

## JOVENS NO TRÂNSITO: DO SENTIDO DO DIRIGIR AO DESENVOLVIMENTO DE CONSCIÊNCIA

YOUNG PEOPLE IN THE TRAFFIC: FROM THE MEANING OF DRIVING TO THE DEVELOPMENT OF AWARENESS

Sonia Chébel Mercado Sparti<sup>1</sup>, Heloisa Szymanski<sup>2</sup>

### RESUMO

Introdução: a complexa situação relativa à circulação humana tem suscitado muitas indagações. 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. Objetivo: esta pesquisa buscou conhecer como a reflexão sobre o sentido do dirigir possibilita o desenvolvimento de consciência de jovens universitários/as. Metodologia: foram utilizadas duas Entrevistas Reflexivas, realizadas de maneira Coletiva, com dez universitários/as da PUC-São Paulo/campus Sorocaba, seguidas de devolução (com pré-análise dos dados). A opção pela Entrevista Reflexiva deve-se, dentre outros fatores, ao seu caráter de intervenção, uma vez que a escuta atenta e respeitosa pode ser um momento de ajuda. A Grounded Theory foi utilizada para a organização dos dados. Resultados: 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 que fazer mais prudente, no espaço compartilhado do trânsito. Conclusão: estes resultados ratificam a proposta de que é possível (e desejável) pensar a educação para o trânsito na perspectiva do desenvolvimento de consciência.

Descritores: prevenção de acidentes, acidentes de trânsito, condução de veículo, conscientização, comportamento, estudantes.

### ABSTRACT

Introduction: the complex situation related to human circulation has aroused many questionings. The upcoming of automobile, beside the positive dimensions, also brought a group of serious problems, standing out by its magnitude and importance, the traffic accidents. Objective: research aimed to know how the reflection about the driving sense enables the development of consciousness in university students. Methodology: two Reflexive Interviews were used, accomplished in a Collective way, with 10 university students of PUC-São Paulo/campus Sorocaba, followed by devolution (with data pre-analysis). The option for the Reflexive Interview was due, among other factors, to its intervention character, once listening carefully can be a moment of help. Grounded Theory was used for data organization. Results: 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. Conclusion: these results have confirmed the proposal that it is possible (and desirable) to think about traffic education in the perspective of consciousness development. Key-words: accident prevention, traffic accident, automobile driving, awareness, behavior, students.

### INTRODUÇÃO

Em passado não muito distante (nos anos cinquenta do século XX), as questões relativas ao trânsito eram do âmbito quase exclusivo da polícia e do policial, o então chamado guarda de trânsito. O automóvel ainda não tinha se transformado no objeto do desejo e no sonho de consumo, como atualmente. Era visto como um meio de locomoção, dentre outros, como bondes, trens, ônibus, charretes, bicicletas, ou mesmo, sapatos. Para Hartmut Günther (professor titular no Departamento de Psicologia Social e do Trabalho, da Universidade de Brasília), o sapato foi o primeiro veículo, pois permitia, a quem o possuísse, andar mais rápido, enquanto aqueles que não dispunham desse equipamento eram obrigados a caminhar mais devagar, para não machucar os pés.

Ao longo desses 50 anos, várias transformações ocorreram, dentre as quais: a) atribuição do valor simbólico ao automóvel, agora considerado sinônimo de *status*, poder, prestígio, sucesso, conquista, respeito, independência, felicidade enfim; b) planejamento urbano priorizando o automóvel, em lugar do pedestre, através da construção de ruas e avenidas cada vez mais largas, e de calçadas cada vez mais estreitas, irregulares e mal conservadas, em grande parte das vezes; c) veículos automotores mais velozes e rodovias com limites de velocidade mais elevados.

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.

### Rev. Fac. Ciênc. Méd. Sorocaba, v. 10, n. 4, p. 18-21, 2008

1 - Doutora em Psicologia da Educação - PUC/SP -, lecionou e exerceu cargos administrativos na PUC/SP (1973-2006) e na Universidade de Sorocaba (1972-2007).

2 - Docente no Programa de pós-graduação em Psicologia da Educação (Mestrado e Doutorado) - PUC/SP -, orientadora desta tese de doutorado.

