – Não, eu digo as medidas do governo contra acidentes, eu atropelar e matar uma pessoa, durante o primeiro ano de <i>Carta</i>... porque essa idéia que eles colocaram de que perde a <i>Carta</i> quando é provisória, a Licença provisória... não sair já com a <i>Carta</i> definitiva. Essa medida já é por causa disso, eu acho⁽³¹⁸⁾.</p> <p>ALICE – Mas não são só os jovens, assim... Eu acho que o problema é que a responsabilidade não é ensinada na auto-escola; a atenção não é ensinada na auto-escola⁽³¹⁹⁾. Pra mim, isso conta muito mais quando você está dirigindo. (...) Você tem que conhecer o carro, você tem que saber controlar os pedais, engatar, passar a marcha, manobrar pra você estacionar... Você vai aprender isso, na auto-escola⁽³²⁰⁾. Agora, ter responsabilidade, não dá. Eu falei no outro <i>encontro</i>, que eles querem ensinar <i>cidadania</i>, mas <i>cidadania</i> você aprende no berço⁽³²¹⁾. Você não vai aprender depois de velho, com alguém lá, te falando – “<i>Não, você não pode jogar papel na rua. Não, você não pode</i></p>	<p>(312) Não retirando as críticas anteriores que fez às auto-escolas da sua cidade.</p> <p>(313) Afirmando que se a pessoa quiser fazer mais aulas, irá pagar mais por isso.</p> <p>(314) Atribuindo um erro a si mesmo e, não, à auto-escola, se aprendeu a dirigir antes de entrar na auto-escola.</p> <p>(315) Pessoa comprando a <i>Carta</i> e nem sempre estando apta para dirigir.</p> <p>(316) Tendo mais horas de prática quando estiver tirando a <i>Carta</i>.</p> <p>(317) Maior probabilidade de ocorrência de acidentes durante os primeiros anos de <i>Carta</i>.</p> <p>(318) Perdendo a <i>Licença Provisória para Dirigir</i> se provocar acidente grave, durante o primeiro ano de <i>Carta</i>.</p> <p>(319) Afirmando que a atenção e a responsabilidade não são ensinadas na auto-escola.</p> <p>(320) Aprendendo a usar os pedais, passar a marcha, manobrar, na auto-escola, mas não aprendendo a ter responsabilidade.</p> <p>(321) Lembrando que <i>cidadania</i> deve ser aprendida desde criança e, não, na auto-escola.</p>

fazer isso”. Daí, você diz – “*Eu fiz isso a vida inteira e não é agora que eu vou mudar!*”⁽³²²⁾ (...)

VERA – É assim: faz de conta que ensinou... faz de conta que aprendeu⁽³²³⁾.

ALICE – Essas coisas novas, pra mim, acho que são inúteis, do modo como são ensinadas. (...) Agora, o problema está aí... é atenção, é responsabilidade. Isso não tem como você jogar a culpa na auto-escola⁽³²⁴⁾. Isso é com você! Isso tem que ser anterior... tem que ser ao longo da vida da pessoa⁽³²⁵⁾ (...)

ALICE – Eu acho! Eu acho! Você pode bater o carro por causa de uma latinha de refrigerante do carro da frente, na estrada⁽³²⁶⁾. O cara, simplesmente, achou que podia jogar e “*bum*” na frente do vidro. Entendeu? Perde o controle. Assusta, mesmo! Você não está esperando⁽³²⁷⁾. Aconteceu com o meu pai. Atrapalhou muito, assim. Jogaram um salgadinho, uma outra vez: veio e parou no vidro, na frente dele! E aí? O vento segura no vidro. Com o susto, você pode perder o controle do carro. O papel ficou ali até ele parar o carro⁽³²⁸⁾.

VERA – (...) Mas é triste a gente ouvir, também, como foi dito aqui, que agiu como um cidadão, correto, como a sua ex-namorada (*olhando para o Lucas*), que chegou o quis fazer o *exame* do jeito que a lei manda e, na quarta vez, teve que pagar a *Carta* e teve que jogar fora todos os valores dela!⁽³²⁹⁾ É um caso, é um exemplo, que ela foi cidadã, pela terceira vez e, isso foi pesado, pois ela viu que não tinha jeito: tem que entrar no esquema⁽³³⁰⁾. Embora eu tenha ouvido falar bastante de toda *máfia* que é, eu não tive contato com isso. (...) Mas eu já ouvi muitas histórias de gente que aconteceu isso. Gente que quer ser cidadão, que quer agir correto na vida. Eu, também, quando fui tirar a *Carta*, eu quis fazer *exame*, eu quis fazer aula. Jamais pensei nisso!⁽³³¹⁾ Mas acaba sendo pressionado pelo sistema todo.

VERA – É difícil ser cidadão e é mais difícil quando você começa a entrar em contato com esses sistemas todos. Se você for, você acaba sendo trouxa, na verdade, da história⁽³³²⁾.

LUCAS – E eles fazem isso com a maior naturalidade! Pra eles, é normal! Enquanto tiver entrando dinheiro no bolso deles, vai continuando que, quem sabe, uma hora melhora⁽³³³⁾.

ELSON – Num país como o nosso, é muito difícil você mudar isso. Você ter *cidadania*. Tem gente que passa fome. Como é que você vai ter *cidadania* plena?⁽³³⁴⁾ Então, o meio que eles encontraram que, inclusive, pelo menos, São Paulo é muito eficiente, são os radares. Radar é uma

(322) Afirmando que hábitos errôneos adquiridos durante a vida, não irão mudar por causa das aulas de *Cidadania* ministradas na auto-escola.

(323) Fingindo que ensinou e fingindo que aprendeu.

(324) Não sendo possível jogar a culpa na auto-escola pela própria falta de atenção e de responsabilidade.

(325) Atenção e responsabilidade devendo ser aprendidas antes de a pessoa entrar na auto-escola.

(326) Podendo bater o carro por causa de uma latinha de refrigerante jogada pela janela do carro.

(327) Motoristas assustados com objetos atirados pela janela, podendo perder o controle do carro.

(328) Vento retendo, no vidro do carro, papel de salgadinho que jogaram no carro do seu pai.

(329) Candidata tendo que pagar propina, na quarta vez que prestou *exame*, para tirar a *Carta*.

(330) Querendo ser cidadã e sendo obrigada a entrar no esquema.

(331) Afirmando não ter pensado em comprar a *Carta* quando foi fazer o *exame*.

(332) Sendo difícil ser cidadão quando a pessoa começa a entrar em contato com esses esquemas de corrupção.

(333) Diversas pessoas procedendo com naturalidade em relação à venda da *Carta*.

(334) Sendo difícil ter *cidadania* plena no Brasil enquanto houver pessoas passando fome.

coisa eficiente, porque o cara vai sentir no bolso dele, se ele é um cidadão ou não⁽³³⁵⁾. (...) Eu acho que a preocupação com *cidadania* é importante mas, num país como o nosso, não tem solução isso daí⁽³³⁶⁾. (...) Então, um meio que o governo tem, que é o papel deles, é esse de você punir de alguma forma. E eles estão punindo⁽³³⁷⁾.

BRENO – Eu acho que é muito complexo, isso daí. Não adianta falar em punição, ou isso que a gente está falando do *exame*, é muito pequeno perto das coisas, como dirigir alcoolizado⁽³³⁸⁾. (...) Enquanto tiver um querendo subir em cima do outro, vai ser isso (*olhando para o Elson*), vão começar a pôr multas... vamos aproveitar essa parte de multa pra ganhar dinheiro em cima disso⁽³³⁹⁾. (...) Sempre vai ter um que vai querer ficar em cima do outro. É complexo demais⁽³⁴⁰⁾. (...)

VERA – (...) quando eu tirei *Carta*, há seis anos, não se tinha essa consciência de usar o cinto de segurança, que nem tem hoje. Também não tinha multa, quer dizer, tinha multa, mas não era tão rígida. Nenhum guarda ia parar você na rua e te multar, porque estava sem o cinto de segurança⁽³⁴¹⁾. E, na época, eu me lembro bem, porque, na hora de fazer o *exame*, eu pensava assim: - “*Eu não posso esquecer de pôr o cinto*”⁽³⁴²⁾. Não era hábito, a gente, na cidade, usar o cinto. Hoje, o número de mortes, vítimas de acidentes, por causa do não uso do cinto de segurança, caiu muito⁽³⁴³⁾. Caiu por causa da punição⁽³⁴⁴⁾. Hoje é muito mais rígido, isso. Hoje, todo mundo usa cinto porque, se não usar, vai ser multado⁽³⁴⁵⁾.

LUCAS – Pelo menos, as pessoas do banco da frente.

VERA – Mas, antes, nem no banco da frente. Não tinha o hábito de usar o cinto. Sabia do perigo, mas...⁽³⁴⁶⁾

BRENO – Lógico! (*punição levando à conscientização*)

VALTER – Eu acho que não leva a uma conscientização. Eu acho que leva a um adestramento⁽³⁴⁷⁾ (*vários/as falando simultaneamente*).

LUCAS – Depois que ele falou adestramento, eu concordo com ele⁽³⁴⁸⁾.

VALTER – Posso dizer uma coisa? Eu acho que não vai mudar esse negócio enquanto não tiver uma *Reforma Judiciária*, porque não vai mudar nada que seja correto: vai estar tudo na falcatrua, ainda⁽³⁴⁹⁾.

(335) Afirmando ser o radar uma medida eficiente, porque atinge o bolso do/a cidadão/ã.

(336) Considerando importante a preocupação com a *cidadania*, mas não vendo solução para o Brasil, no momento.

(337) Afirmando que o governo está desempenhando o seu papel de punir.

(338) Afirmando serem pequenos os outros delitos, comparados ao fato de a pessoa dirigir alcoolizada.

(339) Pessoas querendo ganhar dinheiro à custa de outras, através das multas.

(340) Afirmando sempre haver uma pessoa querendo se aproveitar de outras.

(341) Não existindo consciência da importância do uso do cinto, quando tirou a *Carta*, há seis anos.

(342) Candidata não podendo se esquecer de colocar o cinto de segurança, na hora do *exame*.

(343) Diminuindo o número de mortes ocasionadas pelo uso do cinto de segurança.

(344) Número de mortes sendo diminuído pela punição em relação ao não uso do cinto.

(345) Pessoas usando o cinto de segurança para não serem multadas.

(346) Sabendo do perigo mas não usando o cinto.

(347) Afirmando que a punição não leva a uma conscientização, mas a um adestramento.

(348) Concordando que a punição leva a um adestramento.

(349) Afirmando não acreditar em nenhuma mudança, antes da *Reforma Judiciária*.

BRENO – Não só no Judiciário, como em qualquer coisa. Tudo tem seu outro lado, também. Esse é que é o problema. Não adianta você querer prender um cara porque ele vendeu, se nem o juiz é direito!⁽³⁵⁰⁾ (...) Aí você vai para a Polícia e, nem a Polícia está certa! O que adianta? (...) Tem um monte de policial que não usa o cinto!⁽³⁵¹⁾ E daí a Polícia vê a pessoa que não está usando o cinto, como um motivo pra ferrar aquele cara⁽³⁵²⁾. (...)

VERA – Eu só quero complementar. Antigamente, ninguém usava o cinto... ninguém, ninguém, ninguém! E um monte de gente levava multa. Hoje, a maioria das pessoas usa cinto. (...) Mas você há de concordar que se você olhar no semáforo, a maioria das pessoas que está em volta, a maioria está de cinto⁽³⁵³⁾. E o resultado, no final da história, são menos mortes por esse tipo de acidente⁽³⁵⁴⁾.

ALICE – Pra mim, o cinto é automático. Eu cresci colocando o cinto, praticamente. Então, eu entro no carro e não percebo que coloco⁽³⁵⁵⁾. Eu estou adestrada? (*risos*) Não sei. Eu acho que eu não deixaria de usar porque já é automático, pra mim⁽³⁵⁶⁾.

BRENO – No caso dela, ela não vai voltar. Ela sempre pôs e ela não vai tirar. Agora, as pessoas que sempre andaram sem e começaram a pôr a partir de uma lei e essa lei sai, elas vão voltar a não usar⁽³⁵⁷⁾.

VALTER – Não só. Eu acho que se parasse a multa por causa disso (uso do cinto), muita gente não ia mais usar. Muita gente, mesmo!⁽³⁵⁸⁾ E, outras, poderiam continuar usando. Vira, realmente, um hábito⁽³⁵⁹⁾. A pessoa fica adestrada. Mas não porque (...) ela está valorizando esse equipamento, mas porque se habituou⁽³⁶⁰⁾.

GENI – Eu acho que depende do quê, do cinto. O cinto, você dá uma batidinha, por menor que seja, já sente que ele te prende. Entendeu?⁽³⁶¹⁾ É muito prático. Está na moda! Quase todo mundo já bateu alguma vez, uma batidinha. Dá pra sentir que ele te prende. Então, eu continuaria usando, por causa da velocidade⁽³⁶²⁾. Pode causar algum acidente, ou não. Se não tivesse multa, eu não ia. Eu controlo a velocidade por causa dos radares⁽³⁶³⁾. (...)

GENI – O cinto, sim, porque é um equipamento de proteção⁽³⁶⁴⁾ (*continuar a usar*).

LUCAS – Sim, eu acho que sim⁽³⁶⁵⁾ (*diferença entre conscientizar e adestrar*).

(350) Afirmando sempre haver um outro lado da situação, pois nem o juiz é direito.

(351) Afirmando existir muitos policiais que também não usam o cinto de segurança.

(352) Polícia aproveitando o fato de um jovem não estar usando o cinto, como motivo para multá-lo.

(353) Afirmando que, na atualidade, a maioria das pessoas usa cinto de segurança.

(354) Resultando menos mortes pelo fato de as pessoas usarem cinto de segurança.

(355) Afirmando ser automático o uso do cinto, porque cresceu usando o cinto.

(356) Não deixando de usar o cinto se não fosse mais obrigatório.

(357) Pessoas deixando de usar o cinto se a obrigatoriedade da lei caísse.

(358) Pessoas deixando de usar o cinto se não houvesse mais a multa.

(359) Pessoas habituadas ao uso do cinto, continuando a usá-lo, mesmo se não ocorresse mais a multa.

(360) Afirmando que pessoa habituada ao uso de um equipamento de segurança nem sempre o valoriza.

(361) Sabendo que o cinto segura a pessoa, mesmo em batidas leves.

(362) Afirmando continuar a usar o cinto por causa da velocidade.

(363) Controlando a velocidade do carro por causa dos radares.

(364) Afirmando continuar a usar o cinto por ser um equipamento de proteção.

(365) Afirmando serem os argumentos utilizados, as diferenças entre adestrar e conscientizar.

BRENO – Adestrado é aquele que faz igual cachorro: manda pular, pula. E, consciente, é o que pula porque tem que pular naquele lugar; não porque mandaram pular⁽³⁶⁶⁾.

ALICE – (...) O meu pai sabe que tem um Posto Policial naquela estrada (...), então, coloca o cinto. Ele olha que está tendo *Comando* na cidade, (...) daí ele põe o cinto⁽³⁶⁷⁾. Passou, está incomodando. Ele fala que incomoda o cinto de segurança! Então, ele tira na hora. Então, ele já não usa.⁽³⁶⁸⁾ (...)

ALICE – Eu acho que meu pai dirige muito bem. Ele nunca bateu⁽³⁶⁹⁾.

BRENO – Ele pensa – “*Nunca vai ocorrer a batida porque eu sei dirigir bem*”. Pode acontecer de alguém bater nele, mas ele nunca vai bater em alguém!⁽³⁷⁰⁾

ALICE – E, ironicamente, eu já ouvi falar de pessoas que foram salvas por estarem sem o cinto. Foram arremessadas porque, se estivessem ficado dentro do carro, teriam morrido!⁽³⁷¹⁾ Ironicamente, porque eu sei que essa não é a verdadeira estatística. Mas, as pessoas que eu conheço, por estarem sem o cinto, quase morreram⁽³⁷²⁾. Um amigo do meu pai capotou, caiu num rio, se ele não tivesse com uma tesoura, porque o cinto travou e ele com a cabeça na água. Ele ia morrer afogado! Se ele não tivesse pensado que no carro tinha uma tesoura e cortado o cinto para sair, ele teria morrido afogado, ali⁽³⁷³⁾. (...)

VALTER – Mas vai saber se a pessoa também não ia morrer por quebrar o pescoço, num capotamento⁽³⁷⁴⁾.

ALICE – Mas... enforcar, também. Eu já fiquei sabendo de pessoas que ficaram presas no cinto (*risos, falas simultâneas*). É irônico, entendeu? Porque vai contra a maioria das estatísticas! Mas, as minhas estatísticas, das pessoas que eu fiquei sabendo, o cinto atrapalhou!⁽³⁷⁵⁾

VERA – Mas eu acho que é um caso ou outro, mas não pode generalizar⁽³⁷⁶⁾.

ALICE – Eles falam que é só regular o cinto. Mas tem carro que não regula. Os carros mais antigos não têm essa regulagem⁽³⁷⁷⁾. (...) Eu sei quais os pontos do radar para voltar pra minha cidade. Eu não respeito. Eu reduzo a velocidade quando eu chego no radar⁽³⁷⁸⁾. E os radares são, ironicamente, também, pintados de azul⁽³⁷⁹⁾. (...)

(366) Afirmando que a pessoa consciente faz o que deve fazer, por conhecimento, e não porque está obedecendo a ordens.

(367) Pai colocando o cinto somente quando há Posto Policial ou *Comando*.

(368) Pai tirando o cinto porque diz que incomoda.

(369) Afirmando que seu pai dirige bem porque nunca bateu o carro.

(370) Pai pensando que nunca irá ocorrer uma batida porque sabe dirigir bem.

(371) Ouvindo falar de pessoas que foram salvas por estarem sem o cinto de segurança.

(372) Afirmando conhecer pessoas que quase morreram por estarem com o cinto de segurança.

(373) Cortando o cinto de segurança para poder sair do carro, após capotamento e queda em um rio.

(374) Pessoa podendo morrer por ter quebrado o pescoço, em um capotamento.

(375) Afirmando ser irônico conhecer vários casos em que o uso do cinto atrapalhou.

