

DEZ VERDADES QUE IMPEDEM A MELHORIA DO TRÂNSITO

Julyver Modesto de Araujo

Trabalho com trânsito há treze anos, talvez um tempo muito curto frente a outros profissionais que se dedicam há muito mais tempo às questões que envolvem a convivência social, na utilização da via pública. Neste tempo, porém, tive a oportunidade de conhecer, de perto, o “ser humano motorizado”, exercendo desde a atividade de fiscalização de trânsito, nos meus primeiros anos de atividade profissional, como Tenente da Polícia Militar, no policiamento de trânsito da área central da capital paulista, até a função de Conselheiro do órgão máximo de trânsito no Estado, julgando os recursos de trânsito em segunda (e última) instância.

Já vi muito contingente de trânsito¹, já socorri muita gente ferida, já recolhi pedaços de corpos mutilados, já cobri de jornal pedestre atropelado e já tive que ligar para parente de vítima (sem exagero e não exatamente nesta ordem). Também autuei muito motorista infrator, já removi muito veículo irregular e já prendi muito criminoso. Cansei de ouvir desculpa de infrator de trânsito: “foi só um minutinho”, “juro que foi a primeira vez”, “eu não costumo fazer isso”, “já estou saindo” etc etc etc.

Desde que comecei a me dedicar à produção de conhecimento na área de trânsito, estudando, escrevendo e ensinando, já ouvi muito discurso inflamado, muita promessa de mudança e muita intenção boa, de gente igualmente boa.

Só não consegui entender, ainda, porque as coisas não melhoram.

Muito se fala em educação, em engenharia e em fiscalização, como os pilares das soluções para a gestão do trânsito. Muito se cobra a atuação do Poder público e, com muito mais frequência que se deveria, altera-se constantemente a legislação de trânsito, para buscar condições melhores de trânsito. E onde está a falha? O que nós, profissionais do trânsito, ainda temos que fazer para que nosso árduo trabalho não seja em vão?

É preciso, por certo, mais que atitude. É preciso conscientização! E não me refiro à conscientização da sala de aula, com a esperança de mudança de comportamento. Trato aqui de se buscar verdadeiramente a nossa própria consciência do mundo que nos cerca, no puro significado de compreensão das coisas, como são e porque são.

Cheguei à conclusão, com essa inquietação constante, de que, por mais sangue e suor que sejam derramados, nada vai mudar, enquanto o homem não perceber que conviver bem no trânsito não é apenas saber dirigir e cumprir as leis.

Ainda que a atuação do Poder público seja exemplar ao extremo, na gestão do trânsito, persistirão os conflitos viários, continuarão a existir infratores de trânsito e pessoas terão suas vidas interrompidas nos contingentes de trânsito. E por quê?

Não se trata de ser pessimista em exagero, mas vejamos a problemática da forma mais isenta que nos seja possível, por mais que a paixão daqueles que trabalham na área nos faça erguer o véu da confiança e credibilidade em nosso próprio trabalho, como se apenas o nosso ofício e dedicação fossem suficientes para resolver os problemas do trânsito.

Deixemos de lado, por um momento, o conceito técnico de trânsito, previsto no artigo 1º, § 1º, do Código de Trânsito Brasileiro e resumido em seu Anexo I: *movimentação e imobilização de veículos, pessoas e animais nas vias terrestres*. Do ponto de vista de fenômeno social, o que é o trânsito senão o palco onde as pessoas representam os mais diferentes papéis, convivem, travam a disputa por espaços, deslocam-se aos seus objetivos, administram os seus conflitos e põem à prova a sua (im)paciência e a sua (in)tolerância? Não quero me atrever a traçar um perfil psicológico ou sociológico deste fenômeno, posto que não é minha área de formação acadêmica, mas conclui, pela

¹ **CONTINGENTE DE TRÂNSITO:** todo evento ocorrido entre veículos, pessoas e/ou animais, durante a utilização da via pública, em que se verifique a ocorrência de fatos naturais, associados entre si ou a uma ação ou omissão humana, de que resulte dano patrimonial, lesão ou morte. Trata-se de um neologismo, em substituição à expressão “acidente de trânsito”, cuja proposta pode ser lida em <http://www.abprtran.org/modules/news/article.php?storyid=57>.

experiência, que existem algumas verdades que impedem a melhoria do trânsito, as quais descrevo a seguir.

