

DO TRÂNSITO, DA VIOLÊNCIA E DA LEI: REFLEXÕES SOBRE O COMPORTAMENTO HUMANO

***Gabriel César Dias Lopes**

Resumo

Este artigo discute em uma pesquisa bibliográfica dentro de uma perspectiva da psicologia e direito ambiental os aspectos comportamentais do motorista no trânsito, privilegiando a demanda crescente da população condutora e os aspectos de status e poder conferidos pela posse de um veículo em todo o mundo e especificamente no Brasil, onde as demandas do capitalismo fazem oscilar o status quo do indivíduo, fazendo com que o veículo móvel, motocicleta e automóvel realmente passem a representar uma extensão da ideia de poder e riqueza e fazendo do país um dos campeões mundiais em incidentes e mortalidades oriundas dos acidentes em trânsito. Reflete-se aqui, portanto a influência e extensão da máquina sobre a personalidade humana, e o desdobramento desse fato em aspectos de convivência social e legal.

Palavras-Chave: Comportamento, Motorista, Trânsito.

Abstract This article inside argues in a bibliographical research of a perspective of psychology and enviromental law the manning aspects of the driver in the transit, privileging the increasing demand of the conducting population and the aspects of statuses and power conferred by the ownership of a vehicle in the whole world and specifically in Brazil, where the demands of the capitalism make to oscillate the status quo of the individual, making with that the mobile vehicle, motorcycle and automobile really start to represent an extension of the idea of being able and wealth and making of country one of the world-wide champions in incidents and deriving mortalities of the accidents in transit. It is reflected here, therefore the influence and extension of the machine on the personality human being, and the unfolding of this fact in aspects of social and legal convivência.

Keywords

Behavior, Driver, Transit,

Resumen

El artículo discute en una investigación bibliográfica de una perspectiva de la psicología y de la ley ambiental los aspectos manning del conductor en el tránsito, privilegiando la demanda de aumento de la población que conducía y los aspectos de estados y de la energía confirieron por la propiedad de un vehículo en el mundo entero y específicamente en el Brasil, en donde las demandas del capitalismo hacen para oscilar el status quo del individual, haciendo con ésa el vehículo, la motocicleta y el automóvil móviles realmente para comenzar a representar una

extensión de la idea de poder y de la abundancia y de la fabricación del país uno de los campeones mundiales en incidentes y de derivar las mortalidades de los accidentes en tránsito. Se refleja aquí, por lo tanto la influencia y la extensión de la máquina en el humano de la personalidad, y el unfolding de este hecho en aspectos del convivência social y legal.

Palabra-Llave: Comportamiento, conductor, tránsito

* **Prof. Dr. Gabriel César Dias Lopes, Ph.D** é Graduado em: Teologia, Direito, Administração e Recursos Humanos, MBA em Marketing e Gestão Estratégica, Pós Graduado em Psicanálise, Coordenador do Curso de Pós Graduação Lato Sensu em Psicanálise Clínica da FABIC, Mestre em Educação, Mestre em Administração, Doutor em Educação e um Ph.D em Psicanálise. Membro da International Special Court of Arbitration and Human Rights - Registro: ISCAHRGCDL-17/11n-2016, Membro da Comissão Científica da Olympus Intellectual Center, Atenas (Grecia), Presidente da LUI - Logos University International.

Introdução

O trânsito, assim como o homem, está localizado no ambiente. Nenhum deles existe sem esse espaço e a influência do ambiente para a formação do homem é tão poderosa quanto o fator genético. O homem é uno com o ambiente e ao construí-lo constrói a si mesmo em seus aspectos materiais, emocionais, comportamentais enfim. Essa construção não é algo solitário, ocorre em conjunto, em grupo e por assim ser são determinadas por situações de cooperação, mas, sobretudo de conflito e disputa, dois componentes que foram tornando-se comuns no convívio social.

A luta por alcançar o espaço no ambiente é marcada por disputas historicamente colocadas que, para além de defender as necessidades humanas básicas, tornam-se sobretudo disputas de poder onde o status do indivíduo é o que o difere dos demais seja em termos culturais, espirituais, materiais. Sem ambiente não há trânsito e esse é mais um local onde o homem irá demonstrar seu comportamento intrinsecamente ligado à formação que o mesmo ambiente lhe propicia, alterado como veremos em seguida pelo fator aquisição do automóvel.

Sendo assim as relações do homem com o poder seja ele atribuído, ou seja, ele adquirido, são históricas e possuem também algo de intrínseco à sua natureza. Sem o poder a sociedade não funcionaria, sem as regras estabelecidas, ordem e o controle, tudo tenderia para o caos, pondera (VAN DIJCK. 2008). “O poder é onipresente, não abrangendo apenas a ação do homem, mas sendo constantemente produzido, sendo o combustível para as relações de força, que geram continuamente estados de poder” (Foucault 1980, p.93).