(376) Lembrando que esses casos não podem ser generalizados.

(377) Lembrando não haver regulagem do cinto de segurança nos carros mais antigos.

(378) Somente reduzindo a velocidade nos locais onde há radar.

(379) Radares sendo pintados de azul.

LUCAS – Você sabe quais são os pontos de radar e você imagina que eles estejam ligados. Mas eles podem estar desligados ou ligados, alternadamente⁽³⁸⁰⁾.

ALICE – Mas eu vou reduzindo pra todos, porque eu não sei se está funcionando ou não!⁽³⁸¹⁾ (*risos*)

GENI – Daqui até a minha cidade (Batatais), tem muito radar móvel. A maioria é móvel. Então, você corre o risco e, então, reduz a velocidade. Você não tem escolha. Fixo, agora, é o que menos tem, porque mais é móvel⁽³⁸²⁾.

VICTOR – Eu não costumo usar o cinto, mas a minha mãe costuma usar, só que naquele dia ela não estava usando. Daí, passou um carro no cruzamento, eu freei e ela ia quebrar a cara no vidro, daí eu consegui agarrar ela⁽³⁸³⁾. Se eu tivesse com o cinto, eu acho que não conseguiria agarrar ela⁽³⁸⁴⁾.

ELSON – Se tivessem os dois com o cinto, um não precisaria segurar o outro!⁽³⁸⁵⁾ (*muitos risos*)

VERA – Eu bati o carro, uma vez e, se não tivesse com o cinto, eu teria batido a cabeça no vidro. Ficou tudo dolorido aqui (*mostrando o pescoço*), mas ele segurou, ele travou⁽³⁸⁶⁾.

GENI – Você freia rápido... por menor que seja a batida... Eu bati, faz pouco tempo, só que foi muito fraquinho. Só que eu brequei de uma vez. Então, o corpo já vai pra frente⁽³⁸⁷⁾. (...) Eu meti o pé no breque e, daí eu fui pra frente, nisso. Daí que eu vi que o cinto segura⁽³⁸⁸⁾. Daí eu vou usar⁽³⁸⁹⁾.

BRENO – Eu acho que todos esses sistemas de segurança do carro (...) é desprezível, perto de uma pessoa alcoolizada⁽³⁹⁰⁾. (...) Você vê na televisão, anúncio do alcoolizado. É só isso que o governo quer. Porque é o principal⁽³⁹¹⁾. (...)

VALTER – Posso falar? Acho que não é desprezível. Acho que é menos grave do que o álcool mas, não, desprezível⁽³⁹²⁾.

BRENO – É. Sei lá. Também tem sua parte na estatística, mas a estatística do álcool é muito maior!⁽³⁹³⁾

FLÁVIA – Acaba associando uma coisa à outra. Eu sofri um acidente em que o motorista do caminhão estava alcoolizado e dormiu⁽³⁹⁴⁾. Eu, por um minuto que soltei o cinto, fui jogada fora da

(380) Lembrando que os radares podem estar desligados ou ligados, alternadamente.

(381) Reduzindo a velocidade para todos os radares, por desconhecer quais estão desligados.

(382) Afirmando ter mais radar móvel do que fixo, atualmente.

(383) Conseguindo segurar sua mãe, após forte breca, porque não estava usando o cinto.

(384) Afirmando que se estivesse com o cinto não teria conseguido segurar sua mãe.

(385) Afirmando que se os dois estivessem usando o cinto, um não precisaria segurar o outro.

(386) Batendo o carro e evitando bater a cabeça no vidro, por estar com o cinto.

(387) Batendo o carro, sem gravidade, recentemente.

(388) Breca brusca e o cinto segurando o corpo que iria ser projetado para a frente.

(389) Vendo a utilidade do cinto de segurança e decidindo usá-lo, mesmo se não fosse obrigatório.

(390) Considerando todos os fatores desprezíveis, em comparação com um/a motorista alcoolizado/a.

(391) Lembrando a campanha televisiva que enfatiza não dirigir alcoolizado.

(392) Não considerando desprezíveis os outros fatores, além do álcool, que podem ocasionar acidentes.

(393) Afirmando ser maior a estatística de acidentes ocasionados pelo álcool.

(394) Sofrendo acidente em que o motorista do caminhão, alcoolizado, dormiu ao volante.

caminhonete e, quem estava comigo, morreu⁽³⁹⁵⁾ (*longo silêncio*).

VERA – Breno, você acha que os acidentes causados pelo álcool são mais freqüentes ou são mais graves?

BRENO – São mais freqüentes e mais graves⁽³⁹⁶⁾.

VALTER – Essas outras causas que foram faladas são causas sérias, também. Não dá pra considerá-las desprezíveis⁽³⁹⁷⁾.

ELSON – Mais uma coisa para favorecer o cinto. Sou totalmente a favor. Acho que tem que usar. O uso do cinto é obrigatório. Tem que usar ele e acabou (*risos*)⁽³⁹⁸⁾. O alcoolizado... lógico, o cara bate o carro e acontece bastante coisa. Só que o cara alcoolizado, sem o cinto, é pior ainda! (*muitos risos*)⁽³⁹⁹⁾ (...)

LUCAS – Eu sou contra. Você tendo o *airbag* você tem uma sensação de segurança falsa⁽⁴⁰⁰⁾.

VALTER – Não, mas aí não é culpa do *airbag*. É culpa do trouxa que acha que está seguro⁽⁴⁰¹⁾ (*risos*)

LUCAS – Muitas pessoas não sabem o funcionamento do *airbag*...⁽⁴⁰²⁾

LUCAS – Eu sei o funcionamento. Tubo bem. Eu sei que numa colisão, vamos supor... se não tiver uma velocidade mínima, se o impacto não disparar o sensor, o *airbag* não vai adiantar nada⁽⁴⁰³⁾. Então, não adianta pensar – “*Eu posso correr porque eu tenho o airbag!*”⁽⁴⁰⁴⁾ (...)

BRENO – Não deixa de ser um acessório de segurança, como é o cinto⁽⁴⁰⁵⁾.

VALTER – Eu acho que tudo isso está para uma coisa chamada acidente. O acidente não é proposital. Você não pode pensar assim – “*Não, eu tenho mais segurança, então, eu vou correr mais!*”⁽⁴⁰⁶⁾

VERA – Mesmo que você tenha todo e qualquer equipamento de segurança, se você não for prudente, não vai adiantar nada!⁽⁴⁰⁷⁾ (...)

(395) Sendo jogada para fora da caminhonete e tendo morrido o motorista, seu ex-namorado.

(396) Acidentes causados pelo uso de álcool, sendo mais freqüentes e mais graves.

(397) Não considerando desprezíveis outros fatores, além dos relacionados ao álcool.

(398) Sendo totalmente a favor do uso do cinto.

(399) Afirmando estar a pessoa alcoolizada, sem o cinto, correndo mais riscos.

(400) Motorista com *airbag* tendo sensação de falsa segurança.

(401) Afirmando ser culpa do *trouxa* que acha que está seguro e, não, do *airbag*.

(402) Afirmando existir muitas pessoas que desconhecem o funcionamento do *airbag*.

(403) Sabendo da necessidade de um impacto mínimo para acionar o *airbag*.

(404) Afirmando ser errôneo pensar que pode correr mais porque o carro tem *airbag*.

(405) Considerando o *airbag* um acessório de segurança.

(406) Discordando de quem pensa poder correr mais por ter mais equipamentos de segurança no veículo.

(407) Afirmando de nada adiantar os equipamentos, se a pessoa não for prudente.

LUCAS – Mas tem gente que pensa assim. Tá cheio de amigo meu que pensa assim⁽⁴⁰⁸⁾.

BRENO – Muitas pessoas pensam assim porque se sentem mais seguras⁽⁴⁰⁹⁾.

VERA – Se a pessoa tem um carro que tem *ABS*, que tem duplo *airbag*, que tem cinto de três pontos, então pode ousar mais? Pode abusar mais? Tem muita gente que pensa assim!⁽⁴¹⁰⁾

ELSON – Tá errado! O cara não pode pensar assim! Eu sei que é um exemplo besta que eu vou falar aqui. Mas o pessoal da Fórmula 1 tomou cuidado. A FIA, que é o órgão máximo da Fórmula 1, tomou cuidado com os carros da Fórmula 1! E a Fórmula 1 não tem *airbag*! (*risos*)⁽⁴¹¹⁾

ELSON – Tem tudo! Tem tudo! É o *top* de linha do automobilismo. E os caras são preocupados com isso. Então, por que o cara que acha que tem o *ABS*... ele pode ter o que quiser, não interessa, tem que andar devagar, tem que respeitar radar, tem que pôr cinto... se tiver *airbag*, tem que usar o *airbag*. Não interessa isso!⁽⁴¹²⁾

VALTER – É aí que entra o caso da consciência, não é?⁽⁴¹³⁾

GENI – Saber, todo mundo sabe; mas nem todo mundo faz!⁽⁴¹⁴⁾

BRENO – E não deixa de ser acessórios que podem falhar⁽⁴¹⁵⁾. Sobre o *airbag* existem histórias de que, se tiver criança na frente ou, depende do jeito que ele estoura. Se você estiver mais pra frente...⁽⁴¹⁶⁾

VALTER – (...) Agora, o *airbag* falha e ele morre. A culpa é do *airbag*? Não! A culpa é do acidente⁽⁴¹⁷⁾.

BRENO – Primeiro, foi a imprudência dele!⁽⁴¹⁸⁾

ALICE – Sem contar que ele tem *airbag* mas ele não sabe em quem ele vai bater. Se a pessoa tem ou não, ele pode matar a outra pessoa⁽⁴¹⁹⁾.

VERA – Não foi o jogador Edmundo que, numa *Cherokee*, bateu, capotou, o *airbag* armou e ele se salvou. Mas, duas das três moças que estavam com ele, morreram. O *airbag* estava nos bancos da frente. Nos bancos traseiros não tinha *airbag*⁽⁴²⁰⁾.

(408) Tendo muitos amigos que pensam poder correr mais por terem mais equipamentos de segurança.

(409) Motoristas abusando por se sentirem mais seguros.

(410) Muitos motoristas abusando mais por terem mais equipamentos de segurança no carro.

(411) Afirmando haver preocupação com a segurança dos carros de Fórmula 1.

(412) Afirmando que o/a motorista tem que andar devagar, tem que respeitar radar, tem que usar cinto de segurança, mesmo que tenha vários equipamentos de segurança.

(413) Afirmando ser uma questão de consciência.

(414) Afirmando que saber que é correto, todo mundo sabe, mas fazer, nem todo mundo faz.

(415) *Airbag* sendo um acessório que pode falhar.

(416) Lembrando das crianças norte-americanas que morreram porque o *airbag* abriu com muita força.

(417) Afirmando que se o *airbag* falhar e a pessoa morrer, a culpa é do acidente.

(418) Afirmando ser a imprudência do/a motorista a primeira causa dos acidentes.

(419) Pessoa não sabendo se o carro em que poderá colidir, tem ou não *airbag*.

(420) Duas moças falecendo porque o carro não tinha *airbag* nos bancos traseiros.

VALTER – O cinto e o *airbag* não são equipamentos infalíveis!⁽⁴²¹⁾.

VICTOR – Eu li que a Volkswagen teve que fazer uma adaptação dos *airbag* dos seus carros importados, pras estradas do Brasil, que são esburacadas! E acionavam o *airbag* fora de hora! E machucavam as pessoas!⁽⁴²²⁾

GENI – Aconteceu com aqueles dois apresentadores da Globo, em Alphaville, passando numa lombada⁽⁴²³⁾.

BRENO – Nos Estados Unidos, mais de 60 crianças morreram por causa do *airbag* disparado numa intensidade maior do que devia⁽⁴²⁴⁾.

ELSON – Mas elas estavam no banco da frente, em vez de estarem no banco de trás⁽⁴²⁵⁾.

ALICE – Eu acho que é uma questão de consciência... se você quer. Pode acontecer com você e quais são suas chances usando ou não usando⁽⁴²⁶⁾.

FLÁVIA – Porque acham assim – “*Ah! Vai acontecer com ele, mas não vai acontecer comigo! Eu sou o bom, eu sou o máximo, eu estou protegido, eu tenho airbag, eu tenho ABS, eu tenho tudo. Não vai acontecer comigo!*”⁽⁴²⁷⁾

FLÁVIA – Ele vai acreditando mais⁽⁴²⁸⁾.

GENI – É o caso da minha irmã. Todo mundo bebeu... bebeu muito. Eu bebi a noite inteira. Só que eu tava melhor pra dirigir. Não tinha mais ninguém pra dirigir! Eu tive que levar a turma até em casa. Eu tava melhor. Eu tinha bebido a noite inteira!⁽⁴²⁹⁾ Então, depende do caso. Quando eu estou atrasada, eu venho muito rápido. Quando eu não estou, eu venho devagar⁽⁴³⁰⁾. Acho que tudo depende da ocasião⁽⁴³¹⁾. Eu tive uma educação... eu sei tudo o que eu devo fazer, mas nem sempre eu faço!⁽⁴³²⁾

VERA – Mas a gente ouviu muito assim... Tem gente que fala – “*Mas eu confio em mim, no volante! (...) Eu estou no volante, eu confio, eu tenho experiência!*” Mas, são esses, na maioria das vezes, que causam acidentes⁽⁴³³⁾.

(421) Afirmando não serem o cinto e o *airbag*, equipamentos infalíveis.

(422) Carros importados tendo *airbag* disparados nas estradas brasileiras esburacadas e machucando as pessoas.

(423) Lembrando que ao passar por lombada, casal de apresentadores teve o *airbag* disparado e se machucou.

(424) Morte de crianças norte-americanas sendo provocada por *airbag* disparado com intensidade maior.

(425) Lembrando estarem essas crianças no banco da frente, em lugar de estarem no banco de trás.

(426) Perguntando quais são as chances de acontecer um acidente se possuir *airbag*.

(427) Pensando que o acidente vai acontecer com a outra pessoa, mas não com a própria pessoa.

(428) Acreditando que é o bom, é o máximo e está protegido, cada vez que o acidente deixa de acontecer.

(429) Bebendo a noite inteira e tendo que levar os/as colegas para casa, porque era a mais sóbria da turma.

(430) Dirigindo muito rápido quando está atrasada.

(431) Afirmando que o estilo de direção depende da ocasião.

(432) Afirmando saber tudo o que deve fazer, ao dirigir, mas nem sempre fazendo o que deve fazer.

(433) Afirmando serem os “experientes”, e que confiam muito em si próprios, os causadores de acidentes.

BRENO – Eu não saberia falar essa resposta (*aceitar correr mais riscos e ter menos medo*) porque eu volto com um colega meu, da UNISO, quando eu vou lá e, ele volta a mais de 180 km por hora, na Raposo⁽⁴³⁴⁾. Eu voltei duas vezes e, até já comentei com a minha mãe... e eu tive um aprendizado de que se uma pessoa faz isso, qualquer um fala, qualquer amigo meu... eu desceria do carro e ia a pé, ou pegava um ônibus, mas não seria louco de andar...⁽⁴³⁵⁾ Agora, eu também já pensei - “*Puxa, posso ter morrido numa dessa*”⁽⁴³⁶⁾. Mas, sei lá, eu não sei responder porque eu vou⁽⁴³⁷⁾. Não é porque eu tenho vontade de nada... porque eu sou maluco! Porque, senão, não tem outra resposta!⁽⁴³⁸⁾ (*muitos risos*)

BRENO – Aceito, (*correr maior risco*) mas não deveria porque... até eu desisti. Depois de um certo tempo, eu não quis mais⁽⁴³⁹⁾.

ALICE – Eu não aceito. Eu já estava de carona com um amigo meu que estava bêbado. (...) Eu cheguei a tomar a chave do carro, fazer qualquer coisa, parar na frente... porque eu sabia que ele não ia me atropelar. Ele era meu amigo! Só faltava essa! Daí ele deu o carro pra eu dirigir! Eu não tinha bebido!⁽⁴⁴⁰⁾ O meu pai fala toda vez que eu vou sair de casa (até irrita!) – “*Se você beber, não volta. Liga. Eu prefiro sair de casa às 5 horas da manhã pra ir te buscar, do que você bater...*”⁽⁴⁴¹⁾ Itapetininga é pequena. É ridículo, mas eu posso bater na esquina da minha casa.

GENI – (...) é mais cômodo ele vir com o amigo dele, porque ele pode não bater. (...) Mas risco, todo mundo corre todo dia, toda hora, embora seja maior... Mas tem a possibilidade de não acontecer⁽⁴⁴²⁾. Tem mais a possibilidade de não acontecer do que de acontecer⁽⁴⁴³⁾.

BRENO – Por enquanto, não tive que vir mas, se tiver, acho que venho, ainda!⁽⁴⁴⁴⁾ Pode ser que, daqui a pouco, eu decida, também, chegar um dia e falar – “*Não vou mais!*”⁽⁴⁴⁵⁾ Mas eu acho que qualquer pessoa normal não faria isso que eu estou fazendo! (*risos*)⁽⁴⁴⁶⁾

HELENICE – Eu, por exemplo, tinha medo. Quando eu completei 18 anos, eu não queria fazer, porque eu tinha medo. Então, por causa desses acidentes, eu tinha medo de dirigir e, eu não queria. Eu não sofri acidente, mas era de ver... essas coisas e tal. Eu sempre tive pavor... até hoje⁽⁴⁴⁷⁾. Quando eu estava para completar 20 anos, no ano passado, minha mãe começou a insistir comigo para eu tirar a *Carta* e para estar ajudando ela: estar levando e trazendo meus irmãos, essas coisas e tal. Pra vir na faculdade⁽⁴⁴⁸⁾. Fui e tirei a *Carta*. Eu fui aprender na auto-escola. Não aprendi nada, an-

(434) Voltando de carona com um colega da universidade, a mais de 180 km, sendo o limite 110 km/h.

(435) Afirmando que, em seu lugar, outros/as colegas voltariam de ônibus ou a pé.

(436) Afirmando já ter pensado que poderia ter morrido ao aceitar carona desse amigo.

(437) Não sabendo dizer porque aceita carona arriscada.

(438) Afirmando não existir outra resposta a não ser que possa ser considerado maluco.