A obviedade de algumas delas pode vir a desmerecer a atenção do leitor, mas ressalto que, é justamente por serem óbvias, que não nos damos conta de sua importância. Enquanto não estivermos conscientes destes fatores, de nada adianta clamarmos pela melhoria do trânsito, pois não existe passe de mágica que remova totalmente os obstáculos pré-existentes e não resolvidos.

1ª VERDADE

EXISTEM MOTIVAÇÕES DIFERENTES PARA MUDANÇA DE COMPORTAMENTO

Cada um de nós tem uma história própria de vida, marcada pelas suas conquistas e derrotas, pela sua formação pessoal, familiar, religiosa e social, o que faz com que cada pessoa tenha seus próprios motivos para mudar um comportamento já adotado.

A educação recebida na família, por exemplo, constitui um importante ingrediente para que a pessoa respeite (ou não) o interesse coletivo, aceite (ou não) as regras sociais, entenda (ou não) a vigilância do Estado. Para aqueles que não foram criados com o senso do cumprimento de regras, de nada vale a existência da lei, sendo particularmente inócua a fiscalização estatal.

O trânsito está cheio de exemplos de pessoas que descumprem sistematicamente a legislação de trânsito, que têm praticamente uma coleção de multas e pontos registrados em seu prontuário.

Alguns motoristas mudam quando são multados, outros pelo medo de serem, alguns tanto porque perderam alguém próximo em um contingente de trânsito, outros pelo medo de perderem. Cada um tem sua própria motivação.

O educador de trânsito não pode achar que suas palavras bonitas serão suficientes para tocar o coração de quem as ouve e, com isso, passarem a ser bons motoristas. As aulas teóricas, nos Centros de Formação de Condutores, podem exagerar na utilização de vídeos de atrocidades, de vítimas fatais, de absurdos no trânsito, que, para muitos, isso não vai passar de diversão (quem é instrutor sabe disso: tem aluno que pede para assistir a tais cenas).

Nosso discurso é, muitas vezes, vazio: quem nunca cometeu uma infração de trânsito? Nós, profissionais do trânsito, sabemos, como ninguém, quais são as regras a serem seguidas e quais são as consequências (fáticas e de Direito) para quem não as cumpre. Mas será que todos nós seguimos, à risca, as normas viárias? Quantas vezes, falamos de segurança do trânsito e, ato contínuo, adotamos um comportamento inseguro?

Aliás, é até difícil ser o “certinho da turma”. Quem atravessa sempre pela faixa de pedestres, a ponto de andar até o final do quarteirão, para acessá-la, ou utiliza o cinto de segurança no banco de trás, a ponto de cobrar do motorista que o cinto não está disponível, sabe bem do que estou tratando. A realidade é que o grupo social comporta-se de maneira desregrada e o que é certo passa a ser o anti-social.

Muita gente que não percebe a necessidade de um comportamento seguro no trânsito, transforma-se quando tem uma vítima na sua família. O morto no contingente de trânsito, que era uma simples estatística, passa a ter identidade e, aí sim, desperta a consciência de quem está próximo.

Interessante notar que as pessoas que são vítimas dos contingentes de trânsito, com morte ou lesão de familiares, passam a vociferar contra a impunidade, clamam pela Justiça, criam Associações, apelam ao Poder público por ações efetivas para a melhoria da segurança, mas somente exibem tal comportamento, na maioria das vezes, porque sentiram de perto a violência do trânsito.