Segundo Hutcheon (1991) o poder não é uma estrutura, nem muito menos uma instituição. Trata-se de um processo e não de um produto. Mas os ideais pós-modernistas segundo ela “inverte as classificações de poder descrito por Foucault. Ele afirma que existe um discurso duplicado; um repúdio e uma posterior reinserção do controle ou poder.” (HUTCHEON, 1991, p.236). Porém, a arte pós-moderna, acredita na admissão simultânea ao desafio de repudiar o poder a partir dele mesmo, nunca deixando de estar dentro das reações de poder.

Dentro das diversas considerações sobre o poder, uma recentemente configura-se em fator de atenção dos especialistas do ramo da psicologia: a influência exercida pelo automóvel no comportamento de indivíduo, alterando aspectos de sua personalidade, o impregnado de uma aura de poder constituído pelo fato da aquisição do mesmo.

A estrutura de poder que vigora no mundo e mais especificamente no Brasil, é marcada historicamente pelo autoritarismo e por viciadas relações que se fortaleceram com o

surgimento do Capitalismo. O Capitalismo como sistema econômico e social baseado no bem privado dos meios de produção, na organização da produção tendo em vista o lucro e empregando trabalho assalariado, e no funcionamento do sistema de preços, viabilizou para que além do sistema de locomoção, no automóvel fosse embutido o sistema de status e de representação do poder.

O objetivo desse texto é, assim, refletir quais aspectos comportamentais são evidenciados no ser humano possuidor do automóvel, visto que é notória a mudança de atitude das pessoas ao possuírem/dirigirem um veículo e essa atitude ainda varia de acordo com a valoração financeira da máquina.

Sendo assim, levantando-se a hipótese que a própria posse da máquina infere em aspectos comportamentais da personalidade e este é alterado conforme o ambiente em que se vive, justifica-se esse trabalho pela necessidade de revisar os estudos empíricos brasileiros sobre a avaliação psicológica de características da personalidade, uma vez que essas pesquisas são escassas e restritas nos seus resultados, com base em generalizações sem resultados conclusivos que justifiquem a necessidade de avaliação psicológica para conduzir o veículo.

A metodologia utilizada tomou como base a pesquisa qualitativa com método de abordagem dedutivo buscando a revisão literária sobre a violência no trânsito, o comportamento humano perante aquele e a legislação diante disso. Aqui, por meio de pesquisa bibliográfica e documental, sendo assim, a pesquisa e revisão do objeto pertinente a temática de estudo bibliograficamente, fundamentando-se em leituras, diálogos e abordagens dos referenciais teóricos.

Trata-se, de uma investigação de caráter exploratório-descritivo, com uma metodologia de tipo qualitativo, baseada fundamentalmente na análise de autores no estudo dos objetos de investigação, a fim de obter um conhecimento sistemático acerca deles. Para garantir ao pesquisador a objetividade necessária ao tratamento dos fatos sociais, além dos métodos lógicos (dentre estes o hipotético-dedutivo e o método analógico), foram utilizados na pesquisa bibliográfica os métodos: sociológico, histórico, analógico e comparativo.

Na análise bibliográfica será utilizada a abordagem qualitativa, uma vez que esta permite um aprofundamento maior do tema proposto. Serão utilizadas como fontes de pesquisa bibliográfica além dos artigos, tais como livros e resumos de trabalhos científicos de congressos, desde que respondam aos questionamentos do estudo. A pesquisa bibliográfica será realizada entre os artigos e periódicos e serão incluídos na pesquisa, por termo a saber, violência, comportamento, personalidade, trânsito.

Foram 06 artigos selecionados e prevalecerão como referências os que respondam

aos objetivos do trabalho. Serão privilegiados enquanto sujeitos, motoristas em geral e, apenas por critério de delimitação, não serão estendidas a demais categorizações. Além dos artigos obtidos em sites e revistas científicas foram privilegiadas obras de autores que tratam da temática, sendo Rozenstraten, Abreu entre outros. Este estudo, portanto, será construído com base em reflexões sobre conceitos do comportamento humano e seu desdobramento no trânsito.

As fontes de pesquisa são todas aquelas admitidas na pesquisa em psicologia de natureza bibliográfica e documental. Desde livros de autores que versem sobre o tema, até sites e periódicos, revistas. A leitura informativa científica procura reconhecer as informações sobre o tema em foco, vislumbrando a possibilidade de analisá-lo, relacioná-lo e compará-lo situando-o na delimitação em questão.