(439) Aceitando correr risco maior do que deveria.

(440) Pegando a chave do carro do amigo alcoolizado e dirigindo no lugar dele.

(441) Pai preferindo sair de casa, de madrugada, para buscar filha alcoolizada, a fim de evitar que ela dirija.

(442) Todas as pessoas correndo riscos, em todos os momentos do dia.

(443) Acreditando mais na possibilidade de não ocorrer o acidente, do que de ocorrer.

(444) Afirmando estar disposto a aceitar carona do colega que dirige a 180 km na estrada.

(445) Admitindo a possibilidade de recusar a carona arriscada.

(446) Afirmando que qualquer pessoa normal não aceitaria a carona arriscada que ele aceita.

(447) Tendo medo de aprender a dirigir, aos 18 anos, por causa dos acidentes de trânsito que presenciou.

(448) Mãe insistindo para a filha de 20 anos tirar a *Carta* e ajudá-la.

tes. Tudo foi na auto-escola. O meu instrutor, ele ensinou...⁽⁴⁴⁹⁾ É claro que muita coisa que eu sei, hoje, que eu faço, hoje, eu não aprendi na auto-escola. Foi depois, na prática⁽⁴⁵⁰⁾.

HELENICE – Com a *Permissão*. Agora, no dia 04 de junho, eu troco pela *Carteira*⁽⁴⁵¹⁾.

HELENICE – Uma só! (*colisão*) Depois que a gente começa a dirigir, que a gente começa a ver... que nem a Geni falou assim: “*Quer correr o risco?*” – “*Eu corro!*”⁽⁴⁵²⁾ Eu só diminuo a velocidade quando está perto do radar, quando está perto de lombada... senão, eu vou mesmo!⁽⁴⁵³⁾ A Avenida Itavuvu, o limite dela é 60 km por hora. Eu chego a 80, 100, dependendo do lugar⁽⁴⁵⁴⁾. E foi numa dessas que eu bati num carro. O freio não freou (*muitos risos*). Eu não consegui frear a tempo e foi... bateu no carro!⁽⁴⁵⁵⁾ E eu poderia, na hora, ter virado para a direita, porque não tinha nenhum carro do meu lado. E nem teria batido! Depois que foi passar pela minha cabeça que eu poderia ter desviado⁽⁴⁵⁶⁾.

HELENICE – Não! Na hora eu comecei a chorar, chorar, chorar... Não consegui nem tirar o carro do lugar! Tive que chamar minha mãe⁽⁴⁵⁷⁾. Daí ela veio, chamou o *Seguro*... Sorte nossa que fazia uma semana que minha mãe tinha contratado o *Seguro*⁽⁴⁵⁸⁾ (...) Mas eu não consegui tirar o carro do lugar! Eu acho que eu fiquei uma semana sem pegar o carro!

HELENICE – Mas eu peguei também por insistência... Entendeu?⁽⁴⁵⁹⁾

FLÁVIA – Ai! Pra mim, foi assim: a primeira vez que eu peguei o carro, foi junto com o meu pai, no sítio, num lugar que não tinha movimento, com mais ou menos 15 anos de idade⁽⁴⁶⁰⁾.

VICTOR – Ah! Eu não sei se essas punições que eles estão falando que vão aplicar, aconteceu, mesmo⁽⁴⁶¹⁾. Eu tenho uma namorada que ela estava com a *Permissão para Dirigir* e, ela bateu e foi um acidente grave. Até o motoqueiro quase morreu⁽⁴⁶²⁾. E não aconteceu nada com ela! Nenhuma punição, não perdeu a *Carteira*, nada!⁽⁴⁶³⁾

FLÁVIA – Bom, como eu estava falando, eu comecei a dirigir junto com o meu pai, por volta dos 14 ou 15 anos. Aí, com 16, eu sofri aquele acidente que eu contei.

FLÁVIA – Meu ex-namorado.

(449) Aprendendo a dirigir na auto-escola e tirando a *Carta*.

(450) Reconhecendo que aprendeu na prática, depois da *Carta*, uma parte do que sabe hoje.

(451) Estando, ainda, com a *Permissão para Dirigir*.

(452) Afirmando que aceita correr o risco, quando dirige.

(453) Diminuindo a velocidade somente quando está perto de radar e de lombada.

(454) Chegando a 80 ou 100 km na avenida onde o limite permitido é 60 km.

(455) Afirmando que o “*freio não freou*” e batendo em outro carro.

(456) Depois da batida, percebendo que poderia tê-la evitado, se desviasse o carro para a direita.

(457) Chorando após a batida, não conseguindo tirar o carro do lugar e chamando sua mãe.

(458) Fazendo apenas uma semana que a sua mãe havia segurado o carro.

(459) Ficando uma semana sem dirigir e voltando a dirigir por insistência da sua mãe.

(460) Dirigindo, pela primeira vez, aos 15 anos, com seu pai, no sítio, em lugar sem movimento.

(461) Duvidando da aplicação das multas para quem está com a *Licença para Dirigir*.

(462) Namorada com *Permissão para Dirigir*, batendo o carro e quase matando o motociclista.

(463) Namorada não sendo punida, apesar do grave acidente provocado.

FLÁVIA – Tinha (*Carta*)⁽⁴⁶⁴⁾ Aí, eu fiquei com trauma por causa desse acidente⁽⁴⁶⁵⁾. Daí, quando eu fiz 18 anos (ninguém me forçou a nada), eu disse para mim mesma: “*Não, vou ter que tirar Carta porque é um medo que eu vou ter que perder*”⁽⁴⁶⁶⁾. E, por azar, eu peguei uma instrutora que era grossa, muito grossa, tanto que eu consegui fazer com que ela fosse demitida da auto-escola (*risos*).

FLÁVIA – Em Piracicaba. Ela era muito grossa. Qualquer coisinha era berrava⁽⁴⁶⁷⁾: (...) Tanto que chegou um dia que eu não me lembro bem o que ela falou, que eu estourei. Ela falou: - “*Você tem medo de dirigir?*”⁽⁴⁶⁸⁾ Eu falei: - “*Tenho, porque você nunca sofreu um acidente na sua vida*” (...) Eu falei tudo o que tinha que falar, desci do carro do meio da avenida e fui embora para a minha casa a pé!⁽⁴⁶⁹⁾ Daí, mudei de *Instrutor*. Aquele lá era um exemplo⁽⁴⁷⁰⁾. Chegou no dia do *exame*, no primeiro *exame* eu “*tomei bomba*” porque foi nervosismo meu, mesmo! Daí, no segundo, tive sorte de pegar o mesmo Examinador e, até que comigo ele foi legal, não foi grosso, nem nada. Daí, eu passei⁽⁴⁷¹⁾. Cheguei em casa alegre e saltitante porque tinha conseguido tirar a minha *Carta*!⁽⁴⁷²⁾ Era um passo a mais para perder o meu medo!⁽⁴⁷³⁾ Daí, no fim, ganhei um carro do meu pai. Eu andei com o carro, 6 vezes. Ele ficou parado na garagem por mais uns 7 ou 8 meses. Daí, só estava dando gastos porque tinha que manter ele⁽⁴⁷⁴⁾. daí o meu pai falou – “*É o seguinte: ou você dirige ou você vende*”. Eu falei: - “*Então venda*”⁽⁴⁷⁵⁾.

FLÁVIA – Continuava. Sentia pânico⁽⁴⁷⁶⁾. Se, de repente, eu estava numa avenida e, por exemplo, eu via alguma coisa grande atrás de mim, um caminhão, um ônibus, eu estacionava, esperava passar e, depois, eu ia! (*risos*)⁽⁴⁷⁷⁾

FLÁVIA – Eu continuo com medo de dirigir. Vendi o carro e não comprei outro. Vai fazer quatro anos que eu tenho *Carta*⁽⁴⁷⁸⁾.

FLÁVIA – Não! Nunca mais! (*dirigir*) Agora, eu não sei como eu vou fazer se um dia eu precisar de um carro! Porque vai chegar uma hora que eu vou ter filhos, vou ter trabalho, vou ter tudo para conciliar⁽⁴⁷⁹⁾.

FLÁVIA – Mesmo agora! Agora, eu prefiro andar com um guarda-chuva, num dia de chuva, do que pegar um carro!⁽⁴⁸⁰⁾

FLÁVIA – Eu acho que a senhora pode me ajudar muito!⁽⁴⁸¹⁾

(464) Afirmando que o ex-namorado, que faleceu no acidente, tinha *Carta*.

(465) Ficando traumatizada após o acidente em que faleceu seu ex-namorado.

(466) Fazendo 18 anos e dizendo que deveria perder o medo para obter a *Carta*.

(467) Conseguindo que a instrutora “*grossa*” e que berrava com os/as alunos/as fosse demitida da auto-escola.

(468) Instrutora perguntando se a aluna tinha medo de dirigir.

(469) Abandonando o carro da auto-escola, no meio da avenida, e voltando para a casa a pé.

(470) Conseguindo um instrutor competente e educado.

(471) Passando no segundo *exame* de auto-escola.

(472) Chegando em casa alegre e saltitante por ter conseguido a *Carta* de motorista.

(473) Afirmando que conseguir a *Carta* era um passo a mais para perder o medo de dirigir.

(474) Ganhando um carro de seu pai, ficando 8 meses parado na garagem e dando despesas de manutenção.

(475) Pai dizendo que a filha deve dirigir ou vender o carro e filha resolvendo vendê-lo.

(476) Continuando a sentir pânico quando estava dirigindo.

(477) Estacionando em uma avenida para caminhões e ônibus passarem, e saindo logo em seguida.

(478) Continuando com medo de dirigir e não comprando outro carro.

(479) Não tendo dirigido mais nos últimos três anos e sabendo que irá precisar, no futuro.

(480) Preferindo andar com guarda-chuva, em dia de chuva, do que dirigir.

(481) Afirmando que a entrevistadora poderá ajudá-la a perder o medo.

VERA – Em Sorocaba, há uma psicóloga que está trabalhando com isso⁽⁴⁸²⁾

BRENO – Não tive pressa. Quando vi, já tirei!⁽⁴⁸³⁾

BRENO – Não, eu aprendi lá. Fiquei andando umas quatro semanas, em seguida. Todo dia, de manhã⁽⁴⁸⁴⁾. Até a primeira vez que eu fui à noite, aqui na faculdade, eu levei três pessoas e teve um pequeno acidente!⁽⁴⁸⁵⁾ (...)

BRENO – Teve um que “voou de cabeça” no pára-brisa...⁽⁴⁸⁶⁾

BRENO – Não, estava atrás. É! Estava sem cinto. Na verdade, estavam os dois na frente, sem cinto! Os dois da frente foram os menos machucados⁽⁴⁸⁷⁾. Daí, o de trás “voou de cabeça”, assim, daí o outro também bateu o nariz, no banco. (...) O meu colega é da teoria de que se levar mais de duas pessoas, dá *cagada*⁽⁴⁸⁸⁾.

BRENO – Não sei. Mais de dois! Três, no máximo! Daí, estávamos em quatro. Daí eu quis passar um carro que estava à minha esquerda, rápido. Na hora que eu puxei, eu perdi o controle⁽⁴⁸⁹⁾. Foi falta de experiência porque, no começo de *Carta*, eu não sabia. Qualquer um que tivesse um pouquinho mais de experiência, conseguia controlar⁽⁴⁹⁰⁾. Na primeira puxada, eu fiquei nervoso. Aí eu já não consegui voltar. Voltei mais rápido, ainda. Daí, erreí tudo e fui pra cima do muro!⁽⁴⁹¹⁾

BRENO – Foi, faz um ano e meio. Foi no ano passado que aconteceu. Foram as três pessoas pra minha casa. Só que eu brinco com a caveira mas, na hora, eu fiquei o maior desesperado porque, por mais que não tenha acontecido nada grave, eu não consegui dormir dois dias, porque você fica pensando... ainda mais que são três pessoas com as quais eu vou conviver mais quatro anos junto. Imagine como seria se alguma coisa mais complexa tivesse acontecido!⁽⁴⁹²⁾

BRENO – Mas como tinha a mão de Deus pros três... (*risos*)⁽⁴⁹³⁾

BRENO – A diferença entre *direção defensiva particular*, que a pessoa paga⁽⁴⁹⁴⁾.

BRENO – Eu vi um documentário sobre Super Carros que passou no *Discovery*, que era sobre os carros mais caros do mundo. Os caras pagavam pra saber qual a autonomia, até quanto vai o carro dele, quanto ele freia. Ele pega a *Ferrari* dele, vários têm a sua *Ferrari*... E os motoristas especialistas ensinam eles até onde pode frear, até onde vai a curva do carro. Ensinam tudo... como

(482) Lembrando que em Sorocaba há uma psicóloga que está trabalhando com fobia de dirigir.

(483) Afirmando não ter tido pressa para tirar a *Carta*.

(484) Aprendendo a dirigir, na auto-escola, durante quatro semanas consecutivas.

(485) Tendo um pequeno acidente quando dirigiu à noite, pela primeira vez.

(486) Um dos colegas “voando de cabeça” no pára-brisa.

(487) Estando sem cinto de segurança, os três colegas de classe que levava de carona.

(488) Afirmando que se levar mais de duas pessoas no carro, alguma coisa não dará certo.

(489) Perdendo o controle ao ultrapassar, rapidamente, um carro que estava à sua esquerda.

(490) Afirmando ter ocorrido o acidente por falta de experiência em controlar o carro.

(491) Ficando nervoso, não conseguindo controlar o carro e batendo no muro.

(492) Ficando desesperado por causa do acidente, e não conseguindo dormir durante duas noites.

(493) Afirmando não ter sido um acidente grave por causa da proteção divina.

(494) Comparando a *direção defensiva particular* e a que se aprende na auto-escola.

ele ter a *direção defensiva* do carro dele⁽⁴⁹⁵⁾. O conhecimento da máquina tem que ser mais complexo, porque são velocidades maiores⁽⁴⁹⁶⁾.

VALTER – O nosso conhecimento da máquina é muito pequeno!⁽⁴⁹⁷⁾

ALICE – Mas eu acho que não depende só do carro, assim... (...) Você (*olhando para a Helenice*) falou que dirige a 40, mas que você pode ir a 80. Você não sabe a estrada, você não sabe o que te espera⁽⁴⁹⁸⁾. Meu avô morreu de acidente de carro e a culpa não foi dele. A culpa foi que existia um *lixão* perto da estrada e, o vento jogou a fumaça do *lixão* na estrada. Do nada, ele estava vendo, daqui a pouco, “pá”, não viu. A fumaça impediu a visão dele!⁽⁴⁹⁹⁾ Agora, como é que constroem um *lixão* do lado da estrada?⁽⁵⁰⁰⁾ E ele capotou e morreu e, mais um amigo dele, que estava com ele, morreu, também⁽⁵⁰¹⁾. O meu tio sofreu um acidente muito feio e ele só não morreu porque ele estava de caminhonete, que é mais alta. E ele estava dirigindo em Goiás e, depois de uma curva (lá você vê, direto, transferência de bois, de boiadas, de uma parte da fazenda para outra e tal)... só que fizeram essa transferência depois de uma curva!⁽⁵⁰²⁾ Aí, não interessava quanto ele estivesse. Provavelmente, ele estava correndo, porque morreram cinco bois, na batida, assim! Voou por cima da caminhonete. Destruí a caminhonete. Não sei como ele não morreu!⁽⁵⁰³⁾ (...) Nunca eles vão falar – “*Tudo bem. Nós estávamos errados e vamos pagar a indenização*”. Também, dane-se. Cadê o meu avô? Não tá mais aqui⁽⁵⁰⁴⁾.

BRENO – Hoje em dia, a comunidade depende de uma coisa construída pelo próprio homem, que é o automóvel⁽⁵⁰⁵⁾. A gente não é nada sem um carro⁽⁵⁰⁶⁾. Essa é a verdade! A gente, desde criança, já tem aquela... parece que sai de nascença, você ter que dirigir⁽⁵⁰⁷⁾.

GENI – A *Barbie* tem carro! Meu sonho era ter um carro igual ao da *Barbie*! (*muitos risos*)⁽⁵⁰⁸⁾

VERA – A idéia do automóvel vem com o brinquedo, vem com o imaginário!⁽⁵⁰⁹⁾

GENI – Primeiro, foi a *Barbie* de bicicleta, que eu tive. Daí saiu o carro. Daí eu não tive. Mas o meu sonho era ter o carro. A bicicleta ficou!⁽⁵¹⁰⁾

VERA – Mas chega um momento em que o carro da *Barbie* também não é mais suficiente! (*muitos risos e sinais de concordância com a cabeça*)⁽⁵¹¹⁾

BRENO – É um complemento. Você sente falta se não tiver um carro⁽⁵¹²⁾.

- (495) Afirmando ter assistido a um documentário sobre motoristas especialistas ensinando *direção defensiva* aos proprietários dos automóveis mais caros que existem.
- (496) Afirmando que o conhecimento do carro deve ser maior quando ele atinge maior velocidade.
- (497) Afirmando ser pequeno o conhecimento que temos da máquina (*carro*).
- (498) Afirmando que, ao dirigir, o/a motorista não sabe o que irá encontrar na estrada.
- (499) Fumaça de um depósito de lixo existente ao lado da estrada, impedindo a visão de seu avô.
- (500) Não compreendendo a autorização para construção de um depósito de lixo ao lado da estrada.
- (501) Avô capotando o carro por causa da fumaça e, morrendo, juntamente com seu amigo.
- (502) Tio sofrendo grave acidente porque se deparou com uma boiada, logo após uma curva.
- (503) Acidente onde morreram cinco bois, destruiu a caminhonete e seu tio, felizmente, não morreu.
- (504) Afirmando que o pagamento da indenização, caso ocorresse, não traria seu avô de volta.
- (505) Comunidade dependendo de algo construído pelo próprio homem: o carro.
- (506) Afirmando que a pessoa não é nada sem um carro.
- (507) Afirmando que parece já vir, com o nascimento, a vontade de dirigir.
- (508) Afirmando que seu sonho era ter um carro igual ao da *Barbie*.
- (509) Surpreendendo-se com a idéia do automóvel estar associada aos brinquedos.
- (510) Tendo a bicicleta da *Barbie* mas não realizando o sonho de ter o carro da *Barbie*.
- (511) Afirmando que chega um momento em que o carro da *Barbie* já não é mais suficiente.
- (512) Carro sendo considerado um complemento e pessoa sentindo falta se não o possuir.