Da discussão para a ação, não podemos nos enganar, o caminho é mais longo do que se imagina. Apenas a existência da lei não é suficiente para que a vida em sociedade siga todas as regras estabelecidas para a boa ordem pública. Nem mesmo a sua fiscalização constante o é. Se colocarmos a tábua de salvação nos agentes fiscalizadores, reconheceremos a falência do próprio

homem, que, como ser social, abre mão de sua liberdade para viver em sociedade, já o dizia Rousseau.²

O fato é que as convicções individuais constituem o alicerce para a compreensão de cada pessoa e o ponto de partida para a mudança de seu comportamento – ou se aceita mudar, porque se acredita que isso é o melhor para si, ou se alteram as próprias convicções individuais, para uma nova visão de mundo. Este é o trabalho do educador de trânsito: entender que as pessoas não são iguais e abandonar as velhas receitas, buscando, acima de tudo, fazer com que cada um encontre a sua própria motivação.

2ª. VERDADE

A COMPLEXIDADE DAS RELAÇÕES SOCIAIS E A EVOLUÇÃO TECNOLÓGICA SÃO INCOMPATÍVEIS COM A SEGURANÇA DO TRÂNSITO

Temos, hoje, uma infinidade de bens tecnológicos que auxiliam a nossa vida: de celular a GPS, tudo disponível para a solução dos nossos triviais problemas.

Para o sociólogo polonês Zygmunt Baumann³, se antes o homem não sabia se trabalhava para viver ou se vivia para trabalhar, atualmente, na sociedade pós-moderna, dedicada a um consumismo cada vez mais exagerado, o homem não sabe se é necessário consumir para viver ou se o homem vive para poder consumir. Queremos sempre mais e queremos a novidade.

Se o automóvel faz parte, cada vez mais, da nossa vida, como compatibilizar essas maravilhas da vida moderna, com a segurança do trânsito? Será que adianta explicar para o motorista que não se deve utilizar o telefone celular enquanto dirige, por que, além de perigosa, essa conduta pode acarretar uma multa de R\$ 85,13? Será que adianta coibir, na lei, a utilização de aparelho automotivo gerador de imagens, do tipo DVD, mesmo sabendo que o condutor passa horas sozinho no interior do seu automóvel e que, portanto, vai adorar essa novidade como passatempo? Será que o condutor vai conseguir fazer a barba em casa, mesmo sabendo que está atrasado e que pode se barbear, com o “novíssimo” aparelho elétrico, enquanto conduz seu veículo?

Toda esta evolução tecnológica tem como agravante a complexidade de nossas relações sociais: precisamos estar o tempo todo “conectados” com o mundo. Estou no trânsito e meu telefone toca. Por que não atendê-lo? O semáforo fechou e recebi uma mensagem no celular. Por que não respondê-la? E se o aparelho for um moderníssimo “Blackberry”, um “Palm” ou um “Smartphone”, por que não aproveitar também para navegar na internet, responder aos e-mails e postar a última novidade no “twitter”? Vivemos constantemente sob esses dilemas, como se disto tratasse a nossa existência.

Não há outra conclusão: na sociedade atual, ou NÃO CONVÉM ser motorista ou se deve decidir ser um motorista desconectado do mundo, a começar sem o celular. O que é mais importante: o seu contato “inadiável” ou a condução segura do automóvel? Cada um que decida.

E não é só isto, pois não vivemos apenas em comunidades virtuais; temos compromissos, amigos, festas, eventos, confraternizações e toda uma série de oportunidades para colocar em prova nossa capacidade de conciliar os nossos interesses com a segurança do trânsito. Até que ponto a existência (e fiscalização) de uma “lei seca”, por exemplo, é capaz de alterar a forma como nos relacionamos?