Em função da atualidade da temática, foram priorizadas as publicações entre 1991 e 2018, por ser um período histórico-cultural mais próximo da realidade atual. Contudo, na caracterização do tema foi imprescindível a recuperação do histórico do mesmo para um maior entendimento e contextualização. Após a leitura de textos, enfatizar-se-á o que o alcance do poder da máquina para a personalidade humana e consequente mudança de comportamento. Organizando um desenvolvimento coerente e lógico, para que com isso possa alcançar os objetivos que é refletir acerca do tema central.

2 A configuração do trânsito a partir do surgimento do automóvel

Não existe uma datação específica para o surgimento do automóvel. Frutos de adaptações tecnológicas constantes, o automóvel pode ser imaginado dentro dos primeiros sistemas de carruagens que depois dos animais foram adaptadas ao motor a vapor e posteriormente aos motores a combustível. No entanto, considera-se que o carro mais antigo da história foi criado por Karl Benz, na Alemanha, em 1885. O alemão, fundador da empresa alemã Mercedes-Benz e considerado o pai do automóvel, introduziu o uso do motor de combustão interna a gasolina.

Considerou-se a partir daí a viabilidade de um veículo autopropulsionado, que oferecesse condições maiores de comodidade, segurança e rapidez. A patente de Benz data de 29 de janeiro de 1886, na cidade de Mannheim. Após o modelo apresentado pelo alemão, vários outros foram sendo desenvolvidos. Um deles, criado no ano de 1884 por Gottlieb Daimler, possuía motores de dois tempos. Mais tarde, uma empresa francesa - a Panhard et Levassor - iniciou sua própria comercialização de veículos.

A Inglaterra largou atrás do resto do mundo devido à lei da bandeira vermelha

(1862), a qual permitia que apenas uma pessoa transitasse na parte da frente dos veículos, segurando uma bandeira vermelha como forma de aviso.

Após a Primeira Guerra Mundial iniciou-se a fabricação de carros populares, veículos compactos e produzidos em série. A controvérsia entre americanos e alemães quanto à paternidade do automóvel subsiste até hoje. Autores afirmando que foi Ford o responsável por introduzir os veículos automotores, outros afirmando que foi Benz. Na verdade, porém, Ford começou a fabricar automóveis em 1908, iniciou muito depois que Benz, em um período em que o alemão já havia patenteado a invenção. Talvez, o fato responsável por este equívoco tenha sido o sucesso que o americano teve ao introduzir a produção do automóvel em larga escala. O primeiro modelo, “Ford T”, vendeu cerca de 15 milhões de unidades, uma marca impressionante para a época.

No Brasil e em praticamente toda a América Latina, a produção do carro em série só se concretizou após a Segunda Guerra Mundial. Nesse período, o Brasil viveu uma explosão da indústria automobilística. No governo de Juscelino Kubitschek, montadoras de carro de todas as partes do mundo se instalaram no país. O sonho de consumo do brasileiro se tornou cada dia mais próximo da realidade de seu bolso.

2.1 O automóvel, o poder e o status adquirido

Ter um automóvel é o sonho da maioria das pessoas. Questão de facilitar a mobilidade, de otimizar o tempo, de segurança, de conforto, mas também de status. Ao se falar de poder na atualidade remeter-se-á nesta análise ao Capitalismo, observando que as formas de poder são micro estruturais, manifestados em todas as esferas sociais e nos distintos lugares de produção de verdade como na religião e na ciência dentre outros.

Nada pôde evitar a ascensão desse sistema, não há como evitar que se chegue a ele. Exemplo disso foram os países ditos socialistas que estão sucumbindo perante ele. Funciona para nós como o distribuidor de bens materiais e guarda em si o controle de todas as esferas da sociedade e submete a nossa vida muito mais que analisamos. O poder do capitalismo está no seu discurso e para se manter precisa necessariamente de autoridade discursiva.

De acordo com Saramago (2000) ,uma das ferramentas de controle que o Capitalismo tem ao seu dispor é a publicidade, elemento persuasivo, controle, e obtenção de lucro, há várias frases que configuram essa imagem de controle, todas sempre no imperativo, destaca-se entre elas duas: “você é nosso melhor cliente, mas, por favor, não vá dizer isso ao seu vizinho” (SARAMAGO. 2000; p.237) e “vender-lhe-íamos tudo quanto você necessitasse se

não preferíssemos que você precisasse do que temos para vender-lhe.” (SARAMAGO. 2000; p.282). Alerta assim para o consumismo do supérfluo, ou seja, a publicidade é responsável direta pelo desejo do consumidor, se ele não tem a necessidade de tal produto, é convencido dela através do discurso publicitário. O discurso é uma ferramenta de reprodução do poder social. Dijk (2008) define que nas relações complexas entre discurso e o poder social, o último é exercido como controle de um grupo, sobre outros grupos e seus membros.