ALICE – Eu não tenho espírito homicida! Eu não iria matar o cara! (*risos*) Eu acho que eu não sou assim, porque eu converso. As pessoas fazem a maior barbearagem, eu converso com o cara, como se ele estivesse me escutando: (...) ⁽⁵¹³⁾. Eu não xingo, não saio fazendo nada, até rio, mas eu acho que sou uma exceção, entendeu? ⁽⁵¹⁴⁾

GENI – A maioria não é assim! ⁽⁵¹⁵⁾

BRENO – Eu acho que o sossego, no trânsito, é de poucos ⁽⁵¹⁶⁾.

VALTER – Mas só essa generalização que não ficou muito certo, porque nem todo mundo fica nervoso com algumas coisas que acontecem ⁽⁵¹⁷⁾.

ELSON – E se eu tiver que pegar o ônibus? Não pode ficar nervoso. Se eu estou dirigindo... pronto. Eu não estou no ônibus, né? ⁽⁵¹⁸⁾

ELSON – Se eu estou dirigindo, está um trânsito pesado, congestionado, um monte de coisa que acontece. Mas eu não estou no ônibus, né? (*muitos risos*) ⁽⁵¹⁹⁾

ELSON – Eu podia estar muito pior!

ELSON – É! Você olha pro ônibus, assim, o pessoal está detonado, segurando as coisas na mão, em pé... com chuva... ⁽⁵²⁰⁾

VALTER – Essa sensação de se sentir inferiorizado... Eu acho que nem todo mundo se sente inferiorizado. Não é porque eu fui ultrapassado que vou me sentir inferiorizado ⁽⁵²¹⁾.

BRENO – Só alguns se sentem assim. Não é todo mundo ⁽⁵²²⁾.

GENI – Eu vou tentar parar do lado e olhar com cara feia! Se alguém fez alguma coisa errada, quando eu não estou errada (quando eu estou errada, eu dou risada! ⁽⁵²³⁾), eu vou tentar alcançar, vou tentar parar do lado, vou olhar, vou buzinar e vou fazer cara feia. Pra dizer que ela está errada, e não eu. Não sou tonta, não sou trouxa! ⁽⁵²⁴⁾

GENI – Não inferiorizada, mas injustiçada ⁽⁵²⁵⁾.

(513) Afirmando conversar com o/a motorista, como se ele/ela estivesse ouvindo, quando sofre uma barbearagem de alguém.

(514) Afirmando ser considerada exceção, por não xingar, quando sofre barbearagem.

(515) Afirmando que a maioria das pessoas costuma xingar.

(516) Afirmando ser a calma, no trânsito, característica de poucas pessoas.

(517) Lembrando que nem todas as pessoas ficam nervosas com as ocorrências no trânsito.

(518) Afirmando não deverem ficar nervosas as pessoas que estão em carros, porque não precisam utilizar ônibus.

(519) Afirmando suportar congestionamentos e outras situações adversas, pois fazer uso de carro é melhor do que fazer uso de ônibus.

(520) Afirmando que, no ônibus, as pessoas estão em pé, segurando coisas, podendo, ainda, andar na chuva.

(521) Não se sentindo inferiorizado por ter seu carro ultrapassado.

(522) Algumas pessoas sentindo-se inferiorizadas quando têm seu carro ultrapassado.

(523) Afirmando rir quando faz alguma coisa errada, no trânsito.

(524) Alcançando o outro carro, parando ao lado, buzinando e fazendo cara feia, para dizer que está errado/a.

(525) Sentindo-se injustiçada quando alguém faz alguma coisa errada no trânsito.

GENI – Eu poderia ter batido o meu carro por causa dela, porque ela tem que ver que ela está errada e eu estou certa⁽⁵²⁶⁾.

BRENO – Sem *stress*! Pode passar!⁽⁵²⁷⁾

VALTER – Eu xingo, de vez em quando. Mas eu não xingo porque o cara me ultrapassou. Eu xingo porque o cara está errado!⁽⁵²⁸⁾ Eu não me sinto inferiorizado ou rebaixado por causa disso⁽⁵²⁹⁾.

ALICE – Não parece nem que fiquei brava. (...) Eu já cheguei a fazer poucas caras feias, mas já fizeram várias barbeiragens na minha frente, homéricas, até! Eu não consigo nem fazer cara feia. Eu converso comigo, talvez para manter a minha calma⁽⁵³⁰⁾. Talvez pensando na auto-escola, uma fuga minha, porque se eu começar a xingar, eu vou ficar alterada. Daí eu vou sair brava, dali, vou dirigir e posso fazer uma besteira ali na frente⁽⁵³¹⁾.

BRENO – E, outra...Não vai ensinar o cara, porque não é a gente que vai ensinar⁽⁵³²⁾.

ALICE – Outra coisa que eu gostaria de falar... você falou das emoções no trânsito. A maioria dos meus amigos que já bateram feio, eles falaram: “*Depois que eu bati, eu fiquei sossegado, ando devagar*”⁽⁵³³⁾. É uma coisa, assim, que eu nem sei se tem a ver muito com o trânsito, mas com o carro... Um amigo meu (tudo bem... ele foi um irresponsável, um louco), mas ele olhou no muro... e o carro dele estava valendo muito mais no seguro do que o carro mesmo, e ele, simplesmente, entrou no muro! Ele deu “PT” no carro (...) pra receber o dinheiro do seguro⁽⁵³⁴⁾. (...)

ALICE – Sexta-feira, agora, eu fiz tudo de errado. Eu tinha hora para estar na minha cidade. O meu carro estava com problema e eu tive que levar na mecânica, lá, porque estava afogando sozinho⁽⁵³⁵⁾. Daí eu fui, peguei estrada, estava atrasada, passei todos os limites de velocidade. Ficava impaciente pra ultrapassar, porque eu tinha que chegar. Saí 15 minutos atrasada⁽⁵³⁶⁾.

LUCAS – (...) Eu sou uma pessoa que... se alguém fizer *cagada* no trânsito, comigo, eu vou xingar; não vou deixar de xingar, não! Vou parar o meu carro do lado do dele. Não deixo passar⁽⁵³⁷⁾. (...) Eu, quando venho de Salto para Sorocaba... minha mãe tem um Fiat Uno 1.0. Geralmente, sou eu que venho guiando. Eu venho a 140, 160. Ele chega! O motor gritando, mas ele chega a 160! (*risos*)⁽⁵³⁸⁾ Agora, assim, de repente, você vê... tá chegando um carro, um Monza 2.0 (...), um Omega,

(526) Afirmando que a outra pessoa deve ver que está errada e, ela própria, certa.

(527) Afirmando dirigir sem *stress* e dando passagem para quem pede.

(528) Afirmando xingar porque a pessoa está errada e não porque ultrapassou seu carro.

(529) Não se sentindo inferiorizado ou rebaixado porque teve seu carro ultrapassado.

(530) Conversando consigo mesma para manter a calma.

(531) Afirmando que se for começar a xingar, irá ficar alterada e poderá fazer uma “besteira” no trânsito.

(532) Lembrando que não iremos ensinar o/a outro/a motorista.

(533) Amigos que bateram forte, ficando sossegados e andando devagar, depois da batida.

(534) Dando perda total no carro, ao bater, intencionalmente, no muro, para receber o dinheiro do seguro.

(535) Fazendo tudo errado porque o carro estava com problema e não queria perder o compromisso.

(536) Ultrapassando os limites de velocidade e ficando impaciente para ultrapassar outros carros, quando está atrasada.

(537) Afirmando parar seu carro ao lado do outro e xingar, quando sofre injustiça, no trânsito.

(538) Dirigindo acima do limite de velocidade permitido, de sua cidade até Sorocaba.

um Santana. O carro vem dando luz, de trás, você sai “*numa boa*”. Daí, ele tá chegando perto de você, ele pára. Ele começa a ir a 100. Aí, você fica revoltado, lógico. E aí fica fazendo graça. Eu acho isso revoltante. Eu me sinto inferiorizado, sim!⁽⁵³⁹⁾

ALICE – Chama pra racha! Eu acho, assim, ridículo!⁽⁵⁴⁰⁾ (...) Mas não é o que todo mundo pensa. Muita gente quer entrar em racha⁽⁵⁴¹⁾. (...) Se o cara me chama pra racha, eu dispenso já na primeira esquina. (...) Fiz outro caminho⁽⁵⁴²⁾.

LUCAS – Se você está numa velocidade inferior ao que a estrada permite, e o outro dá sinal, tudo bem⁽⁵⁴³⁾. Mas se você está no limite ou até acima dele, mas o outro quer correr mais! Eu saio, mas não saio feliz!⁽⁵⁴⁴⁾ Você está acima do limite, o cara bem pra tirar e depois fica fazendo graça só porque você tem um carro menos potente! Daí tem que controlar muito pra não acontecer acidente, pra não brigar...⁽⁵⁴⁵⁾

VERA – E se o cara estiver armado? Em São Paulo, quantos já não morreram em briga de trânsito?⁽⁵⁴⁶⁾ (...)

ELSON – Você falou que pára do lado e xinga?

ELSON – Você fazia isso em São Paulo?⁽⁵⁴⁷⁾

ELSON – A gente quer você vivo, cara!⁽⁵⁴⁸⁾

ALICE – Duas coisas, assim. Eu estava dirigindo numa estrada, eu e minha mãe, e minha mãe estava dormindo. Daí um caminhão viu que só tinha mulher no carro. Daí eu passei ele; ele reduziu a velocidade e eu passei. Daí, ele acelerava muito pra me passar (...) Daí ele reduzia muito, pra eu passar. Daí, ele passava de novo. Reduzia a velocidade, pra eu ficar impaciente e tornar a passar⁽⁵⁴⁹⁾. E um amigo do meu pai, em São Paulo, olhou, assim, e viu um carro cheio de mulher. Daí ele olhou, assim, achou curioso. Só olhou assim, de novo, tranqüilinho. (...) O cara, simplesmente, tirou a arma, do nada, e atirou. (...) Ele não morreu... mas o cara atirou!⁽⁵⁵⁰⁾

BRENO – Por isso tem que ser “*no stress*”. Sem *stress* nenhum!⁽⁵⁵¹⁾

- (539) Sentindo-se inferiorizado quando dá passagem para outro carro e este diminui a velocidade, após ultrapassá-lo.
- (540) Achando ridículo um/a motorista chamar outro/a para racha.
- (541) Afirmando que a maioria aceita o convite para *tirar racha* com outro carro.
- (542) Dispensando a pessoa que está convidando para *tirar racha*.
- (543) Afirmando dar passagem, sem problema, quando está trafegando em velocidade abaixo do limite da estrada.
- (544) Dando passagem, mas não saindo feliz, quando está trafegando no limite de velocidade ou até acima dele.
- (545) Afirmando ter que se controlar muito para não causar acidente ou não brigar, quando o outro carro o tira da estrada, porque é mais potente.
- (546) Lembrando que a outra pessoa (motorista) pode estar armada.
- (547) Perguntando se o colega xingava outro/a motorista, em São Paulo.
- (548) Afirmando querer ver o colega vivo e aconselhando-o a parar de xingar.
- (549) Sendo sucessivas vezes ultrapassada por um caminhão que, após, diminuía muito a velocidade.
- (550) Amigo do pai levando um tiro porque olhou duas vezes para um carro onde só tinha mulher.
- (551) Reafirmando que devemos dirigir sem nenhum *stress*.

ELSON – Agora, com caminhão! 30 ou 40 toneladas em cima da gente!⁽⁵⁵²⁾

BRENO – Eu convivo com dois colegas que têm caminhão. Tem um amigo nosso que a gente... tá andando de caminhão, sei lá... daí tem um carro com graça, alguma coisa atrás, querendo passar, e eles só falam no “PX”... E o cara já fez isso duas vezes; a gente já viu duas vezes, na nossa frente. Daí a gente sai com o caminhão (...)... daí ele sai, o amigo dele que está com o caminhão, do lado, reduz, espera o carro, joga a carreta em cima e sai fora!⁽⁵⁵³⁾ Aí a gente já viu carro entrando em cima da guia, já capotando, duas vezes, e eles nem aí!⁽⁵⁵⁴⁾

VALTER – Não interfere na quantidade de prudência. Você melhora a direção e você fica menos prudente⁽⁵⁵⁵⁾.

LUCAS – A sua qualidade como motorista aumenta, sei lá, numa quantidade maior do que o risco que você corre de sofrer um acidente ou algo assim⁽⁵⁵⁶⁾. Você se sente mais seguro mas você é, realmente, um motorista mais bem preparado para estar lidando com uma situação, no trânsito⁽⁵⁵⁷⁾.

VALTER – Fazendo uma analogia bem bobinha, é o que o Lucas tinha falado. O cara que pega um carro mais seguro, ele vai correr mais. A pessoa que acha que dirige melhor, ela vai correr mais, também. Ela se sente mais segura⁽⁵⁵⁸⁾.

BRENO – É brincadeira! Eu acho que eles falam isso brincando, porque qualquer pessoa racional sabe que isso não existe⁽⁵⁵⁹⁾.

LUCAS – Pra mim, eu só dirijo mais devagar quando eu bebo. E, com certeza, pior!⁽⁵⁶⁰⁾ (*risos*)

VERA – Eu não dirijo quando eu bebo. Eu sou motorista... eu e meu marido, nós dois dirigimos. Na maioria das vezes, sou eu que dirijo, porque ele não gosta de dirigir e eu sou co-piloto. É horrível dirigir comigo como passageiro, porque eu sou co-piloto⁽⁵⁶¹⁾. Então, na maioria das vezes, sou eu que dirijo. Mas quando eu bebo, ele que vai dirigindo, porque eu não pego no carro. E a gente se reveza, porque eu nunca dirigi alcoolizada. Nem uma latinha. Eu sou chata⁽⁵⁶²⁾. Eu sou chatinha! (*risos*) Eu acho que não vou ter reflexo. Não vale a pena!⁽⁵⁶³⁾

VERA – (...) Eu, por exemplo, tenho vários grupos diferentes de amizades. Aqui na faculdade, com universitários, as minhas amigas todas têm uma idéia diferente de vida, querem trabalhar, enfim, e quase todas dirigem⁽⁵⁶⁴⁾. E, por outro lado, um outro grupo que eu freqüento, que são os

(552) Afirmando sair da frente dos caminhões, quando dirige, por causa das toneladas que transportam.

(553) Motorista de caminhão jogando a carreta em cima de automóvel que queria ultrapassar seu amigo.

(554) Afirmando já ter visto automóvel subindo na guia e até capotando, quando abalroado por caminhão.

(555) Afirmando que a capacidade do motorista aumenta mais do que o risco de sofrer acidente.

(556) Afirmando que a capacidade do motorista aumenta mais do que o risco de sofrer acidente.

(557) Afirmando sentir-se mais seguro e ser um motorista mais bem preparado para lidar com as situações de trânsito.

(558) Afirmando que a pessoa que se considera melhor motorista irá correr mais.

(559) Afirmando estar brincando quem afirma que dirige melhor quando bebe.

(560) Dirigindo mais devagar, e pior, quando bebe.

(561) Afirmando não ser agradável dirigir com ela, como passageira, porque age como co-piloto.

(562) Afirmando entregar o carro ao marido, quando bebe, mesmo que ele não goste de dirigir.

(563) Não dirigindo alcoolizada porque acha que não irá ter reflexo e não valer a pena correr esse risco.

(564) Afirmando que suas amigas da faculdade querem trabalhar e que quase todas dirigem.

amigos do meu marido, as esposas deles, de dez mulheres, eu sou a única que dirijo⁽⁵⁶⁵⁾. Todas têm *Carta*; todas renovaram a *Carta*; todas têm documentação, mas nenhuma delas dirige. E por que é tão distante isso?⁽⁵⁶⁶⁾ E por que a mulher que dirige, ela tem um perfil diferente? É a mulher que trabalha, também, é a mulher que é universitária, ou, então... É um perfil muito diferente!⁽⁵⁶⁷⁾ Se os dois são motoristas, eles dirigem separadamente mas, na hora em que o casal sai junto, parece que é um direito do homem, só ele dirigir!⁽⁵⁶⁸⁾ Parece, assim, que ele fica de “*escanteio*” se a mulher for dirigindo, e ele do lado!⁽⁵⁶⁹⁾ Esse não é o meu caso, mas é o de muitas amigas minhas⁽⁵⁷⁰⁾.

HELENICE – Lá em casa, meu pai, minha mãe e eu somos motoristas. E meu pai sofreu um derrame. E ele foi proibido de dirigir. Ele morre de vergonha quando tem que sair e quem tem que dirigir é minha mãe!⁽⁵⁷¹⁾

BRENO – A única questão que eu tinha pra dizer é em relação àquilo da pessoa ter a vontade de dirigir. Foi um documentário que eu assisti (...) sobre assunto geral, sobre trânsito, sobre acidentes, sobre engenharia de estrada, sobre engenharia de tudo, neblina, carros. E, no final do documentário, em que um moleque sofreu um acidente nos Estados Unidos, numa travessa e ficou sem movimento nas duas pernas⁽⁵⁷²⁾. Aí, no final, ele sofre várias operações e modifica o carro para poder dirigir novamente⁽⁵⁷³⁾. A mãe dele fala: - “*Eu não consigo entender porque essa vontade de dirigir!*”⁽⁵⁷⁴⁾ (...)

ALICE – Eu gostaria de falar que eu não sei até que ponto a perda desses pontos ajuda tanto. Porque, minha amiga... (...) Então, já aconteceu dela estar com os pontos estourando e ela tomar uma multa e os pontos foram pra *Carteira* da mãe dela⁽⁵⁷⁵⁾. (...)

VERA – E os pontos são válidos por um ano. Depois, caducam. É isso?⁽⁵⁷⁶⁾

VALTER – É um ano da data da multa. Não caem todos os pontos de uma vez. Cada vez que uma multa vai completando um ano, ela vai caindo⁽⁵⁷⁷⁾.