² Jean Jacques Rosseau foi uma das figuras mais marcantes do Iluminismo Francês e é considerado pai da igualdade civil. Sua frase “O homem nasce livre”, da obra “O Contrato social” veio a se tornar o primeiro artigo da “Declaração dos direitos do homem e do cidadão”, aprovada em virtude da Revolução Francesa de 1789.

³ Recomendo, de Zygmunt Baumann, a obra “Vidas desperdiçadas”, em que o autor trata da produção do refugio humano, como produto inevitável da sociedade, consequência da modernização e efeito colateral da construção da ordem e do progresso econômico.

3ª. VERDADE

O HOMEM NÃO ACEITA PERDER TEMPO NO TRÂNSITO

Exceto para aqueles que vivem da condução de veículos, como caminhoneiros, taxistas, condutores de transporte escolar, entre outros, dirigir não é atividade essencial, mas NECESSIDADE. Exceto para aqueles que estão viajando ou passeando, dirigir não é passatempo, mas NECESSIDADE.

Portanto, o tempo que se passa no trânsito é um tempo “perdido”. E considerável: nas grandes cidades, não há nem mais horário de pico, pois qualquer horário é de difícil locomoção – o que se fazer durante o tempo que se gasta no trânsito?

Esta verdade também explica as condutas narradas anteriormente, mas vai além: é justamente para não perder tempo no trânsito, que o condutor, por exemplo, aproveita para ler um jornal ou a condutora retoca a maquiagem (e vice-versa), enquanto dirige.

Por outro lado, os que vivem da condução de veículos ou que estão em viagem, igualmente demonstram não querer perder tempo no trânsito. Afinal, fomos criados com a idéia de que “tempo é dinheiro”, não é mesmo?

4ª. VERDADE

EXISTE UMA CULTURA ACENTUADA DE ADORAÇÃO AO AUTOMÓVEL

Ainda que muitas pessoas defendam a idéia de que precisam do carro para se locomover, o fato é que, ainda hoje, temos uma cultura decorrente do século passado, quando o automóvel era novidade, de adoração ao veículo, que, sem dúvida, é um dos objetos de consumo mais desejado.

O veículo projeta o indivíduo no meio social, permite a sua exposição como alguém bem sucedido e traz oportunidades que não surgiriam se estivéssemos tratando de um pedestre. Quem nunca estranhou quando viu uma pessoa bem sucedida com um carro velho? Ou andando a pé? Nosso inconsciente está programado para perceber que há algo de estranho no ar.

A relação travada com o veículo é percebida, nitidamente, pelas caracterizações particulares que alguns adoram (o famoso *tunning*) ou, até mesmo, pela utilização de adesivos que demonstram o apego sentimental: “Cuidado, bebê a bordo”, “Eu amo a minha esposa” ou que vinculam o veículo às paixões do condutor, como os referentes a times de futebol, clubes, rádios, marcas famosas etc

Até mesmo a obtenção da Carteira Nacional de Habilitação é tida não apenas como conquista, mas como direito; aliás, a própria lei, ao tratar da penalidade aplicada àquele que atinge 20 pontos em seu prontuário, nomina-a como suspensão do DIREITO de dirigir. Ou seja, independente da natureza jurídica da concessão do documento ao interessado, isto é entendido como um DIREITO, o direito de ser motorizado e ser livre para se locomover como os outros.

Muitas pessoas, atualmente, têm optado pelo transporte público ou meios alternativos de deslocamento, como a bicicleta. Reconheço que é uma realidade não acessível a todos, seja pelas distâncias a serem percorridas, pelo incômodo ou pela (má) qualidade do transporte público em algumas cidades. Mas será que já paramos para analisar a viabilidade de mudança do nosso comportamento, relegando o automóvel a outro plano?