Esse controle ocorre no interesse desta minoria, logo se pode falar em abuso de poder. Sendo assim, toda forma de controle sob aspecto comunicativo, ou seja, discurso caracteriza-se então como o controle do discurso dos outros. O discurso do Capitalismo é sem dúvida o discurso que impele ao poder e ao status.

É inegável que junto ao poder que advém da aquisição de um automóvel, vem juntamente o status. Status é a atribuição desse poder que acontece na relação com o outro. Ninguém teria status sozinho. O status só existe na comparação. De acordo com Saboya (2008) Status é o lugar simbólico que o indivíduo ocupa em um sistema de hierarquização social. Para o sociólogo Max Weber, (apud Saboya,2008) status é uma categoria social que remete à posição que o sujeito ocupa em um determinado sistema de estratificação social.

Na sociedade capitalista esse sistema de estratificação é chamado também de pirâmide social e a classificação ou divisão por estratos (camadas) corresponde a um nível de status social. Como esse sistema de estratificação social permite mobilidade (mudança) de uma camada a outra, dizemos que o indivíduo pode mudar de status social.

O status social não é definido apenas pelas normas legais, mas também pelos valores e pelas diretrizes que orientam uma determinada sociedade. Assim, ele inclui vários atributos e atitudes sociais que pertencem à esfera comportamental, não somente ao universo das leis. Ele é atribuído quando não depende do potencial individual para ser adquirido, ou seja, o sujeito nasce com este status.

O status adquirido requer do indivíduo esforço pessoal para ser conquistado. Ele deve exercer sua aptidão, seu saber, sua inteligência, seus talentos para rivalizar e vencer pessoas, conquistando assim a posição social que almeja. Assim, pode-se dizer que o status é também fruto de uma competição entre pessoas e associações, dando origem à ascensão social.

2.2 A acessibilidade ao automóvel na contemporaneidade

Com a popularização do automóvel e a melhoria no padrão de vida da classe média, o acesso a esse bem foi ficando mais fácil. Pessoas que trabalham duro para adquirir o bem, mas que frente ao mais possante sentem-se humilhados e menores. Ter um automóvel é participar de um estrato específico e melhorar o padrão desse automóvel é ascender nesse estrato. As pessoas veem no automóvel uma maneira de dizer ao outro: eu sou bem sucedido!

Segundo as concepções ambientalistas, defendidas por Skinner e seus seguidores, o indivíduo sempre tentará aumentar prazeres e diminuir dores e, para criar determinado comportamento, basta levar em consideração esta ideia. Assim, ao manipular elementos do ambiente, chamados por eles de estímulos é possível manipular o comportamento.

Adquirir um automóvel, e mais adquirir “o automóvel”, aquele mais caro, o mais potente, é certamente um estímulo que altera o comportamento humano, pois ao aumentar seu prazer pela aquisição do objeto, diminui a consequente dor da humilhação causada por não tê-lo e certamente ser “diminuído” frente aos outros por tal fato. Aqui se estabelece o conceito de comportamento operante está diretamente ligado ao ambiente pois:

O homem que é transportado se serve de um elemento do ambiente; um animal ou um automóvel constitui seu ambiente em movimento, seu ambiente mais próximo...um ambiente que o protege, mas que também se movimenta... (ROZENSTRATEN, 1988) APUD HOFFMAN, CRUZ E ALCHIERI (2003).

Operante porque ele comanda e seu comando é quem vai ditar o grau de proteção, conforto, segurança e eficácia do veículo. Assim, o homem que tem inata a característica do comando, ao adquirir o bem móvel que pode lhe propiciar a facilidade de demonstrar esse poder, tem esse comportamento alargado.

Dentre as necessidades humanas básicas estão evidenciadas as de status, poder, estima, que, dependendo do ambiente em que a pessoa foi nascida e criada. Anteriores a elas estão as necessidades fisiológicas, de segurança, de participação e posterior a elas a de auto-realização, que se pode dizer em muitos casos estão diretamente ligadas aos quesitos status e poder. Uma necessidade em qualquer ponto da hierarquia precisa ser atendida antes que a necessidade de nível seguinte se manifeste. Uma vez atendida, a necessidade deixa de se fazer sentir, passando para a ordem seguinte. (ROZENSTRATEN, (1988) APUD HOFFMAN, CRUZ E ALCHIERI (2003)).

Deve-se ter em vista, porém, que nem todos conseguem, mesmo com toda a mobilização de seu potencial, alcançar a vitória nesta batalha social. É comum, em nossos dias,

ver pessoas atingirem elevadas posições sociais, mediante ardis e meios nem sempre confiáveis. Na sociedade ocidental e capitalista, o status adquirido é o mais comum, pois ela é regida pela competição.