Recebido em 26/9/2007. Aceito para publicação em 24/10/2008.

Contato:

Sonia Chébel Mercado Sparti

Rua Caracas, 200

Jd. América CEP 18.046-718 Sorocaba/SP

E-mail: chebel@splicenet.com.br

O espaço compartilhado da circulação humana, a que chamamos trânsito, passou a ser assunto transdisciplinar, sendo estudado pela engenharia, medicina, direito, sociologia, psicologia e educação, dentre outras ciências. Não são apenas pessoas, veículos e animais que estão circulando. Nesse espaço também circulam vontades, necessidades, emoções, desejos. E questões relativas à circulação humana passaram a alimentar reflexões e pesquisas de psicólogos e educadores.

Nesse cenário, tive oportunidade de conviver diariamente com universitários/as, de com eles/elas dialogar, dentro e fora da sala de aula, e de perceber o fascínio que automóveis e motocicletas exercem sobre os/as jovens, independentemente de sexo, credo, classe social, partido político, curso frequentado ou cidade de origem. A esse fascínio, ainda são acrescidos os efeitos da máquina publicitária, ratificando carros e motos como símbolo de ascensão social.

No entanto, muitos/as alunos e alunas que tive, ao longo desses mais de 30 anos, não conseguiram concluir seus cursos. Alguns faleceram e, outros, abandonaram a universidade em consequência das graves seqüelas decorrentes de acidentes de trânsito associados, dentre outros fatores, a atropelamento, excesso de velocidade, sonolência, 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?

Na tentativa de compreender esse fenômeno e buscar caminhos para redução de danos, iniciei a organização de uma hemeroteca sobre o assunto trânsito, a partir da década de oitenta do século XX; entrei em contato com editoras e montadoras, solicitando materiais impressos e audiovisuais; comecei a participar de congressos e encontros sobre trânsito; fiz curso de direção defensiva, no autódromo de Jacarepaguá/RJ; trouxe o assunto para as aulas de Psicologia, principalmente nas unidades que versavam sobre formação de valores e julgamento moral, a partir dos estudos de Jean Piaget;<sup>1</sup> participei do Jornal da Jovem Pan (edição regional, em Sorocaba/SP), durante seis anos, com a coluna semanal “Conversando sobre Educação”, aproveitando o espaço para abordar, dentre outros assuntos, a questão da educação para o trânsito; fui eleita presidente do Conselho Municipal de Trânsito de Sorocaba/SP (COMUTRAN), por ocasião de sua criação, em dezembro de 1996 (gestão 1996-1998).

Esta busca colocou-me em contato com vários materiais interessantes (folders, cartazes, boletins, revistas, livros, teses, vídeos, brinquedos, jogos), dentre os quais a obra de Reinier Rozestraten<sup>2</sup> sobre psicologia no trânsito, de Gerald Wilde<sup>3</sup> sobre homeostase do risco e, a tese de Marta Prado<sup>4</sup> sobre violência e saúde no trânsito.

Todas essas vivências foram revelando uma realidade mais ampla do que a universitária, que me é familiar. Os acidentes de trânsito não se restringem, infelizmente, ao universo dos meus alunos/as, mas envolvem muitas outras pessoas, principalmente jovens. Segundo Júlia Greve<sup>5</sup>, 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 18 e 26 anos, predominantemente do sexo masculino, em decorrência de acidentes ocorridos em perímetro urbano.

Em 1993, o Ministério dos Transportes apontava o total de 50.000 mortos, computando-se apenas as pessoas que morreram no local do acidente. No entanto, nesse mesmo ano, esse número subia para 85.250 mortos, de acordo com pesquisa

realizada pelo Comitê Brasileiro de Transportes e Tráfego da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), que considerou os óbitos posteriores, até trinta dias da data do acidente.<sup>6</sup>

A aprovação do atual Código de Trânsito Brasileiro (CTB7), em 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. As 18.000 mortes, em 1998 (em lugar das 50.000, no início dos anos noventa do século XX), ainda é número elevado, que não permite tranquilizar ninguém. E o que dizer, então, das 35.000 mortes, em 2007?