Pode parecer absurdo, mas algumas pessoas não acham normal quando eu digo que não tenho carro. Se formos, entretanto, calcular o custo de se ter um automóvel, veremos que, mesmo usando o transporte coletivo nos horários mais tranquilos e optando pelo táxi, quando quiser mais comodidade, gastamos menos do que se escolhemos ser proprietários do automotor: nada de combustível, licenciamento anual, IPVA, DPVAT, seguro, vaga de estacionamento, manutenção, lavagem e responsabilidade por danos causados. Por que não esta escolha?

5ª. VERDADE

O VEÍCULO É A EXTENSÃO DO ESPAÇO PRIVADO, NO USO DE UM BEM PÚBLICO

Como incutir na cabeça do usuário da via pública, que a utilização do seu patrimônio está sujeita às regras sociais? Quando estamos no interior do automóvel, a idéia que temos é que se trata de um espaço privado. Dentro do veículo, o(a) condutor(a) se sente em uma redoma de vidro: come, bebe, fuma, ouve som, assiste vídeos, lê, namora, faz sexo, tira meleca do nariz, canta sozinho, discute relação, estuda para prova, leva cachorro para passear, penteia o cabelo, troca de roupa, passa maquiagem, fala ao telefone celular, resolve problemas familiares e do escritório.

A referência ao veículo não é apenas de posse, mas como extensão do próprio corpo: “o motorista ME fechou”, “o motociclista quebrou o MEU retrovisor”, “o outro veículo bateu na MINHA traseira”, “hoje furou o MEU pneu”, “amassou toda a MINHA lateral”.

Esta percepção representa, inclusive, uma séria dificuldade de se aceitar a fiscalização estatal, principalmente por agentes civis, em substituição aos policiais militares, transmitindo-se a idéia de que quem não é policial não tem poder para fiscalizar veículos (o que é uma concepção equivocada, dada a natureza do que se denominou chamar de poder de polícia administrativa de trânsito).

6ª. VERDADE

A SATISFAÇÃO DOS INTERESSES INDIVIDUAIS SE SOBREPÕE AO BEM COLETIVO

O que importa no trânsito, assim como na vida, é a satisfação da necessidade pessoal, ainda que contrária ao interesse público. A importância maior que damos ao nosso problema, em detrimento às condições de segurança para a coletividade, reflete-se nitidamente nos seguintes pensamentos, infelizmente comuns:

- para que usar o cinto, se ele atrapalha?
- se é mais fácil ir de carro, ainda que se tenha bebido, para que gastar com táxi?
- por que se submeter ao transtorno do transporte coletivo, se posso andar sozinho no meu carro, usando o meu carro como bem entender?
- para que dormir, antes de dirigir, se existe horário para se chegar a algum lugar?
- por que assoprar o “bafômetro”, se não sou obrigado a criar prova contra a minha pessoa?
- por que não atender aos apelos da criança, para ser transportada no colo do motorista ou no banco da frente, se é o único jeito de fazê-la parar de chorar?
- por que obedecer ao “rodízio de veículos” se preciso usar o meu carro?
- por que esperar o semáforo abrir, se não tem nenhum carro passando na via transversal?
- por que respeitar a proibição de trânsito de caminhões, se preciso fazer uma entrega justamente naquela rua?

A lista é, realmente, infundável.

Somos, no mais das vezes, egoístas, preocupados apenas com o nosso bem estar. Neste ponto, não há como discordar de Friedrich Nietzsche, influente filósofo alemão do século XIX, segundo quem o sentimento humano nada mais é do que a tentativa de satisfação de uma vontade individual, visando o bem estar próprio.

O motorista não tem uma verdadeira noção do impacto de toda ação individual, no trânsito como um todo. A mãe que estaciona o veículo em fila dupla, na frente da escola do filho, está com a melhor das intenções, em relação à comodidade e (suposta) segurança da criança, mas não percebe o impacto que causa, na fila de veículos que se forma.