3. Comportamento no trânsito: Uma questão legal e de Psicologia Ambiental

Com a globalização, nota-se uma mudança no perfil da sociedade, bem como no crescimento urbano e acesso a meios de transportes motorizados, acarretando em um grave problema de saúde pública, evidenciados dentre outros, por violências e acidentes de trânsito, sequelas, incapacidade física e gastos hospitalares custeados pelo Sistema Único de Saúde, que arcou com mais de 140.000 internações por acidentes de trânsito em 2010. (MACEDO; OLIVEIRA, 2009; MALTA et al., 2011; COSTA; MANGUEIRA, 2014; FRANCO et al., 2015).

Tal fato marca uma epidemia atualmente que pode ser explicada por aproximadamente 1,5 milhões de acidentes de trânsito anualmente no Brasil, o que resulta em mais de 30 mil mortes e 400 mil lesões por este agravo (FRANCO et al., 2015). O perfil dos envolvidos nos acidentes de trânsito é determinado por indivíduos homens, jovens na faixa etária de 25 anos, tendo a motocicleta como veículo mais envolvido, sendo mais frequente nos finais de semana e no turno noturno. (COSTA; MANGUEIRA, 2014; PAIVA et al., 2015).

De acordo com dados do Denatran (2017), dos 45 milhões de motoristas no Brasil, quase 30 milhões são do sexo masculino. De acordo com os números, 71% dos acidentes no país são provocados pelos homens. Além disso, 70% das multas registradas são para motoristas do sexo masculino. Segundo o Censo do IBGE 2010, a população brasileira é composta por 49% de homens e 51% de mulheres. Em 2017, 42% das indenizações pagas para condutores dos veículos foram para o sexo masculino, contra apenas 7% para motoristas do sexo feminino.

Somente em 2018, de janeiro a maio, já foram pagas 148.164 indenizações por acidente de trânsito em todo o território nacional, sendo aproximadamente 111.123 sinistros pagos a vítimas do sexo masculino. (ABREU, 2018).

Entretanto, após 1999, observou-se que praticamente não houve mais reduções nas taxas de mortalidade atribuíveis às normas do CTB, fato que pode estar relacionado ao relaxamento na supervisão e no fiel cumprimento das sanções previstas na legislação. Os achados referentes ao predomínio nas taxas de mortalidade por acidentes de trânsito para o sexo masculino e jovens de ambos os sexos são semelhantes a outros estudos.

Esse perfil talvez seja consequência da maior exposição masculina e de jovens no trânsito, bem como por comportamentos determinados social e culturalmente, que os fazem assumir maiores riscos na condução de veículos, como maior velocidade, manobras mais arriscadas, uso de álcool, entre outros.

Em relação à frota de veículos no Brasil, entre os anos de 1998 a 2014, ela dobrou, passando de 24 milhões para 57 milhões de veículos. (ALMEIDA, 2016). Pesquisas referem que, com o aumento de veículos nas vias públicas, surge um importante problema social: a maior ocorrência de acidentes de trânsito. A motocicleta foi o tipo de veículo que mais aumentou no Brasil, saltando de 4,5 milhões para 22,8 milhões entre 2001 e 2014, salto justificado por ser uma opção de transporte mais econômica tanto de aquisição quanto de consumo de combustível e manutenção, comparada a outros veículos automotores, além das facilidades de tráfego e estacionamento.

Nesse contexto, tem sido verificado nos últimos anos um aumento de sua utilização como instrumento de trabalho na entrega de mercadorias, medicamentos, alimentos ou documentos, e até mesmo no transporte de passageiros. (ALMEIDA, 2016). Neste estudo, 76,9% do total dos óbitos ocorreram em motociclistas. A tendência crescente dos óbitos de motociclistas também tem sido encontrada na Grã-Bretanha, com aumento anual de 4,6% de internações de acidentados.

No Brasil, estudo realizado em Campinas, Estado de São Paulo registrou aumento expressivo dos acidentes de trânsito fatais com motociclistas, passando a representar, em 2008, 49,3% dos óbitos no trânsito (ALMEIDA, 2016) Decorre ai que no país, as motocicletas transformaram-se no maior fator do crescimento da mortalidade nas vias públicas, e os estudos apontam que a taxa de mortalidade por acidentes de moto cresceu de 4,8 por 100 mil habitantes para 5,7 por 100 mil habitantes entre 2008 e 2010, segundo dados do DETRAN (2017).

Em se tratando do índice de alcoolemia, importante ressaltar que o consumo de bebidas alcoólicas também é apontado em nosso país como um dos principais fatores causais de acidentes. Em aproximadamente 70% dos acidentes de trânsito violentos com mortes, o álcool é o principal responsável. De acordo com estatísticas do Grupo de Socorro Emergencial (GSE) do Corpo de Bombeiros do Rio de Janeiro, 30,9% dos motoristas que precisaram de socorro exibiam sinais da presença de teor alcoólico no organismo. (ABREU, et al,2006).