- (565) Afirmando que de dez mulheres, esposas de amigos de seu marido, a única que dirige é ela própria.
- (566) Afirmando que as esposas dos amigos do seu marido, apesar de terem *Carta*, não dirigem.
- (567) Perguntando por que a mulher que dirige, que é universitária e que trabalha fora de casa, tem um perfil diferente.
- (568) Perguntando por que quando o casal sai junto, parece ser um direito natural do homem, dirigir.
- (569) Perguntando por que o homem parece ficar de “*escanteio*”, se a mulher estiver dirigindo e ele for acompanhante.
- (570) Afirmando dirigir o carro quando sai acompanhada de seu marido.
- (571) Pai sofrendo derrame, sendo proibido de dirigir e sentindo vergonha quando precisa sair com sua mulher ao volante.
- (572) Relatando o caso de um rapaz que ficou sem movimento nas duas pernas, após acidente de trânsito, conforme mostrou um documentário norte-americano.
- (573) Rapaz sofrendo várias cirurgias e modificando seu carro, para poder dirigir novamente.
- (574) Mãe não entendendo, da parte de seu filho, a imensa vontade de dirigir.
- (575) Relatando que uma amiga já estava quase com vinte pontos e que os pontos da sua última multa foram para a *Carteira* da sua mãe.
- (576) Afirmando que os pontos, resultantes das multas, são válidos por um ano.
- (577) Esclarecendo que os pontos perdem a validade depois de um ano da data da multa.

ANEXOS E

QUADRO E.1 – ELABORAÇÃO DA 1ª CATEGORIA A PARTIR DOS CÓDIGOS FORMULADOS

CÓDIGOS	SUBCATEGORIAS	CATEGORIA
(001) Afirmando ter grande interesse em aprender a dirigir. (011) Afirmando querer tirar a <i>Carta</i> para falar que agora pode dirigir. (029) Completando 18 anos e, dentre tudo, querendo dirigir com <i>Carta</i> . (050) Tendo vontade de dirigir e pegando os carros dos amigos. (056) Afirmando sempre ter tido vontade de dirigir caminhão. (265) Não sentindo muita vontade de tirar a Carteira de Motorista. (483) Afirmando não ter tido pressa para tirar a <i>Carta</i> . (507) Afirmando que parece já vir, com o nascimento, a vontade de dirigir. (573) Rapaz sofrendo várias cirurgias e modificando seu carro, para poder dirigir novamente. (574) Mãe não entendendo, da parte de seu filho, a imensa vontade de dirigir.	DESEJO	SIGNIFICADOS DO DIRIGIR
(002) Afirmando ser um sonho saber dirigir. (009) Quebrando um pouco do sonho por não poder pagar a gasolina e pegar o carro quando qui-ser. (472) Chegando em casa alegre e saltitante por ter conseguido a <i>Carta</i> de motorista.	SONHO	
(003) Dirigir, possibilitando ser independente. (004) Dirigir, permitindo sair para onde e quando quiser. (005) Dirigir, possibilitando não ser mais dependente dos pais.	INDEPENDÊNCIA	
(030) Dirigir, considerando o fato uma necessidade. (266) Afirmando precisar da <i>Carta</i> no futuro, e não no momento em que a tirou. (512) Carro sendo considerado um complemento e pessoa sentindo falta se não o possuir.	NECESSIDADE	
(037) Dirigindo à noite, com as amigas, no dia em que recebeu a <i>Carta</i> . (505) Comunidade dependendo de algo construído pelo próprio homem: o carro. (506) Afirmando que a pessoa não é nada sem um carro. (521) Não se sentindo inferiorizado por ter seu carro ultrapassado. (522) Algumas pessoas sentindo-se inferiorizadas quando têm seu carro ultrapassado. (525) Sentindo-se injustiçada quando alguém faz alguma coisa errada no trânsito. (529) Não se sentindo inferiorizado ou rebaixado porque teve seu carro ultrapassado. (539) Sentindo-se inferiorizado quando dá passagem para outro carro e este diminui a velocidade, após ultrapassá-lo.	AFIRMAÇÃO	
(057) Afirmando ser prazeroso dirigir moto. (264) Gostando muito de andar de bicicleta.	PRAZER	
(262) Afirmando ser um processo natural completar 18 anos e obter a <i>Carta</i> . (263) Afirmando não considerar <i>natural</i> , sinônimo de necessário.	NATURAL	

- (508) Afirmando que seu sonho era ter um carro igual ao da *Barbie*.
(509) Surpreendendo-se com a idéia do automóvel estar associada aos brinquedos.
(510) Tendo a bicicleta da *Barbie* mas não realizando o sonho de ter o carro da *Barbie*.
(511) Afirmando que chega um momento em que o carro da *Barbie* já não é mais suficiente.
- (518) Afirmando não deverem ficar nervosas as pessoas que estão em carros, porque não precisam utilizar ônibus.
(519) Afirmando suportar congestionamentos e outras situações adversas, pois fazer uso de carro é melhor do que fazer uso de ônibus.
(520) Afirmando que, no ônibus, as pessoas estão em pé, segurando coisas, podendo, ainda,

BRINQUEDO

PRIVILÉGIO

QUADRO E.2 – ELABORAÇÃO DA 2ª CATEGORIA A PARTIR DOS CÓDIGOS FORMULADOS

CÓDIGOS	SUBCATEGORIAS	CATEGORIA
<p>(006) Dirigindo antes dos 18 anos, com autorização dos pais. (013) Resolvendo tirar a <i>Carta</i> quando estava namorando um moço que tinha carro. (016) Dirigindo, de vez em quando, o carro do namorado. (017) Dirigindo mais freqüentemente quando o namorado foi morar em outra cidade. (022) Mãe autorizando o filho a aprender a dirigir em casa. (025) Tirando <i>Carta</i> com o incentivo do pai. (026) Sabendo dirigir desde a pré-adolescência. (027) Dirigindo em estrada de terra, sem <i>Carta</i>, mas com adulto ao lado. (028) Dirigindo na cidade, sem <i>Carta</i>, com o pai ao lado. (031) Pai marcando as aulas da filha na auto-escola. (034) Pais tendo <i>Carta</i> de carro e de moto e mãe dirigindo caminhão. (035) Ajudando os pais (que trabalham fora de casa) por ter a Carteira de Motorista. (068) Pai ensinando o filho a dirigir, desde criancinha. (069) Filho pequeno sentando no colo do pai e “<i>dirigindo</i>” somente com o volante. (070) Pai ensinando o filho a dirigir em lugar seguro. (071) Filho dirigindo no lugar do pai, ainda sem a <i>Carta</i>. (072) Nunca pegando o carro sem autorização do pai. (086) Passando no exame somente com o que aprendeu com seu pai. (260) Afirmando que a tia e o tio são motoristas. (261) Aprendendo a dirigir em casa, antes de entrar na auto-escola. (448) Mãe insistindo para a filha de 20 anos tirar a <i>Carta</i> e ajudá-la. (457) Chorando após a batida, não conseguindo tirar o carro do lugar e chamando sua mãe. (458) Fazendo apenas uma semana que a sua mãe havia segurado o carro. (459) Ficando uma semana sem dirigir e voltando a dirigir por insistência da sua mãe. (460) Dirigindo, pela primeira vez, aos 15 anos, com seu pai, no sítio, em lugar sem movimento.</p>	<p>ENCONTRANDO</p> <p>APOIO</p> <p>FAMILIAR</p>	<p>DIREÇÃO</p> <p>VEICULAR</p> <p>E</p> <p>FAMÍLIA</p>
<p>(007) Dirigindo antes dos 18 anos, escondido do pai. (012) Não se interessando em tirar a <i>Carta</i> quando completou 18 anos porque a família não tinha carro. (021) Pai proibindo o filho de aprender a dirigir em casa. (023) Pai médico querendo que o filho aprenda a dirigir somente na auto-escola. (024) Pais sendo motoristas mas não possuindo carro. (038) Começando as restrições, por parte dos pais, após obter a <i>Carta</i>: dirigir durante o dia e não pegar estrada. (048) Pai não dando seu carro para o filho (sem <i>Carta</i>) dirigir. (049) Pai recusando-se a ensinar o filho a dirigir e orientando-o a observar suas ações. (053) Pai não deixando o filho (não habilitado) dirigir seu carro, temendo pela vida dele e de terceiros. (054) Não podendo dirigir a caminhonete e o carro do pai, porque não era habilitado. (073) Pai temendo que o filho seja flagrado dirigindo sem <i>Carta</i>.</p>	<p>ENCONTRANDO</p> <p>RESTRIÇÃO</p> <p>FAMILIAR</p>	

QUADRO E.3 – ELABORAÇÃO DA 3ª CATEGORIA A PARTIR DOS CÓDIGOS FORMULADOS

CÓDIGOS	SUBCATEGORIAS	CATEGORIA
<p>(076) Não aprendendo nada na auto-escola. (077) Auto-escola ensinando alguma coisa apenas para quem não sabe nada. (078) Auto-escola ensinando somente o macete para passar na prova. (079) Auto-escola colocando muitas marcas para o/a candidato/a realizar a <i>baliza</i>. (080) Auto-escola deixando um espaço muito grande para o/a candidato/a fazer <i>garagem</i>. (081) Fazendo <i>baliza</i> com marcações feitas com cabos de vassouras. (082) Aprendendo a fazer <i>baliza</i> somente do lado que cai no exame. (083) Afirmando não aprender a fazer <i>baliza</i> sem as marcações. (085) Afirmando que tudo o que sabe, aprendeu dirigindo depois de obter a <i>Carta</i>. (090) Afirmando que a auto-escola não ensina a dirigir. (111) Auto-escola não ensinando a prática ao volante. (112) Não podendo engatar quarta marcha na auto-escola. (113) Não podendo passar da segunda marcha na auto-escola. (115) Afirmando só poder andar em primeira e segunda marchas na auto-escola. (116) Afirmando não aprender a fazer uso de faróis na auto-escola. (118) Descobrimo o limpador de pára-brisas porque estava chovendo, pois a auto-escola não ensinou. (119) A vida ensinando a usar faróis, limpador de pára-brisas, terceira e quarta marchas. (120) Auto-escola ensinando a <i>técnica</i> de dirigir mas, não, a <i>prática</i>. (125) Amigos dirigindo ao redor do quarteirão, somente entre carros de auto-escola. (126) Fazendo de conta que entrou em uma avenida. (127) Nunca dirigindo em um trânsito mais movimentado. (128) Aprendendo a dirigir como se todas as ruas tivessem semáforos, faixas de pedestre, ausência de congestionamento. (129) Aprendendo a dirigir como se todos/as respeitassem, dessem passagem. (134) Afirmando ser inútil o Centro de Formação de Condutores e desnecessária a quantidade de 15 aulas. (147) Enjoando de treinar para o exame. (161) Afirmando não ter aprendido a dar ré na auto-escola. (162) Ter aprendido a dar ré somente para fazer <i>baliza</i>. (163) Ter aprendido a dar ré somente para fazer <i>baliza</i>. (178) Afirmando ter aprendido <i>direção defensiva</i> “na marra”. (179) Afirmando ter tido curso de mecânica, obtido nota 10 na prova, mas não saber nem trocar pneu. (183) Não se lembrando do que aprendeu em <i>Cidadania</i>. (185) Afirmando que boas maneiras devem ser ensinadas desde o berço. (186) Afirmando que se a pessoa já está habituada a jogar papel na rua, duas aulinhas sobre meio ambiente, na auto-escola, não serão suficientes para mudar hábitos. (188) Afirmando que o instrutor que lecionou <i>primeiros socorros</i> não sabia nem falar direito.</p>	<p>FOCALIZANDO</p> <p>ASPECTOS</p>	<p>CRITICANDO</p>

<p>(192) Criticando o modo como o CFC ensina <i>Direção Defensiva</i> e, não, o ensino em si.</p> <p>(193) Já sabendo dirigir e tendo que fazer 15 aulas práticas.</p> <p>(197) Reafirmando que o CFC é inútil.</p> <p>(198) Afirmando ter sido uma das pessoas mais polêmicas no CFC, por discordar do modo como procediam e, até, do que ensinavam.</p> <p>(199) Sendo <i>cobaia</i> de demonstrações errôneas referentes aos <i>Primeiros Socorros</i>, no CFC.</p> <p>(200) Tendo melhores aulas sobre <i>Primeiros Socorros</i> no Colégio.</p> <p>(201) Afirmando ser melhor se o CFC ensinasse a não socorrer o/a acidentado/a e a chamar o <i>Resgate</i>.</p> <p>(202) Afirmando recusar ajuda de pessoa que aprendeu <i>Primeiros Socorros</i> no CFC.</p> <p>(203) Afirmando que o socorro errôneo pode vitimizar mais do que o próprio acidente.</p> <p>(204) Ratificando que o CFC ensina <i>Primeiros Socorros</i> de maneira errônea, com base nos relatos de seu irmão que está tirando a <i>Carta</i>.</p> <p>(205) CFC ensinando a puxar o pescoço da pessoa acidentada, para colocá-lo no lugar.</p> <p>(206) Amiga relatando que alunos/as do CFC ficam empolgados/as com as aulas de <i>Primeiros Socorros</i>.</p> <p>(207) Professor do CFC afirmando ser obrigação de toda pessoa socorrer o/a acidentado/a de trânsito.</p> <p>(208) Ratificando que é melhor não socorrer e chamar o <i>Resgate</i>, imediatamente.</p> <p>(209) Afirmando não se sentir preparado para socorrer o/a acidentado/a de trânsito, embora esteja no 2º ano de Medicina.</p> <p>(210) <i>Primeiros Socorros</i> sendo ensinados, no CFC, de modo superficial.</p> <p>(211) Ratificando que o CFC deveria ensinar a não socorrer e a chamar o <i>Resgate</i>.</p> <p>(219) Pessoas se achando aptas a socorrer, durante as aulas de <i>Primeiros Socorros</i>, no CFC.</p> <p>(220) Professor do CFC estimulando alunos/as a socorrer.</p> <p>(312) Não retirando as críticas anteriores que fez às auto-escolas da sua cidade.</p> <p>(319) Afirmando que a atenção e a responsabilidade não são ensinadas na auto-escola.</p> <p>(320) Aprendendo a usar os pedais, passar a marcha, manobrar, na auto-escola, mas não aprendendo a ter responsabilidade.</p> <p>(323) Fingindo que ensinou e fingindo que aprendeu.</p> <p>(450) Reconhecendo que aprendeu na prática, depois da <i>Carta</i>, uma parte do que sabe hoje.</p>	<p>TÉCNICOS</p>	<p>A</p> <p>AUTO-ESCOLA</p>
<p>(040) Despachante entregando a <i>Carta</i> e não retendo a <i>Licença para Dirigir</i>.</p> <p>(075) Afirmando ser a auto-escola um roubo de dinheiro.</p> <p>(091) Afirmando que o instrutor recomenda maior número de aulas práticas, do que seria necessário, para ganhar mais dinheiro.</p> <p>(099) Vendendo a <i>Carta</i> para grupos de cinco pessoas cada um, para lucrar mais.</p> <p>(100) Afirmando ser a compra da <i>Carta</i> através da auto-escola.</p> <p>(101) Não sabendo se o dinheiro era dado ao instrutor, ao proprietário da auto-escola ou ao examinador.</p> <p>(102) Afirmando que o dinheiro era dado para <i>alguém</i> e a <i>Carta</i> saía.</p> <p>(109) Pagando mais duas aulas práticas, quando é reprovado/a, além da taxa do novo exame.</p> <p>(135) Ratificando que auto-escola é <i>máfia</i>, pra pegar dinheiro de todas as pessoas.</p> <p>(467) Conseguindo que a instrutora “<i>grossa</i>” e que berrava com os/as alunos/as fosse demitida da auto-escola.</p>	<p>FOCALIZANDO</p> <p>ASPECTOS</p> <p>ÉTICOS</p>	

QUADRO E.4 – ELABORAÇÃO DA 4ª CATEGORIA A PARTIR DOS CÓDIGOS FORMULADOS

CÓDIGOS	SUBCATEGORIAS	CATEGORIA
<p>(084) Examinador dispensando o candidato de fazer a <i>rampa</i>. (121) Fazendo o percurso em ruas com pouquíssimo movimento. (122) Percurso consistindo em dar volta no quarteirão. (123) Fazendo uma curva para a esquerda e, todas as outras, para a direita. (124) Tirando a <i>Carta</i> em São Paulo e só fazendo curva para a direita. (140) Afirmando não ter feito nada errado durante o exame. (141) Afirmando que seria reprovada se tivesse feito algo de errado. (143) Afirmando que o examinador mandava a candidata ultrapassar o limite de velocidade permitido. (144) Pai da candidata relatando o ocorrido para o Delegado de Trânsito. (154) <i>Percurso</i> sendo tripartido entre candidatas. (155) Diminuindo o tempo do <i>percurso</i> de cada candidato/a. (156) Fazendo o <i>percurso</i> em ¼ de quarteirão e já sendo aprovado. (157) Fazendo a <i>baliza</i> e o <i>percurso</i> e voltando ao ponto de partida. (158) Três candidatas sendo colocadas no mesmo carro para fazerem <i>rampa</i>. (159) Candidato aguardando na caçamba do caminhão, em movimento, o momento de realizar o exame. (160) Afirmando ter dirigido por 15 minutos durante o exame para obter a <i>Carta</i> de motorista de caminhão, feito <i>rampa</i> de ré e dado ré de 100 metros, aproximadamente. (164) Afirmando ter feito <i>baliza</i>, <i>garagem</i>, ter passado por obstáculo e dado ré, durante o exame. (165) Não sendo padronizado o exame para obter a Carteira Nacional de Habilitação. (166) Afirmando que, no mínimo, o exame teórico deveria ser igual. (167) Questão sendo considerada errada, se escreverem “um” em lugar de “o”, como está no manual. (168) Afirmando ser esse mais um modo de reprovar o/a candidato/a. (169) Legislação sendo avaliada com questões de alternativas múltiplas; placas sendo avaliadas com questões discursivas. (170) Afirmando ter feito um ditado de Português quando foi tirar a <i>Carta</i>. (171) Afirmando ser o objetivo desse ditado a identificação de analfabetos/as, dentre os/as candidatos/as. (172) Afirmando ser o ditado uma “coisa” ridícula: uma frase curta, que cabia em uma linha. (173) Afirmando ter medo de ser pedestre de um motorista recente. (180) Caindo na prova de mecânica o que o professor havia acabado de explicar. (342) Candidata não podendo se esquecer de colocar o cinto de segurança, na hora do exame.</p>	<p>FOCALIZANDO</p> <p>ASPECTOS</p> <p>TÉCNICOS</p>	<p>CRITICANDO</p> <p>O</p> <p>EXAME</p>

- (018) Afirmando terem diminuído o tempo de renovação da *Carta* para poderem arrecadar mais.
- (019) Afirmando ser pequena a taxa a ser paga na renovação da *Carta* e grande o número de pessoas que a pagam.
- (087) Existindo *máfia* durante o exame: examinador procurando falsos erros para reprovar o/a candidato/a.
- (088) Havendo “*negociação*” dentro do carro da auto-escola, com o/a candidato/a reprovado/a.
- (089) Considerando essa *negociação* como *máfia*, como roubo de dinheiro.
- (092) Examinador procurando falsos erros, principalmente em candidatos/as inseguros/as, em adolescentes.
- (093) Examinador perguntando ao/à candidato/a reprovado/a se quer pagar e receber a *Carta*.
- (097) Os/as reprovados/as formando grupos de cinco pessoas para poderem “*comprar*” a *Carta*.
- (104) Ex-namorada recebendo a oferta da compra da *Carta*.
- (105) Ex-namorada se recusando a pagar R\$ 100,00 e comprar a *Carta*.
- (106) Ex-namorada não errando no segundo exame e sendo reprovada.
- (107) Ex-namorada não errando no terceiro exame e sendo reprovada.
- (108) Ex-namorada pagando R\$ 100,00 e sendo aprovada no quarto exame.
- (138) Segundo examinador deixando a candidata nervosa.
- (139) Chorando muito quando chegou em casa, após o exame.
- (142) Afirmando não ter comprado a *Carta*.
- (151) Examinador sendo estúpido durante o exame.
- (329) Candidata tendo que pagar propina, na quarta vez que prestou exame, para tirar a *Carta*.
- (330) Querendo ser cidadã e sendo obrigada a entrar no esquema.
- (331) Afirmando não ter pensado em comprar a *Carta* quando foi fazer o exame.
- (332) Sendo difícil ser cidadão quando a pessoa começa a entrar em contato com esses esquemas de corrupção.
- (333) Diversas pessoas procedendo com naturalidade em relação à venda da *Carta*.
- (334) Sendo difícil ter *cidadania* plena no Brasil enquanto houver pessoas passando fome.
- (336) Considerando importante a preocupação com a *cidadania*, mas não vendo solução para o Brasil, no momento.