Considerando que os números relativos às ocorrências de trânsito ainda continuam elevados, 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. O conhecimento do pensamento das pessoas sobre essas e outras questões afins poderá contribuir para ampliar a compreensão de fenômeno tão complexo e desenvolver programas de redução de danos.

Para Paulo Freire,<sup>8</sup> a conscientização é 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. E não é exatamente isso o que se espera que aconteça no espaço público da circulação humana, chamado trânsito?

Desse modo, 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 conflitando com seus pares, através de ações que denotam impaciência, vingança e violência.

## OBJETIVO

Esta pesquisa buscou conhecer como a reflexão sobre o sentido de dirigir possibilita o desenvolvimento de consciência de jovens universitários/as.

## METODOLOGIA

O presente estudo foi aprovado pelo Comitê de Ética em Pesquisa do Centro de Ciências Médicas e Biológicas (CCMB) da PUC-SP e iniciado após consentimento, por escrito, dos/as participantes. Foram utilizadas duas Entrevistas Reflexivas, realizadas de maneira Coletiva (procedimento desenvolvido por Heloisa Szymanski),<sup>9</sup> com dez universitários/as (cinco do sexo masculino e cinco do sexo feminino), regularmente matriculados/as nos cursos de Medicina, Enfermagem e Biologia do CCMB/PUC-SP, voluntários/as, com idades entre 18 e 28 anos, possuidores da Carteira Nacional de Habilitação ou da Licença para Dirigir e provenientes de sete cidades do Estado de São Paulo: Batatais, Itapetininga, Jacaré, Piracicaba, Salto, São Paulo e Sorocaba. Nesse procedimento, as perguntas

são dirigidas ao grupo e os/as participantes respondem na seqüência que quiserem, além de poderem dirigir a palavra entre si.

Cada entrevista teve a duração de duas horas, gravada em áudio. 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. A Entrevista Reflexiva é uma entrevista semi-dirigida, realizada, no mínimo, em dois encontros, podendo ser individuais ou coletivos, e supondo as seguintes etapas: contato inicial, para apresentação e solicitação de autorização para gravação; aquecimento, para o estabelecimento de um clima mais informal, quando cada participante poderá fornecer dados pessoais e dizer por que aceitou fazer parte dessa pesquisa; questão desencadeadora, que deverá ser suficientemente ampla para possibilitar a expressão livre inicial; condução da entrevista, poderá incluir elaboração de sínteses, questões de esclarecimento, questões focalizadoras e questões de aprofundamento. Entre uma entrevista e outra, fiz uma devolução, que é a exposição da compreensão do/a entrevistador/a sobre o discurso dos/as entrevistados/as, objetivando ratificar, retificar, aprofundar ou acrescentar informações.

A Pergunta Geradora (ou desencadeadora) que utilizei 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 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”: O número de intervenções dos/as participantes (desprezando a duração das mesmas) foi 436 e, da entrevistadora, 231, totalizando 667 intervenções.

Os dados foram analisados de acordo com a Grounded Theory (Teoria Fundamentada nos Dados), que vem a ser uma abordagem ou método de análise qualitativa proposto por Glaser e Strauss.<sup>10</sup> A partir do discurso dos/as entrevistados/as foi possível elaborar 577 Códigos, que resultaram em 36 Subcategorias e, em 10 Categorias, a saber: significados do dirigir; direção veicular e família; criticando a auto-escola; criticando o exame de habilitação; criticando a legislação de trânsito; encontrando aspectos positivos na auto-escola; identificando fatores causadores de danos; identificando fatores redutores de danos; avaliando-se como motorista; buscando situações de equidade.

## RESULTADOS

A partir da Pergunta Geradora, os/as participantes foram desvelando os diferentes sentidos do dirigir: sonho, desejo, prazer, privilégio, afirmação, independência, necessidade, naturalidade e até imitação de brinquedo (o carro da Barbie). Interessante notar que dirigir significando locomoção não constou do discurso dos/as entrevistados/as. O clima de confiança e respeito que foi sendo construído ao longo desses encontros facilitou a autenticidade do discurso de todos/as sobre vários tópicos como, por exemplo, os seguintes:

- brinquedo: “chega um momento em que o carro de brinquedo já não é mais suficiente e a gente quer um carro de verdade para dirigir”;
- sentido do dirigir: “a gente não é nada sem um carro”;
- auto-escola: “ensinam só o macete para passar na prova”;
- bebidas alcoólicas: “eu bebi a noite inteira, só que tava melhor para dirigir e tive que levar a turma toda até em casa”;
- velocidade: “o meu problema é velocidade... eu não tenho controle; eu só diminuo a velocidade quando está perto do radar, quando está perto da lombada... senão eu vou mesmo! E foi numa dessas que eu bati o carro”;
- vingança: “se alguém fizer alguma coisa errada, eu vou xingar”;
- desatenção: “você melhora a direção e fica menos prudente”;
- auto-afirmação: “a gente é mais novo, quer aparecer”;
- propina: “você vem só para fingir que fez o exame e paga R\$100,00”;
- animais: “você está com pressa, bota o cachorro dentro do carro; ele pula, ataca o motorista, o câmbio, fica batendo a pata”;
- incoerência: “saber o que é correto, todo mundo sabe; mas nem todo mundo faz”;
- preocupação: “a gente quer você vivo, cara”.

Nos meses seguintes, os/as entrevistados/as vieram ao meu encontro, no campus da universidade, para dizer, por exemplo, que estavam utilizando transportador para levar animais no carro; que estavam dirigindo mais devagar, e outras informações que indicavam mudanças de comportamento. Então, eu lhes dizia que não era necessário me informar a esse respeito, ao que contra-argumentavam dizendo que faziam questão que eu soubesse que “estavam mudando para melhor”.

Essa mudança de comportamento ocorreu como consequência da mudança de pensamento, que é, em outras palavras, o desenvolvimento de consciência pois, na Entrevista Reflexiva realizada de maneira Coletiva, mais do que na individual, o caráter de intervenção fica mais evidente e, o grupo de entrevistados/as se transforma em grupo de reflexão. E o grupo de reflexão torna possível o desenvolvimento de consciência, à medida que se caracteriza pela dialogicidade e pela reflexividade a respeito da realidade em que seus/suas participantes vivem.

Esses jovens foram, então, atribuindo novos sentidos ao ato de dirigir: 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. 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, concluíram (quadro).



Quadro. Desenvolvimento da consciência dos/as jovens

Fonte. Primeira e segunda entrevistas encontradas nos anexos C1 e C2 da tese

## CONCLUSÃO

Acredito ser a contribuição deste trabalho a proposta de um olhar para a educação para o trânsito como desenvolvimento de consciência.

A família teve 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; 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). E o carro de brinquedo alimentou o desejo do carro de verdade.

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 tomando-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.

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.<sup>11</sup>

## REFERÊNCIAS

1. Piaget J. O juízo moral na criança. São Paulo: Summus; 1994.
2. Rozestraten RJA. Psicologia do trânsito. São Paulo: EPU/EDUSP; 1988.
3. Wilde GJS. Target risk. Toronto: PDE; 1994.
4. Prado ML. Caminhos perigosos: violência e saúde à luz das ocorrências de trânsito. Pelotas: UFPel; 1998.
5. Greve JMD. O papel e as ações do Denatran na implementação do Código de Trânsito Brasileiro [videocassete]. I Encontro Nacional sobre Segurança, Saúde e Educação para o Trânsito no Limiar do Século XXI. São Paulo: Centro de Convenções Rebouças; 2000.
6. Programa Volvo de Segurança no Trânsito. Bol Técn. 1994; 8(13).
7. Código de Trânsito Brasileiro. Lei nº 9.503, de 23 set. 1997. In: Oliveira J, organizador. Código de Trânsito Brasileiro. São Paulo: Oliveira Mendes/Del Rey; 1997.
8. Freire P. Conscientização. São Paulo: Centauro; 2001.
9. Szymanski H, organizadora. A entrevista na pesquisa em educação: a prática reflexiva. Brasília: Plano; 2002.
10. Glaser BG, Strauss AL. The discovery of grounded theory. New York: Aldine; 1982.
11. Sparti SCM. Educação para o trânsito como desenvolvimento de consciência: um estudo com universitários/as [tese]. São Paulo: Pontifícia Universidade Católica de São Paulo; 2003.