Por ser pouco divulgada a noção do verdadeiro teor alcoólico das bebidas é que se devem dar atenção às chamadas “bebidas leves”. É importante observar que qualquer bebida contém a mesma quantidade de álcool puro por dose padrão e, ao beber um copo de 300ml ou uma “latinha” (350 ml) de cerveja, estaremos ingerindo a mesma quantidade de álcool puro, ou

seja, em torno de 12 gramas, a mesma quantidade que há em uma taça de vinho ou dose de cachaça / uísque, alcançando a taxa de 0,2g/l (alcoolemia). Portanto, uma pessoa pode atingir 0,6g/l de álcool ao consumir três latas de cerveja ou três doses de uísque, variando um pouco conforme a massa corporal e a sensibilidade ao álcool do organismo (ABREU, et al,2006).

Algumas formas de enfrentamento e controle de acidentes no trânsito foram implementadas no Brasil, entre elas se destacam o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), em 1998, que define atribuições aos órgãos ligados ao trânsito e estabelece normas de conduta, infrações e penalidades para os usuários e a Lei Seca, de 2008, que alterou parte do CTB e instituiu taxa de alcoolemia zero para todos os condutores de veículo automotor e estabeleceu penalidades como multa, suspensão do direito de dirigir por 12 meses e apreensão do veículo na identificação de qualquer concentração de álcool por litro de sangue e mais, classificou como crime com pena de reclusão, quando a concentração de álcool for superior a 0,6g/L 10. (ABREU, 2018)

Ainda conforme Abreu (2018) estudos brasileiros analisaram o impacto dessas legislações nos acidentes de trânsito e mostraram que o efeito do CTB começou a ser sentido, em todo o país, já durante o Carnaval de 1998, um mês após o início de sua vigência, quando houve uma redução de 45% no número de acidentes em relação ao mesmo período de 1997 . Em relação à Lei Seca, pesquisa realizada nas capitais brasileiras identificou que nos dois primeiros meses após a sua implantação no país, em 2008, a frequência dos condutores que informaram dirigir após beber diminuiu de 2,2% para 1,3%, mas voltou a aumentar para 2,8%, em 2009. (ABREU, 2018)

Outros estudos estimam que a Lei Seca foi responsável pela redução em 28,3% das internações hospitalares decorrentes de acidentes de trânsito, em 42% do tempo de internação e em 36% dos gastos hospitalares, que por sua vez resultou em economia de mais de R\$ 23 milhões aos cofres públicos. (ABREU, 2018)

O Ministério da Saúde, ao analisar o indicador Anos Potenciais de Vida Perdidos (APVP), aponta que, por incidir com elevada frequência no grupo de adolescentes e adultos jovens, os acidentes e violências são responsáveis pelo maior número de APVP. E ainda acrescenta que, no Brasil, esse indicador aumentou 30% em relação a acidentes e violências nos últimos anos enquanto, para as causas naturais, os dados encontram-se em queda. Afirma-se até que os acidentes nas madrugadas dos fins de semana são provocados pela junção dos dois maiores vilões implicados na gênese dos acidentes de trânsito, o álcool e a sonolência. (ABREU,2006).

Esses poucos dados denotam que estudos nesse sentido precisam ser realizados e aprofundados para que seja significado o risco relacionado ao chamado uso social do álcool, direção e acidentes. Portanto, sendo os acidentes de trânsito influenciados pelo uso de bebidas alcoólicas, passíveis de prevenção efetiva, deve-se chamar a atenção para a necessidade de maior conscientização e responsabilização de todos os envolvidos. Fica claro que, para a sociedade, é irreparável o ônus causado pela perda de pessoas em idade produtiva.

De acordo com Gunther (1998, apud HOFFMAN, CRUZ E ALCHIERI 2003) tudo que o ser humano realiza para pensar, sentir, agir e que corresponde a seu comportamento interessa à psicologia do trânsito por que certamente inferirá na sua ação sobre esse. A subjetividade do indivíduo então passa ser esse objeto uma vez que não se pode entender o indivíduo sem sua intersecção com o meio em que vive.

Nesse contexto, surge a psicologia ambiental cujo papel é estudar o comportamento e de que forma ele age no ambiente formulando-o e reformulando em consequências dessas ações.

3.1 Questões de Trânsito e a Psicologia Ambiental

De acordo com Prochansky, Ittelson e Rivlin (1970 apud GUNTHER e ROZESTRANTEN, 2005) a psicologia ambiental se diferencia das outras ciências, devido a priorização de uma análise da interrelação ativa entre o indivíduo e o ambiente, não se limitando ao estudo de estímulos e respostas (proposição de Skinner entre outros).