FOCALIZANDO

ASPECTOS

ÉTICOS

**DE
HABILITAÇÃO**

QUADRO E.5 – ELABORAÇÃO DA 5ª CATEGORIA A PARTIR DOS CÓDIGOS FORMULADOS

CÓDIGOS	CATEGORIA
<p>(041) Estando com a <i>Carta</i> e com a <i>Licença para Dirigir</i>.</p> <p>(095) Afirmando irem vários candidatos/as no mesmo carro da auto-escola, após o novo Código.</p> <p>(096) Candidatos assistindo ao exame do/a outro/a, após o novo Código.</p> <p>(150) Examinador criticando o Novo Código de Trânsito, por aprovar muita gente.</p> <p>(212) Afirmando que o <i>Estojo de Primeiros Socorros</i> é ridículo e estimula as pessoas a quererem socorrer.</p> <p>(213) Afirmando existir <i>band-aid</i> e <i>gaze</i> no <i>Estojo de Primeiros Socorros</i>.</p> <p>(214) Afirmando não ter sentido o uso desse <i>Estojo</i>.</p> <p>(215) Relembrando as campanhas realizadas para doação desses <i>Estojos</i> às instituições de caridade.</p> <p>(216) Lembrando que o/a acidentado/a, geralmente, requer outros cuidados que o <i>Estojo</i> não proporciona.</p> <p>(217) Afirmando ter uma tesourinha de plástico, de pequeno corte, nesses <i>Estojos</i>.</p> <p>(218) <i>Estojo</i> não servindo também para o/a profissional da área da saúde.</p> <p>(316) Tendo mais horas de prática quando estiver tirando a <i>Carta</i>.</p> <p>(318) Perdendo a <i>Licença Provisória para Dirigir</i> se provocar acidente grave, durante o primeiro ano de <i>Carta</i>.</p> <p>(335) Afirmando ser o radar uma medida eficiente, porque atinge o bolso do/a cidadão/ã.</p> <p>(337) Afirmando que o governo está desempenhando o seu papel de punir.</p> <p>(339) Pessoas querendo ganhar dinheiro à custa de outras, através das multas.</p> <p>(340) Afirmando sempre haver uma pessoa querendo se aproveitar de outras.</p> <p>(349) Afirmando não acreditar em nenhuma mudança, antes da <i>Reforma Judiciária</i>.</p> <p>(350) Afirmando sempre haver um outro lado da situação, pois nem o juiz é direito.</p> <p>(461) Duvidando da aplicação das multas para quem está com a <i>Licença para Dirigir</i>.</p> <p>(463) Namorada não sendo punida, apesar do grave acidente provocado.</p> <p>(575) Relatando que uma amiga já estava quase com vinte pontos e que os pontos da sua última multa foram para a <i>Carteira</i> da sua mãe.</p> <p>(576) Afirmando que os pontos, resultantes das multas, são válidos por um ano.</p> <p>(577) Esclarecendo que os pontos perdem a validade depois de um ano da data da multa.</p>	<p>CRITICANDO</p> <p>A</p> <p>LEGISLAÇÃO</p> <p>DE</p> <p>TRÂNSITO</p>

QUADRO E.6 – ELABORAÇÃO DA 6ª CATEGORIA A PARTIR DOS CÓDIGOS FORMULADOS

CÓDIGOS	CATEGORIA
<p>(014) Aprendendo a dirigir na auto-escola. (033) Tirando <i>Carta</i> de carro e de moto. (036) Passando no primeiro exame que prestou. (039) Tirando <i>Carta</i> na vigência do Novo Código de Trânsito. (051) Fazendo aulas de caminhão e moto, na auto-escola. (052) Passando no primeiro exame para obter <i>Carta</i> de caminhão e de moto. (058) Obtendo <i>Carta C</i>, pelo Antigo Código, por não ter 21 anos. (059) Tirando <i>Carta</i> de motorista de caminhão com 18 anos de idade. (060) Podendo dirigir caminhão com dois eixos, mas não o articulado. (094) Afirmando ter passado no primeiro exame. (098) Fazendo tudo certinho e passando no primeiro exame. (103) Ex-namorada sendo reprovada no primeiro exame porque errou. (114) Afirmando ter utilizado a quarta marcha na auto-escola. (117) Auto-escola ensinando a usar os faróis das motos. (130) Afirmando que pegou uma auto-escola menos ruim porque ensinaram a fazer <i>baliza</i>. (131) Fazendo <i>baliza</i> na primeira aula prática. (132) Aprendendo a fazer <i>baliza</i> dos dois lados. (133) Aprendendo a dirigir na parte de maior movimento da cidade. (136) Gostando das aulas para aprender a dirigir moto, mas considerando a quantidade excessiva. (137) Passando no exame de <i>baliza</i> e ficando tranqüila. (145) Tendo aulas de <i>direção defensiva</i> na auto-escola. (146) Afirmando ter gostado da auto-escola que freqüentou. (148) Andando no trânsito e enfrentando várias situações que exigiram respostas rápidas. (149) Testando os reflexos ainda na auto-escola. (181) Tendo noções de meio ambiente, na auto-escola. (182) Tendo noções de cidadania, na auto-escola, e afirmando ter observado, na rua, o oposto do que havia aprendido. (184) Aprendendo, na auto-escola, a ter boas maneiras. (187) Afirmando ter tido cinco dias de aulas sobre cidadania, meio ambiente, boas maneiras e mecânica, na auto-escola. (195) Instrutor ensinando como dirigir melhor, durante as aulas práticas. (196) Conversando muito com o instrutor, durante as aulas práticas. (313) Afirmando que se a pessoa quiser fazer mais aulas, irá pagar mais por isso. (449) Aprendendo a dirigir na auto-escola e tirando a <i>Carta</i>. (451) Estando, ainda, com a <i>Permissão para Dirigir</i>. (470) Conseguindo um instrutor competente e educado. (471) Passando no segundo exame de auto-escola. (484) Aprendendo a dirigir, na auto-escola, durante quatro semanas consecutivas.</p>	<p>ENCONTRANDO</p> <p>ASPECTOS</p> <p>POSITIVOS</p> <p>NA</p> <p>AUTO-ESCOLA</p>

QUADRO E.7 – ELABORAÇÃO DA 7ª CATEGORIA A PARTIR DOS CÓDIGOS FORMULADOS

CÓDIGOS	SUBCATEGORIAS	CATEGORIA
(046) Batendo o carro por causa do <i>ponto cego</i> . (047) Não virando o pescoço ao dar ré, mas usando os retrovisores.	RESTRIÇÃO VISUAL	
(061) Acidentes com mortes acontecendo com o transporte clandestino e com os ônibus legalizados. (062) Afirmando haver motoristas sonolentos dirigindo os ônibus legalizados. (066) Transportadora de produtos perecíveis não providenciando dois motoristas para se revezarem. (309) Afirmando sentir muito sono quando dirige por muito tempo e o carro não tem música.	SONOLÊNCIA	
(063) Afirmando haver caminhoneiros que dirigem sob o efeito do <i>rebite</i> . (064) Descrevendo o <i>rebite</i> como sendo uma mistura de anfetamina, café (ou conhaque) e coca-cola. (065) Sob o efeito do <i>rebite</i> , motoristas de caminhão dirigindo durante 36 horas ininterruptas. (067) Motoristas causando acidentes por usarem o <i>rebite</i> . (338) Afirmando serem pequenos os outros delitos, comparados ao fato de a pessoa dirigir alcoolizada. (390) Considerando todos os fatores desprezíveis, em comparação com um/a motorista alcoolizado/a. (391) Lembrando a campanha televisiva que enfatiza não dirigir alcoolizado. (392) Não considerando desprezíveis os outros fatores, além do álcool, que podem ocasionar acidentes. (393) Afirmando ser maior a estatística de acidentes ocasionados pelo álcool. (394) Sofrendo acidente em que o motorista do caminhão, alcoolizado, dormiu ao volante. (395) Sendo jogada para fora da caminhonete e tendo morrido o motorista, seu ex-namorado. (396) Acidentes causados pelo uso de álcool, sendo mais freqüentes e mais graves. (397) Não considerando desprezíveis outros fatores, além dos relacionados ao álcool. (399) Afirmando estar a pessoa alcoolizada, sem o cinto, correndo mais riscos. (429) Bebendo a noite inteira e tendo que levar os/as colegas para casa, porque era a mais sóbria da turma. (464) Afirmando que o ex-namorado, que faleceu no acidente, tinha <i>Carta</i> . (559) Afirmando estar brincando quem afirma que dirige melhor quando bebe. (560) Dirigindo mais devagar, e pior, quando bebe.	BEBIDA ALCOÓLICA	
(110) Afirmando ninguém respeitar os carros que querem adentrar uma avenida movimentada. (284) Tendo a sensação de que está competindo com o/a outro/a motorista, quando pede passagem.	COMPETIÇÃO	
(152) Segurando-se para não atropelar o examinador. (153) Afirmando ter vontade de xingar o examinador. (248) Revidando erros de outrem, quando está ao volante. (250) Afirmando que, ao volante, a pessoa fica meio cega. (515) Afirmando que a maioria das pessoas costuma xingar. (524) Alcançando o outro carro, parando ao lado, buzinando e fazendo cara feia, para dizer que está errado/a.		

- (526) Afirmando que a outra pessoa deve ver que está errada e, ela própria, certa.
- (528) Afirmando xingar porque a pessoa está errada e não porque ultrapassou seu carro.
- (531) Afirmando que se for começar a xingar, irá ficar alterada e poderá fazer uma “besteira” no trânsito.
- (537) Afirmando parar seu carro ao lado do outro e xingar, quando sofre injustiça, no trânsito.
- (540) Achando ridículo um/a motorista chamar outro/a para racha.
- (541) Afirmando que a maioria aceita o convite para *tirar racha* com outro carro.
- (546) Lembrando que a outra pessoa (motorista) pode estar armada.
- (547) Perguntando se o colega xingava outro/a motorista, em São Paulo.
- (548) Afirmando querer ver o colega vivo e aconselhando-o a parar de xingar.
- (553) Motorista de caminhão jogando a carreta em cima de automóvel que queria ultrapassar seu amigo.
- (554) Afirmando já ter visto automóvel subindo na guia e até capotando, quando abalroado por caminhão.

VINGANÇA

- (226) Motorista novo podendo causar acidente.
- (230) Crianças no banco traseiro começando a brigar por causa de um chocolate.
- (231) Mãe capotando o carro por causa da briga das crianças e, uma delas, morrendo.
- (232) Perguntando se a motorista foi separar a briga das crianças com o carro em movimento.
- (233) Afirmando não saber detalhes sobre esse acidente.
- (234) Informando ser a criança que morreu a filha mais velha da motorista.
- (235) Crianças no banco traseiro do carro não sendo suficiente para evitar acidente.
- (240) Não conseguindo parar o carro a tempo, porque o/a motorista estava desatento.
- (252) Afirmando que quando a pessoa é mais nova, quer aparecer.
- (282) Percebendo menos pequenos delitos em São Paulo, do que em Sorocaba, tais como: dar seta para o lado errado, ultrapassar pela direita.
- (287) Não sendo arbitrarias as regras de trânsito, e sua não observância, motivo de aumento do risco.
- (317) Maior probabilidade de ocorrência de acidentes durante os primeiros anos de *Carta*.
- (326) Podendo bater o carro por causa de uma latinha de refrigerante jogada pela janela do carro.
- (327) Motoristas assustados com objetos atirados pela janela, podendo perder o controle do carro.
- (328) Vento retendo, no vidro do carro, papel de salgadinho que jogaram no carro do seu pai.
- (400) Motorista com *airbag* tendo sensação de falsa segurança.
- (401) Afirmando ser culpa do *trouxa* que acha que está seguro e, não, do *airbag*.
- (404) Afirmar ser errôneo pensar que pode correr mais porque o carro tem *airbag*.
- (408) Tendo muitos amigos que pensam poder correr mais por terem mais equipamentos de segurança.
- (409) Motoristas abusando por se sentirem mais seguros.
- (410) Muitos motoristas abusando mais por terem mais equipamentos de segurança no carro.
- (418) Afirmando ser a imprudência do/a motorista a primeira causa dos acidentes.
- (456) Depois da batida, percebendo que poderia tê-la evitado, se desviasse o carro para a direita.
- (462) Namorada com *Permissão para Dirigir*, batendo o carro e quase matando o motociclista.
- (490) Afirmando ter ocorrido o acidente por falta de experiência em controlar o carro.
- (491) Ficando nervoso, não conseguindo controlar o carro e batendo no muro.

IMPRUDÊNCIA

E

DESATENÇÃO

<p>(492) Ficando desesperado por causa do acidente, e não conseguindo dormir durante duas noites. (534) Dando perda total no carro, ao bater, intencionalmente, no muro, para receber o dinheiro do seguro. (535) Fazendo tudo errado porque o carro estava com problema e não queria perder o compromisso. (549) Sendo sucessivas vezes ultrapassada por um caminhão que, após, diminuía muito a velocidade. (558) Afirmando que a pessoa que se considera melhor motorista irá correr mais.</p>		
<p>(227) Concordando que dirigir com animais soltos e crianças está relacionado à <i>Direção Preventiva</i>. (228) Transportando animais no carro, sem usar o transportador. (229) Cachorro atacando o motorista, o câmbio, batendo as patas, atrapalhando o motorista. (425) Lembrando estarem essas crianças no banco da frente, em lugar de estarem no banco de trás.</p>	<p>TRANSPORTE INCORRETO</p>	
<p>(236) Perguntando se breicar é parar. (237) Respondendo que breicar não quer dizer parar. (238) Afirmando que se o carro que vier atrás não conseguir breicar, irá causar colisão traseira. (239) Não conseguindo parar o carro a tempo, porque o freio não está regulado. (455) Afirmando que o “freio não freou” e batendo em outro carro. (485) Tendo um pequeno acidente quando dirigiu à noite, pela primeira vez. (486) Um dos colegas “voando de cabeça” no pára-brisa. (497) Afirmando ser pequeno o conhecimento que temos da máquina (<i>carro</i>).</p>	<p>DESCONHECIMENTO TÉCNICO</p>	<p>IDENTIFICANDO FATORES CAUSADORES</p>
<p>(256) “Porra louca” no trânsito sendo o que dirige acima do limite por se considerar o bom/a boa. (271) Considerando-se pior motorista, atualmente, do que no início. (272) Dirigindo bem “na técnica”, mas ultrapassando o limite de velocidade. (273) Afirmando não ter controle da velocidade do carro. (275) Afirmando ser a velocidade o seu maior problema, atualmente. (276) Afirmando andar muito rápido, se estiver atrasada, em estradas e em avenidas. (280) Afirmando reconhecer que corre mais do que deveria, quando dirige. (281) Andando acima da velocidade permitida, quando possível, para compensar trânsito lento. (288) Afirmando dirigir um pouquinho melhor, atualmente, mas sendo a velocidade seu maior problema. (289) Afirmando não se importar muito com a questão do excesso de velocidade. (290) Lembrando do limite de velocidade quando lembra da existência do radar. (291) Nunca tendo sido multado mas sempre pegando estrada acima do limite de velocidade. (292) Excedendo o limite de velocidade por se sentir mais seguro ao volante. (293) Afirmando que a música ajuda a se soltar ao volante. (296) Sentindo “poder mais” quando está com o carro do pai, que tem mais estabilidade. (297) Sentindo medo quando está dirigindo, em velocidade, o carro da mãe, de menor estabilidade. (298) Ouvindo música cantada em volume alto, quando está dirigindo, e cantando junto. (299) Estando muito acima do limite de velocidade permitido, enquanto dirige cantando. (301) Dirigindo durante pouco tempo no limite de velocidade permitido e ultrapassando-o, novamente. (430) Dirigindo muito rápido quando está atrasada.</p>	<p>VELOCIDADE</p>	<p>DE DANOS</p>

- (431) Afirmando que o estilo de direção depende da ocasião.
- (434) Voltando de carona com um colega da universidade, a mais de 180 Km, sendo o limite 110 Km/h.
- (436) Afirmando já ter pensado que poderia ter morrido ao aceitar carona desse amigo.
- (444) Afirmando estar disposto a aceitar carona do colega que dirige a 180 Km na estrada.
- (453) Diminuindo a velocidade somente quando está perto de radar e de lombada.
- (454) Chegando a 80 ou 100 Km na avenida onde o limite permitido é 60 Km.
- (489) Perdendo o controle ao ultrapassar, rapidamente, um carro que estava à sua esquerda.
- (536) Ultrapassando os limites de velocidade e ficando impaciente para ultrapassar outros carros, quando está atrasada.
- (538) Dirigindo acima do limite de velocidade permitido, de sua cidade até Sorocaba.