Esses autores indicam ainda quatro aspectos que dão razão à existência da psicologia ambiental: estuda o ambiente ordenado e definido pelo indivíduo; seus problemas científicos estão relacionados com problemas sociais emergentes; é de natureza multidisciplinar; e estuda o indivíduo como parte integrada de toda situação problemática.

Ainda segundo Gunther (1998 apud HOFFMAN, CRUZ e ALCHIERI 2003): Trabalhar a Psicologia Ambiental significa levar em conta um exame rigoroso e objetivo: a) do ambiente físico, b) das relações recíprocas do indivíduo com o ambiente, c) dos aspectos socioculturais e normativos. Assim cabe ao psicólogo do trânsito mais além das questões técnicas para habilitação ao volante, cuidar dos antecedentes do comportamento do indivíduo e isso inclui a interdependência desses antecedentes com seu comportamento. Decerto essa tarefa também se refere ao comportamento do indivíduo em relação à aquisição e posse do veículo, pois essa inferência certamente contribuirá para uma avaliação desse condutor.

O indivíduo que supervaloriza a posse do automóvel e o considera como uma

extensão de si ou de sua casa ou mesmo de sua família, tenderá a ter valores conflituosos no trânsito. Ainda segundo Rozenstraten (2003:23)

Precisamos abandonar a idéia deque o trânsito é um assunto só do DETRAN, do CONTRAN, do DNER. Os órgãos públicos colocam as placas de sinalização, marcam as ruas etc., mas quem faz o trânsito somos nós. Eles podem fazer o Código Nacional de Trânsito, mas quem obedece ou desobedece somos nós. Todos nós participamos do trânsito e nessa medida temos uma certa parcela de responsabilidade nisso.

Assim entende-se que a maior parte dos problemas no trânsito está evidenciada por problemas com a ordem do poder. O trânsito é violento porque nele há manifestações de poder e conflitos pessoais e sociais mal resolvidos e isso é ambiente. O trânsito espelha a nossa sociedade extremamente desigual, mas espelha também o ser humano que é levado pela ambição e o desejo de ser evidenciado de forma diferente. O Estado é ausente, há pouca fiscalização e escassas punições porque automóveis particulares são sinais externos de força social e status. Foram elevados a ícones da classe bem-sucedida, que detêm o poder. Para os excluídos, são ilusórias escadas de ascensão social fomentadas pelo consumo.

Miranda (2007) aponta que é necessário mudar a estrutura de poder que há por trás da cultura do automóvel. Carros particulares representam apenas 30% dos deslocamentos de trânsito nas cidades. O condutor ao veículo por vezes esquece que também é pedestre. Para acabar com a violência outorgada, precisamos descortinar uma mudança comportamental profunda, que equilibre as forças dentro do trânsito. Essa mudança ocorre no macro, mas inicia no micro. É na atitude do indivíduo, no seu posicionamento perante uma sociedade que o empurra infinitamente ao consumismo, que essa situação pode mudar.

Assim, o trânsito passa a ser visto como um bem social que pertence a todos. Todos têm direito ao trânsito, que não pertence somente a um ou a outro. Se alguém tem direito, também tem deveres em relação aos outros, e vice-versa. Teria que haver uma mudança de consciência de que o trânsito é de todos e para todos. Aí ocorreria uma tentativa de todo mundo permanecer vivo, alcançar seu destino e ninguém se ferir ou morrer. Seria um benefício para todos na sociedade, nesse sentido, o trânsito deveria ser um exercício de convivência pacífica."

Considerações Finais

As demandas do trânsito no Brasil incentivam à crescente aquisição de uma concepção ambientalista que vê o homem como ser passivo, que pode ser manipulado e controlado pela simples alteração do ambiente ou situação em que se encontra. Mas qualquer concepção,

inclusive a concepção ambientalista precisa explicar os processos pelos quais o indivíduo raciocina e se apropria do conhecimento.

Há uma pressão social grande sobre quem está no volante, ou seja, a sociedade espera que o condutor se comporte de maneira preestabelecida, o que acaba se refletindo no trânsito e o carro se transforma num referencial poderoso para a orientação do comportamento.

O carro representa para a sociedade a audácia, a coragem, o respeito, a conquista, o sucesso, o poder, o prestígio, a velocidade, a liberdade e a felicidade do condutor. Essa não é uma visão atual, nem é fruto dessa geração, ela vem sendo condicionada através do tempo e foi exacerbada com a ascensão e monopólio do Capitalismo, portanto não é nada que se altere de uma hora pra outra.