- (341) Não existindo consciência da importância do uso do cinto, quando tirou a *Carta*, há seis anos.
- (346) Sabendo do perigo mas não usando o cinto.
- (351) Afirmando existir muitos policiais que também não usam o cinto de segurança.
- (352) Polícia aproveitando o fato de um jovem não estar usando o cinto, como motivo para multá-lo.
- (357) Pessoas deixando de usar o cinto se a obrigatoriedade da lei caísse.
- (358) Pessoas deixando de usar o cinto se não houvesse mais a multa.
- (367) Pai colocando o cinto somente quando há Posto Policial ou *Comando*.
- (368) Pai tirando o cinto porque diz que incomoda.
- (371) Ouvindo falar de pessoas que foram salvas por estarem sem o cinto de segurança.
- (372) Afirmando conhecer pessoas que quase morreram por estarem com o cinto de segurança.
- (373) Cortando o cinto de segurança para poder sair do carro, após capotamento e queda em um rio.
- (375) Afirmando ser irônico conhecer vários casos em que o uso do cinto atrapalhou.
- (376) Lembrando que esses casos não podem ser generalizados.
- (383) Conseguindo segurar sua mãe, após forte brecada, porque não estava usando o cinto.
- (384) Afirmando que se estivesse com o cinto não teria conseguido segurar sua mãe.
- (402) Afirmando existir muitas pessoas que desconhecem o funcionamento do *airbag*.
- (415) *Airbag* sendo um acessório que pode falhar.
- (416) Lembrando das crianças norte-americanas que morreram porque o *airbag* abriu com muita força.
- (417) Afirmando que se o *airbag* falhar e a pessoa morrer, a culpa é do acidente.
- (419) Pessoa não sabendo se o carro em que poderá colidir, tem ou não *airbag*.
- (420) Duas moças falecendo porque o carro não tinha *airbag* nos bancos traseiros.
- (422) Carros importados tendo *airbag* disparados nas estradas esburacadas e machucando as pessoas.
- (423) Passando por lombada, casal de apresentadores tendo o *airbag* disparado e se machucando.
- (424) Morte de crianças norte-americanas sendo provocada por *airbag* disparado com intensidade maior.
- (426) Perguntando quais são as chances de acontecer um acidente se possuir *airbag*.
- (487) Estando sem cinto de segurança, os três colegas de classe que levava de carona.

**NÃO
USO
DE
EQUIPAMENTOS
DE
SEGURANÇA**

<p>(243) Afirmando ter sofrido acidentes leves.</p> <p>(246) Afirmando ser mais complexo evitar os fatores que causam acidentes.</p> <p>(247) Achando complexo evitar dirigir alcoolizado, desatento, usando celular, com excesso de velocidade, competindo com outro carro, cansado, com sono, nervoso, preocupado com algum problema.</p> <p>(374) Pessoa podendo morrer por ter quebrado o pescoço, em um capotamento.</p> <p>(387) Batendo o carro, sem gravidade, recentemente.</p> <p>(414) Afirmando que saber que é correto, todo mundo sabe, mas fazer, nem todo mundo faz.</p> <p>(427) Pensando que o acidente vai acontecer com a outra pessoa, mas não com a própria pessoa.</p> <p>(428) Acreditando que é o bom, é o máximo e está protegido, cada vez que o acidente deixa de acontecer.</p> <p>(432) Afirmando saber tudo o que deve fazer, ao dirigir, mas nem sempre fazendo o que deve fazer.</p> <p>(433) Afirmando serem os “<i>experientes</i>”, e que confiam muito em si próprios, os causadores de acidentes.</p> <p>(437) Não sabendo dizer porque aceita carona arriscada.</p> <p>(438) Afirmando não existir outra resposta a não ser que possa ser considerado maluco.</p> <p>(439) Aceitando correr risco maior do que deveria.</p> <p>(446) Afirmando que qualquer pessoa normal não aceitaria a carona arriscada que ele aceita.</p> <p>(452) Afirmando que aceita correr o risco, quando dirige.</p> <p>(488) Afirmando que se levar mais de duas pessoas no carro, alguma coisa não dará certo.</p> <p>(555) Afirmando que a capacidade do motorista aumenta mais do que o risco de sofrer acidente.</p> <p>(556) Afirmando que a capacidade do motorista aumenta mais do que o risco de sofrer acidente.</p> <p>(561) Afirmando não ser agradável dirigir com ela, como passageira, porque age como co-piloto.</p> <p>(572) Relatando o caso de um rapaz que ficou sem movimento nas duas pernas, após acidente de trânsito, conforme mostrou um documentário norte-americano.</p>	<p>DESRESPEITO</p> <p>ÀS</p> <p>NORMAS</p>	
<p>(498) Afirmando que, ao dirigir, o/a motorista não sabe o que irá encontrar na estrada.</p> <p>(499) Fumaça de um depósito de lixo existente ao lado da estrada, impedindo a visão de seu avô.</p> <p>(500) Não compreendendo a autorização para construção de um depósito de lixo ao lado da estrada.</p> <p>(501) Avô capotando o carro por causa da fumaça e morrendo, juntamente com seu amigo.</p> <p>(502) Tio sofrendo grave acidente porque se deparou com uma boiada, logo após uma curva.</p> <p>(503) Acidente onde morreram cinco bois, destruiu a caminhonete e seu tio, felizmente, não morreu.</p> <p>(504) Afirmando que o pagamento da indenização, caso ocorresse, não traria seu avô de volta.</p>	<p>CONDIÇÕES</p> <p>DA</p> <p>VIA</p>	

QUADRO E.8 – ELABORAÇÃO DA 8ª CATEGORIA A PARTIR DOS CÓDIGOS FORMULADOS

CÓDIGOS	SUBCATEGORIAS	CATEGORIA
<p>(189) Informando que há <i>Curso de Direção Defensiva</i> que fornece Certificado com carga horária.</p> <p>(190) Afirmando e argumentando que o nome do curso deveria ser <i>Direção Preventiva</i> e, não, <i>Direção Defensiva</i>.</p> <p>(191) Pai fazendo dois cursos de <i>Direção Defensiva</i> e aprendendo como se defender em situações inesperadas.</p> <p>(194) Enfrentando situações, no trânsito, das quais precisava se defender.</p> <p>(225) Curso de <i>Direção Defensiva</i> ajudando a dirigir melhor, desde que aprofundado.</p> <p>(494) Comparando a <i>direção defensiva particular</i> e a que se aprende na auto-escola.</p> <p>(495) Afirmando ter assistido a um documentário sobre motoristas especialistas ensinando <i>direção defensiva</i> aos proprietários dos automóveis mais caros que existem.</p> <p>(496) Afirmando que o conhecimento do carro deve ser maior quando ele atinge maior velocidade.</p>	<p>DIREÇÃO</p> <p>DEFENSIVA</p>	
<p>(244) Afirmando dirigir com mais calma e responsabilidade, com quase dez anos de <i>Carta</i>, do que com dois.</p> <p>(245) Afirmando não ser complicado, nem difícil, <i>lidar</i> com o carro, a parte técnica.</p> <p>(249) Desculpando erros de outrem, quando está como acompanhante, e procurando acalmar o/a motorista.</p> <p>(257) Afirmando que nem todo jovem é "<i>porra louca</i>" no trânsito.</p> <p>(283) Sendo mais fácil alguém dar passagem para outrem, em São Paulo, do que em Sorocaba.</p> <p>(294) Afirmando sempre dirigir ouvindo música.</p> <p>(302) Afirmando já ter dirigido ouvindo música clássica.</p> <p>(303) Sendo obrigado a ouvir música clássica quando dirige em presença de seu pai.</p> <p>(304) Afirmando que ouvir música clássica, enquanto dirige, acalma muito.</p> <p>(305) Ficando mais atenta ao dirigir quando está ouvindo música agitada.</p> <p>(306) Afirmando que a música também serve para chamar a atenção.</p> <p>(307) Afirmando gostar de todo tipo de música.</p> <p>(308) Afirmando ser necessária a música ou outro tipo de barulho, para quebrar a monotonia do dirigir.</p> <p>(310) Cantando ou falando consigo própria, quando dirige um carro sem música.</p> <p>(311) Afirmando não ouvir noticiário enquanto dirige.</p> <p>(513) Afirmando conversar com o/a motorista, como se ele/ela estivesse ouvindo, quando sofre uma barbeiragem de alguém.</p>	<p>CALMA</p> <p>E</p>	

<p>(514) Afirmando ser considerada exceção, por não xingar, quando sofre barbeiragem. (516) Afirmando ser a calma, no trânsito, característica de poucas pessoas. (517) Lembrando que nem todas as pessoas ficam nervosas com as ocorrências no trânsito. (523) Afirmando rir quando faz alguma coisa errada, no trânsito. (527) Afirmando dirigir sem <i>stress</i> e dando passagem para quem pede. (530) Conversando consigo mesma para manter a calma. (532) Lembrando que não iremos ensinar o/a outro/a motorista. (533) Amigos que bateram forte, ficando sossegados e andando devagar, depois da batida. (545) Afirmando ter que se controlar muito para não causar acidente ou não brigar, quando o outro carro o tira da estada, porque é mais potente. (551) Reafirmando que devemos dirigir sem nenhum <i>stress</i>.</p>	ATENÇÃO	
<p>(258) Não podendo fazer besteira porque o carro que dirige não é seu. (259) Valorizando a vida e nunca abusando ao volante. (274) Dirigindo mais devagar, logo que obteve a <i>Carta</i>. (285) Afirmando dirigir bem por respeitar as normas. (286) Obedecendo as normas por ter consciência do perigo, consciência da segurança. (295) Afirmando ser necessário respeitar o limite do carro. (300) Diminuindo a velocidade quando percebe estar acima do limite permitido. (347) Afirmando que a punição não leva a uma conscientização, mas a um adestramento. (348) Concordando que a punição leva a um adestramento. (363) Controlando a velocidade do carro por causa dos radares. (365) Afirmando serem os argumentos utilizados, as diferenças entre adestrar e conscientizar. (366) Afirmando que a pessoa consciente faz o que deve fazer, por conhecimento, e não porque está obedecendo a ordens. (379) Radares sendo pintados de azul. (380) Lembrando que os radares podem estar desligados ou ligados, alternadamente. (381) Reduzindo a velocidade para todos os radares, por desconhecer quais estão desligados. (382) Afirmando ter mais radar móvel do que fixo, atualmente. (406) Discordando de quem pensa poder correr mais por ter mais equipamentos de segurança no veículo. (407) Afirmando de nada adiantar os equipamentos, se a pessoa não for prudente. (412) Afirmando que o/a motorista tem que andar devagar, tem que respeitar radar, tem que usar cinto de segurança, mesmo que tenha vários equipamentos de segurança. (413) Afirmando ser uma questão de consciência. (543) Afirmando dar passagem, sem problema, quando está trafegando em velocidade abaixo do limite da estrada. (544) Dando passagem, mas não saindo feliz, quando está trafegando no limite de velocidade ou até acima dele.</p>	RESPONSABILIDADE E RESPEITO	IDENTIFICANDO FATORES REDUTORES DE DANOS

<p>(343) Diminuindo o número de mortes ocasionadas pelo uso do cinto de segurança.</p> <p>(344) Número de mortes sendo diminuído pela punição em relação ao não uso do cinto.</p> <p>(345) Pessoas usando o cinto de segurança para não serem multadas.</p> <p>(353) Afirmando que, na atualidade, a maioria das pessoas usa cinto de segurança.</p> <p>(354) Resultando menos mortes pelo fato de as pessoas usarem cinto de segurança.</p> <p>(355) Afirmando ser automático o uso do cinto, porque cresceu usando o cinto.</p> <p>(356) Não deixando de usar o cinto se não fosse mais obrigatório.</p> <p>(359) Pessoas habituadas ao uso do cinto, continuando a usá-lo, mesmo se não ocorresse mais a multa.</p> <p>(360) Afirmando que pessoa habituada ao uso de um equipamento de segurança, nem sempre o valoriza.</p> <p>(361) Sabendo que o cinto segura a pessoa, mesmo em batidas leves.</p> <p>(362) Afirmando continuar a usar o cinto por causa da velocidade.</p> <p>(364) Afirmando continuar a usar o cinto por ser um equipamento de proteção.</p> <p>(377) Lembrando não haver regulamentação do cinto de segurança nos carros mais antigos.</p> <p>(385) Afirmando que se os dois estivessem usando o cinto, um não precisaria segurar o outro.</p> <p>(386) Batendo o carro e evitando bater a cabeça no vidro, por estar com o cinto.</p> <p>(388) Brecando bruscamente e o cinto segurando o corpo que iria ser projetado para a frente.</p> <p>(389) Vendo a utilidade do cinto de segurança e decidindo usá-lo, mesmo se não fosse obrigatório.</p> <p>(398) Sendo totalmente a favor do uso do cinto.</p> <p>(403) Sabendo da necessidade de um impacto mínimo para acionar o <i>airbag</i>.</p> <p>(405) Considerando o <i>airbag</i> um acessório de segurança.</p> <p>(411) Afirmando haver preocupação com a segurança dos carros de Fórmula 1.</p> <p>(421) Afirmando não serem o cinto e o <i>airbag</i>, equipamentos infalíveis.</p>	<p>USO</p> <p>DE</p> <p>EQUIPAMENTOS</p> <p>DE</p> <p>SEGURANÇA</p>	
<p>(435) Afirmando que, em seu lugar, outros/as colegas voltariam de ônibus ou a pé.</p> <p>(440) Pegando a chave do carro do amigo alcoolizado e dirigindo no lugar dele.</p> <p>(441) Pai preferindo sair de casa, de madrugada, para buscar filha alcoolizada, a fim de evitar que ela dirija.</p> <p>(442) Todas as pessoas correndo riscos, em todos os momentos do dia.</p> <p>(443) Acreditando mais na possibilidade de não ocorrer o acidente, do que de ocorrer.</p> <p>(445) Admitindo a possibilidade de recusar a carona arriscada.</p> <p>(493) Afirmando não ter sido um acidente grave por causa da proteção divina.</p> <p>(542) Dispensando a pessoa que está convidando para <i>tirar racha</i>.</p> <p>(552) Afirmando sair da frente dos caminhões, quando dirige, por causa das toneladas que transportam.</p> <p>(562) Afirmando entregar o carro ao marido, quando bebe, mesmo que ele não goste de dirigir.</p> <p>(563) Não dirigindo alcoolizada porque acha que não irá ter reflexo e não valer a pena correr esse risco.</p>	<p>PRUDÊNCIA</p> <p>E</p> <p>PREVENÇÃO</p>	

QUADRO E.9 – ELABORAÇÃO DA 9ª CATEGORIA A PARTIR DOS CÓDIGOS FORMULADOS

CÓDIGOS	SUBCATEGORIAS	CATEGORIA
<p>(008) Fazendo só 4 aulas práticas na auto-escola. (010) Afirmando não sentir medo de dirigir. (020) Entrando na auto-escola já sabendo dirigir. (032) Tirando <i>Carta</i> no interior para poder estudar direito na capital. (042) Afirmando dirigir, tranqüilamente, na estrada, de dia e de noite. (043) Também afirmando dirigir na estrada, de dia e de noite, com tranqüilidade. (044) Afirmando não ter sofrido acidente. (045) Afirmando não ter sofrido acidente. (055) Trabalhando, durante algum tempo, como motorista de caminhão. (074) Afirmando ter <i>Carta</i> há três anos. (242) Afirmando dirigir bem, sem problema. (253) Considerando-se bom motorista. (255) Afirmando ser a prática, o tempo de <i>Carta</i>, o fator mais importante para ser bom/boa motorista. (270) Sentindo-se preparada e dirigindo logo após ter passado no exame. (277) Velocidade resultando da maior confiança que sente em relação a si mesma. (278) Afirmando dirigir melhor, atualmente, do que antes. (279) Afirmando dirigir bem e ser cautelosa. (321) Lembrando que <i>cidadania</i> deve ser aprendida desde criança e, não, na auto-escola. (322) Afirmando que hábitos errôneos adquiridos durante a vida, não irão mudar por causa das aulas de <i>Cidadania</i> ministradas na auto-escola. (325) Atenção e responsabilidade devendo ser aprendidas antes de a pessoa entrar na auto-escola. (369) Afirmando que seu pai dirige bem porque nunca bateu o carro. (370) Pai pensando que nunca irá ocorrer uma batida porque sabe dirigir bem. (557) Afirmando sentir-se mais seguro e ser um motorista mais bem preparado para lidar com as situações de trânsito.</p>	<p>SENTINDO-SE COMPETENTE</p>	
<p>(015) Passando no primeiro exame mas demorando, ainda, para dirigir. (174) Não se considerando cem por cento para dirigir. (175) Sentindo um tipo de deficiência ao dirigir. (176) Afirmando não saber agir diante de situações inesperadas, no trânsito. (177) Afirmando ser a prática o único modo de aperfeiçoar o ato de dirigir. (241) Afirmando existirem habilidades, como motorista, que ainda precisa aperfeiçoar. (251) Afirmando dirigir bem, atualmente, mas não tão bem no começo. (254) Não se considerando bom motorista nos dois primeiros anos de <i>Carta</i>. (267) Não aprendendo a dirigir antes de entrar na auto-escola, por sentir muito medo.</p>		<p>AVALIANDO-SE COMO MOTORISTA</p>

- (268) Tendo um pouco de medo de todo equipamento que não a deixa com o pé no chão.
- (269) Afirmando demorar para aprender e fazendo 20 aulas práticas por decisão própria.
- (314) Atribuindo um erro a si mesmo e, não, à auto-escola, se aprendeu a dirigir antes de entrar na auto-escola.
- (315) Pessoa comprando a *Carta* e nem sempre estando apta para dirigir.
- (324) Não sendo possível jogar a culpa na auto-escola pela própria falta de atenção e de responsabilidade.
- (447) Tendo medo de aprender a dirigir, aos 18 anos, por causa dos acidentes de trânsito que presenciou.
- (465) Ficando traumatizada após o acidente em que faleceu seu ex-namorado.
- (466) Fazendo 18 anos e dizendo que deveria perder o medo para obter a *Carta*.
- (468) Instrutora perguntando se a aluna tinha medo de dirigir.
- (469) Abandonando o carro da auto-escola, no meio da avenida, e voltando para a casa a pé.
- (473) Afirmando que conseguir a *Carta* era um passo a mais para perder o medo de dirigir.
- (474) Ganhando um carro de seu pai, ficando 8 meses parado na garagem e dando despesas de manutenção.
- (475) Pai dizendo que a filha deve dirigir ou vender o carro e filha resolvendo vendê-lo.
- (476) Continuando a sentir pânico quando estava dirigindo.
- (477) Estacionando em uma avenida para caminhões e ônibus passarem, e saindo logo em seguida.
- (478) Continuando com medo de dirigir e não comprando outro carro.
- (479) Não tendo dirigido mais nos últimos três anos e sabendo que irá precisar, no futuro.
- (480) Preferindo andar com guarda-chuva, em dia de chuva, do que dirigir.
- (481) Afirmando que a entrevistadora poderá ajudá-la a perder o medo.
- (482) Lembrando que em Sorocaba há uma psicóloga que está trabalhando com fobia de dirigir.

ENCONTRANDO

DIFICULDADES

QUADRO E.10 – ELABORAÇÃO DA 10ª CATEGORIA A PARTIR DOS CÓDIGOS FORMULADOS

CÓDIGOS	SUBCATEGORIAS	CATEGORIA
<p>(221) Afirmando que o Professor Coordenador da Liga de Emergência e Trauma da PUC-SP poderia enfartar, se soubesse desses ensinamentos.</p> <p>(222) Afirmando haver grande entrosamento entre os/as alunos/as da Liga e os bombeiros do <i>Resgate</i>.</p> <p>(223) Lembrando haver dois bombeiros fazendo o curso de Enfermagem, na PUC-SP.</p> <p>(224) Lembrando ser, um deles, sargento do <i>Resgate</i>.</p>	<p>RELACIONAMENTO</p> <p>UNIVERSIDADE/ COMUNIDADE</p>	
<p>(550) Amigo do pai levando um tiro porque olhou duas vezes para um carro onde só tinha mulher.</p> <p>(564) Afirmando que suas amigas da faculdade querem trabalhar e que quase todas dirigem.</p> <p>(565) Afirmando que de dez mulheres, esposas de amigos de seu marido, a única que dirige é ela própria.</p> <p>(566) Afirmando que as esposas dos amigos do seu marido, apesar de terem <i>Carta</i>, não dirigem.</p> <p>(567) Perguntando por que a mulher que dirige, que é universitária e que trabalha fora de casa, tem um perfil diferente.</p> <p>(568) Perguntando por que quando o casal sai junto, parece ser um direito natural do homem, dirigir.</p> <p>(569) Perguntando por que o homem parece ficar de “<i>escanteio</i>”, se a mulher estiver dirigindo e ele for acompanhante.</p> <p>(570) Afirmando dirigir o carro quando sai acompanhada de seu marido.</p> <p>(571) Pai sofrendo derrame, sendo proibido de dirigir e sentindo vergonha quando precisa sair com sua mulher ao volante.</p>	<p>RELAÇÕES</p> <p>DE</p> <p>GÊNERO</p> <p>NO</p> <p>TRÂNSITO</p>	<p>BUSCANDO</p> <p>SITUAÇÕES</p> <p>DE</p> <p>EQÜIDADE</p>

ANEXOS F

DOMINGO, 19/07/98

CRUZEIRO DO SUL – p.11
TRÂNSITO E CIDADANIA - Nº 01

O jornal **Cruzeiro do Sul**, dentro da sua proposta de colocar em discussão questões que afetam o cotidiano das pessoas em nossa comunidade, fechou parceria com o Conselho Municipal de Trânsito de Sorocaba (Comutran) e inaugura hoje uma coluna semanal denominada Trânsito e Cidadania.

O movimento, no sentido de publicar a coluna, partiu do próprio Comu-

tran, mas veio de encontro aos interesses do jornal em melhor atender ao seu leitor com informações sobre temas específicos. Dentro deste propósito o jornal já publica colunas específicas - como Aposentados, Receita Federal, Contabilidade - e hoje inaugura mais uma. Neste primeiro artigo, a articulista Sônia Chêbel, presidente do Comutran, explica o vai ser a coluna.

O que o leitor pode esperar

Sônia Chêbel

As intenções do Comutran, na coluna "Trânsito e Cidadania", são três:

1º) socializar informações a respeito do Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503, de 23.09.97)

2º) focalizar temas referentes à Legislação de Trânsito (infrações de trânsito, categorias e respectivas multas; obtenção da Carteira Nacional de Habilitação; outros), Medicina de Tráfego (fragilidade do corpo humano; alcoolemia; outros), Engenharia de Tráfego (vias públicas, tipos de sinalização; redutores de velocidade, outros), Educação para o Trânsito (cinto de segurança; uso de telefone celular x direção veicular; crianças no carro; travessia de pedestres, ciclistas e motociclistas; ações desenvolvidas em escolas de 1º, 2º e 3º graus; outros), Segurança no Trânsito (equipamentos de segurança; direção defensiva; risco pretendido; outros), Trânsito Comparado (paralelo entre aspectos referentes ao trânsito, em diferentes países; levantamentos numéricos; outros).

3º) divulgar eventos nacionais e internacionais sobre questões relativas ao trânsito, publicações especializadas, pesquisas concluídas ou em andamento e vídeos educativos.

Cidadania

Cidadania está aqui sendo considerada enquanto dimensão pública da participação das pessoas na vida social e política, constituída por três tipos de direito:

Civis - que são referentes à propriedade, à justiça e à liberdade de ir e

vir, de pensamento e crença, de imprensa.

Sociais - relativos ao bem-estar econômico e de segurança, de participação, de não-discriminação e de educação.

Políticos - direito de participar no exercício do poder político, de votar e ser votado, de ter respeitados seus direitos e de cumprir seus deveres.

Trânsito

Outro conceito é o termo Trânsito, de acordo com o Anexo I do Código de Trânsito Brasileiro, designa toda "movimentação e imobilidade de veículos, pessoas e animais nas vias terrestres".

Trânsito e Cidadania

Relacionando Trânsito e Cidadania, todas as pessoas, sejam elas motoristas, passageiros ou pedestres, no pleno exercício da cidadania, devem vivenciar o direito de ir e vir, nas cidades, estradas e rodovias, locomovendo-se com segurança e educação, respeitando a vida e tendo a própria vida respeitada.

Qual poderá ser a contribuição de cada um de nós, na construção e expansão da cidadania no trânsito, considerando a autonomia como finalidade da educação?

SÔNIA CHÊBEL MERCADO SPARTI - é conselheira e atual presidente do Comutran, onde representa a Universidade de Sorocaba (Uniso); é vice-diretora Comunitária do CCMB/PUC-SP; e Mestre (e doutoranda) em Psicologia da Educação, pela PUC-SP.

“ENTRETENIMENTO DO PÚBLICO”

O seriado *Carga Pesada*, veiculado pela Rede Globo de Televisão, nos anos oitenta, apresentava duas personagens principais, os motoristas de caminhão protagonizados pelos atores Antônio Fagundes e Stênio Garcia. Como tema musical, a música *Motorista de Caminhão*, gravada pela dupla sertaneja *Leo Canhoto e Robertinho*. A letra (página (125)), uma exaltação à transgressão em situação de trânsito: ingerem bebida alcoólica enquanto dirigem o caminhão; descem ladeiras com o motor em ponto-morto, em lugar de estar engrenado; dirigem em velocidade, arrancando pedaços do asfalto e atemorizando motoristas de outros veículos, principalmente, dos pequenos.

Sucesso de audiência, pelos atores-ídeos, e de vendagem do disco, pelo prestígio dos cantores, esse seriado ajudou a deseducar inúmeros/as telespectadores/as, de todas as idades.

Retornando à Rede Globo de Televisão, em maio de 2003, duas décadas depois, os três primeiros episódios, desse seriado, foram analisados por Roberto Scaringella¹²⁸, à luz do novo Código de Trânsito Brasileiro, que apontou dezessete infrações cometidas pelos “*caminhoneiros*” Pedro (Antônio Fagundes) e Bino (Stênio Garcia), dentre as quais: dirigir sonolento e alcoolizado; segurar o volante com uma só mão; fazer ziguezague na pista; dirigir à noite com o farol

¹²⁸ Roberto Scaringella, engenheiro, é diretor do Instituto Nacional de Segurança no Trânsito (INST), com sede em São Paulo/SP. Foi fundador e primeiro presidente da Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) de São Paulo/SP. Foi também presidente do CONTRAN (Conselho Nacional de Trânsito) e do DSV (Departamento de Operações do Sistema Viário).

desligado. Com trinta e seis pontos na *Carteira Nacional de Habilitação* e multas totalizando R\$ 1.672,00 (um mil, seiscentos e setenta e dois reais), Pedro teria a *Carteira "cassada"*, com vinte e cinco pontos e multas no valor de R\$ 564,00 (quinhentos e sessenta e quatro reais), aconteceria o mesmo a Bino (MULTA PESADA, **Folha de S. Paulo**, 20 mai. 2003, Caderno E, p. 1).

A resposta da Rede Globo de Televisão? ***Carga Pesada é uma obra de ficção, para entretenimento do público e não um programa para promover a educação para o trânsito*** (REDE GLOBO e caminhoneiros defendem Pedro e Bino. **Folha de S. Paulo**, 20 mai. 2003, Caderno E, p. 2).

“MOTORISTA DE CAMINHÃO”

Leo Canhoto e Robertinho

*(– O seu caminhão é bárbaro, hein, cara!
– O negócio é isso aí, bicho!)*

*Sou um grande motorista
Sou um cara da pesada
Eu só bebo na estrada
Guiando meu caminhão.*

*Quando chove, fica liso
Levo cerca, levo casa
Levo ponte, mando brasa
Não sofro do coração.*

*Eu não gosto de moleza
Minha máquina é possante
Eu sou homem do volante
Mas não ando contramão.*

*Eu transporto o progresso
Por todo lugar que vou
Eu construo com amor
Meu país, minha nação.*

*Nos lugares onde passo
Deixo gente apaixonada
Mulheres ficam gamadas
Desse jeito nunca vi!*

*Boto o carro na banguela
130 no repente
Sai da frente, minha gente
O bicho louco vem aí!*

*Quando o breque não funciona
Assustado eu não fico
Jogo a marcha, dou um grito
Apavorando toda gente.*

*Na descida perigosa
Meu carango pula alto
Voa caco do asfalto
Quem tem medo sai da frente.*

SIGLAS

ABNT	: Associação Brasileira de Normas Técnicas
ABRAMET	: Associação Brasileira de Acidentes e Medicina de Tráfego
ACM	: Associação Cristã de Moços
ADERES	: Associação dos Deficientes Físicos de Sorocaba
AEAS	: Associação dos Engenheiros e Arquitetos de Sorocaba
AIAMT	: Associação Internacional de Acidentes e Medicina de Tráfego
ANFAVEA	: Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores
ANTP	: Associação Nacional de Transportes Públicos
BPTRAN	: Batalhão de Policiamento de Trânsito
BT	: Boletim Técnico do Programa Volvo de Segurança no Trânsito
CCMB	: Centro de Ciências Médicas e Biológicas
CEP	: Comitê de Ética em Pesquisa
CEPAT	: Centro de Psicologia Aplicada ao Trânsito
CET	: Companhia de Engenharia de Tráfego (São Paulo)
CHS	: Conjunto Hospitalar de Sorocaba
CIESP	: Centro das Indústrias do Estado de São Paulo
CIM	: Centre International de Musicothérapie (França)
CIRETRAN	: Circunscrição Regional de Trânsito
CNH	: Carteira Nacional de Habilitação
COMUTRAN	: Conselho Municipal de Trânsito
CONEP	: Comissão Nacional de Ética em Pesquisa
CONTRAN	: Conselho Nacional de Trânsito
CPTRA	: Centro de Tratamento e Reabilitação
CRUB	: Conselho de Reitores das Universidades Brasileiras
CS	: Jornal Cruzeiro do Sul
CTB	: Código de Trânsito Brasileiro

DENATRAN	: Departamento Nacional de Trânsito
DERSA	: Desenvolvimento Rodoviário S.A.
DETRAN	: Departamento Estadual de Trânsito
DNER	: Departamento Nacional de Estradas de Rodagem
DS	: Jornal Diário de Sorocaba
ENSP	: Escola Nacional de Saúde Pública
FAFI	: Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras de Sorocaba (também FFCLS)
FAPESP	: Fundação de Apoio à Pesquisa do Estado de São Paulo
FCM	: Faculdade de Ciências Médicas
FEFISO	: Faculdade de Educação Física de Sorocaba
FFLCH	: Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas
FIOCRUZ	: Fundação Osvaldo Cruz
FSP	: Jornal Folha de S. Paulo
HC	: Hospital das Clínicas (São Paulo)
HR	: Hospital da Restauração (Recife)
IAB	: Instituto dos Arquitetos do Brasil
IML	: Instituto Médico Legal
INST	: Instituto Nacional de Segurança de Trânsito
IOT	: Instituto de Ortopedia e Traumatologia (HC/USP)
MEC	: Ministério da Educação e do Desporto
NEM	: Núcleo de Estudos da Mulher (PUC-SP)
NESC	: Núcleo de Estudos em Saúde Pública (FIOCRUZ)
NHTSA	: National Highway Traffic Safety Administration (Estados Unidos)
OAB	: Ordem dos Advogados do Brasil
OESP	: Jornal O Estado de S. Paulo

ONSER	: Laboratoire de Psychologie de la Conduite (França)
PARE	: Programa de Redução de Acidentes nas Estradas
PRONAST	: Programa Nacional de Segurança de Trânsito
PUC-SP	: Pontifícia Universidade Católica de São Paulo
RAID	: Instituto Recife de Atenção Integral às Dependências
RGP	: Resposta Galvânica da Pele
SESI	: Serviço Social da Indústria
SETDS	: Secretaria de Transporte e Defesa Social
SETPS	: Secretaria de Trabalho e Promoção Social
SINDEPARK	: Sindicato das Empresas de Estabelecimentos e Garagens do Estado de São Paulo
UFPel	: Universidade Federal de Pelotas
UFSC	: Universidade Federal de Santa Catarina
UNICAMP	: Universidade Estadual de Campinas
UNIFESP	: Universidade Federal de São Paulo
UNISO	: Universidade de Sorocaba
URBES	: Empresa de Desenvolvimento Urbano e Social de Sorocaba
URE	: Unidade Regional de Emergência
USABES	: União das Sociedades de Bairro de Sorocaba
USP	: Universidade de São Paulo



PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE SÃO PAULO

ATA DE DEFESA DA TESE DE DOUTORADO DE
SONIA CHÉBEL MERCADO SPARTI

Ao (s) treze de outubro de 2003 realizou-se, no Edifício Prof. Bandeira de Mello, à Rua Ministro de Godói, 969, nesta Capital, a sessão pública de defesa da Tese "EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO COMO DESENVOLVIMENTO DE CONSCIÊNCIA: UM ESTUDO COM UNIVERSITÁRIOS/AS", apresentada pelo(a) aluno(a) SONIA CHÉBEL MERCADO SPARTI, Mestre Psicologia: Psicologia da Educação pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, que concluiu os créditos exigidos para obtenção do título de "DOUTOR (A) EM PSICOLOGIA: PSICOLOGIA DA EDUCAÇÃO", segundo encaminhamento da Coordenação do Programa de Estudos Pós-Graduados em Psicologia da Educação da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo e segundo os registros constantes nos arquivos da Secretaria de Processamento de Dissertações e Teses da Pós-Graduação. Os trabalhos foram instalados pelo(a) Prof.(a) Dr.(a) HELOÍSA SZYMANSKI RIBEIRO GOMES, Presidente da Banca Examinadora, que foi constituída pelos seguintes Professores Doutores: VERA MARIA NIGRO DE SOUZA PLACCO, Doutora em Psicologia da Educação pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo; ODAIR FURTADO, Doutor em Psicologia Social pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo; JOSÉ ROBERTO MONTES HELOANI, Doutor em Psicologia Social pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo; MARIA DE LOURDES DE SOUZA, Doutora em Saúde Pública pela Universidade de São Paulo; HELOÍSA SZYMANSKI RIBEIRO GOMES, Doutora em Psicologia da Educação pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, responsável pela orientação da Tese. A Banca Examinadora tendo decidido aceitar a Tese, passou à arguição pública do(a) candidato(a). Encerrados os trabalhos de arguição, os examinadores deram o parecer final sobre a Tese, tendo sido atribuídas as seguintes notas:

- Prof. Dr. (a) HELOÍSA SZYMANSKI RIBEIRO GOMES

Nota: (10,0 dez) assinatura Helois Szymanski

- Prof.(a) Dr.(a) VERA MARIA NIGRO DE SOUZA PLACCO

Nota: (10,0 dez) assinatura Vera Maria Placco

Autorizo, exclusivamente para fins acadêmicos e científicos, a reprodução total ou parcial desta tese por processos de fotocopiadoras ou eletrônicos.