Rever esses ideais é trabalho de uma educação voltada para o trânsito, mas, sobretudo uma educação humanizada que ponha o ser humano em seu local de origem, sem ser extensão da máquina ou que se diminua ou se equipare a essa. É preciso antes de qualquer coisa inferir nas formas em que o conhecimento chega ao homem e essa mudança é social, é ambiental, é psicológica e principalmente educacional.

Referências

ABREU, Angela Maria Mendes, et al. O impacto do álcool na mortalidade em acidentes de trânsito: uma questão de saúde pública. *Esc Anna Nery R Enferm* 2006 abr; 10 (1): 87 - 94. Disponível <http://www.scielo.br/pdf/ean/v10n1/v10n1a11.pdf>. Acesso em 10 de novembro de 2018.

ABREU, Débora Regina de Oliveira et al. Impacto do Código de Trânsito Brasileiro e da Lei Seca na mortalidade por acidentes de trânsito. *Cad. Saúde Pública* 2018; 34(8):e00122117 Disponível em <http://www.scielo.br/pdf/csp/v34n8/1678-4464-csp-34-08-e00122117.pdf>. Acesso em 14 de novembro de 2018.

BRASIL. AGÊNCIA SENADO. Disponível em www.senado.gov.br/noticias/Jornal/emdiscussao/motos/brasil/o-aumento-do-numero-de-vitimas-e-mortes-de-motociclistas-por-caoa-de-mais-acidentes-de-transito-com-motocicletas-em-cidades-do-interior-do-pais.aspx. Acesso 12 de novembro de 2018.

BRASIL. Ministério da Saúde. Regulamento Técnico dos Sistemas Estaduais de Urgência e Emergência. Portaria nº 2.048/GM de 05 de novembro de 2002. Disponível em www.saude.gov.br/gt Acesso em: 02 novembro, 2018.

COSTA, M. J.; MANGUEIRA, J. O. Perfil epidemiológico de ocorrências no trânsito no Brasil Revisão Integrativa. *S A N A R E*, v. 13, n. 2, p.110- 116, 2014.

DIJK. T. A. Van. **Discurso e Poder**. Org. Judith Hoffnagel, Karina Falcone — São Paulo: Contexto. 2008.

FOUCAULT, Michel. A ordem do discurso. Trad.: Laura Fraga de Almeida Sampaio – 18ªed. - São Paulo: Loyola. 2009.

GREGOLIN, Maria do Rosário. **Foucault e Pêcheux na análise do discurso- diálogos & duelos**. 2ªed. São Carlos, SP: Claraluz.2006.

HOFFMANN, M. H., CRUZ, R. M. & ALCHIERI, J. C. **Comportamento humano no trânsito**. São Paulo: Casa do Psicólogo. 2003.

HUTCHEON, Linda. **Poética do pós-modernismo: história, teoria, ficção**. Trad. Ricardo Cruz — Rio de Janeiro: Imago Ed.1991.

MALTA, D. C.; MASCARENHA, M. D.; BERNAL, R. T.; PEREIRA, C.; MINAYO, M. C.; MORAIS, O. L. Análise das ocorrências das lesões no trânsito e fatores relacionados segundo resultados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD) – Brasil, 2008. **Revista Ciência & Saúde Coletiva**, v. 16, n. 9, p. 3679-3687, 2011.

MIRANDA José de <http://www.apocalipsemotorizado.net/2007/05/24/carro-poder-e-violencia/> Disponível em 01 de junho de 2012.

BRASIL. DETRAN. PORTAL DO TRANSITO. Disponível em <http://www.detran.ba.gov.br/noticias/2017-12-01/mais-de-r-52-bi-sao-gastos-com-acidentes-de-transito-no-pais>. Acesso em novembro de 2018.

ROZESTRATEN. R. J. A. Novos caminhos para a psicologia do trânsito. **Rev. Psicologia Ciência e Profissão**, 20(4), 80-85. 2003

SABOYA Patrícia. <http://www.dicionarioinformal.com.br/status/> Disponível em 02 de junho de 2012.

SARAMAGO, José. **A caverna**. São Paulo: Companhia das Letras.2000.

SILVA, Fabíola Garcia da; DAGOSTIN, Carla Giovana. A relevância de produzir conhecimento social e científico sobre o comportamento humano no trânsito. **Estud. psicol. (Natal)**, Natal, v. 11, n. 1, abr. 2006. Disponível em www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1413294X2006000100014&lng=es&nrm=iso Acessp em 02 jun. 2018. <http://dx.doi.org/10.1590/S1413-294X2006000100014>

TOMBINI. Nelson Antonio. **Carro: poder, virilidade e falta de educação**. http://abetran.org.br/index.php?option=com_content&task=view&id=1045&Itemid=2 Disponível em 02 de junho de 2018.