7ª. VERDADE

A CORRUPÇÃO É UM MAL QUE ASSOLA A HUMANIDADE E DETURPA QUALQUER BOA INTENÇÃO

O homem é corrupto. Não estou dizendo que todo homem é corrupto, mas que existem, em todo canto, acima das boas intenções, comportamentos escusos que comprometem a segurança do trânsito.

Muita gente reclama da corrupção no Poder público. Costumo dizer, entretanto, que não existem policiais, nem políticos, nem fiscais corruptos; existem, sim, pessoas corruptas que ingressam para a Polícia, para a Política ou para a Fiscalização. O cidadão que recebe troco a mais no supermercado e não devolve a diferença, dificilmente saberá se comportar frente às inúmeras facilidades de corrupção na vida pública.

Já recebi, por diversas vezes, propostas indecentes para não desempenhar a minha função, como servidor público. Não sou o único, com certeza. Aliás, dificilmente alguém que trabalhe com fiscalização (em qualquer área) não tenha recebido. Penso que dois são os principais motivos daqueles que não se corrompem: os freios morais individuais e/ou o medo de ser surpreendido. Mas a corrupção existe: é fato. Não estou generalizando, nem sendo leviano: um simples acompanhamento do trabalho dos órgãos Corregedores ou uma rápida pesquisa no Poder Judiciário nos enche de exemplos concretos.

Se a sociedade necessita de vigilância constante, para que se sinta compelida ao cumprimento de regras, a ponto de se tornar uma sociedade disciplinadora, nos termos apontados por Michel Foucault, em “Vigiar e punir”⁴, ainda que o sistema seja o mais ideal possível, como o “Panóptico”⁵ de Bentham, a questão é saber: “quem vigia aquele que vigia”?, “quem fiscaliza aquele que fiscaliza”?

No trânsito, tenho convicção de que um processo de formação de condutores e uma atuação fiscalizadora incorruptíveis trariam melhorias significativas para a segurança do trânsito. É simples: quem não pode dirigir não deveria pagar para que isso fosse autorizado, com o beneplácito ilegal de quem é responsável pela segurança. Este é um combate que todos devemos aderir.

8ª. VERDADE

O “JEITINHO BRASILEIRO” É FATOR TANTO DE CORRUPÇÃO QUANTO DE ILUSÃO

O famoso “jeitinho brasileiro”, característica que, de tão comum e aceita socialmente, passou a ser motivo de orgulho, é uma prática nefasta e perigosa para o trânsito. Refiro-me ao comportamento egoísta de querer resolver o seu próprio problema, sem enfrentar as consequências do seu ato. Muitos motoristas que, reconhecidamente, cometeram a infração de trânsito, não aceitam que sejam punidos de acordo com a lei, válida para todos.

Existe, até mesmo, uma relação perigosa entre o favorecimento individual e a corrupção, pois só existe corrupto quando há quem corrompe.

Muitos motoristas que reclamam da “indústria de multas” sentem-se à vontade para “oferecer um cafezinho” quando são abordados, esta é uma verdade. A completa maioria de

⁴ A comparação utilizada talvez não seja a mais ideal, mas tem como propósito despertar a consciência sobre a necessidade de vigilância e punição. “Vigiar e punir” é uma obra de 1975, do francês Michel Foucault, que analisa os sistemas penais ocidentais da era moderna.

⁵ A invenção do panóptico é atribuída ao filósofo Jeremy Bentham, em 1785, como um design ideal para as prisões e outros locais em que haja a necessidade de vigilância, como manicômios, escolas, hospitais e fábricas. A idéia, resumidamente, era construir uma torre de observação, localizada no pátio central do edifício, por meio da qual um vigilante pudesse observar todas as outras pessoas, sem que estas soubessem se estavam ou não sendo observadas.

policiais honestos que, felizmente, nosso país possui, está acostumada a prender esses motoristas por “corrupção ativa” (sim, isto é crime, previsto no artigo 333 do Código Penal, conhecido vulgarmente como “suborno”).

Mas não me ateno apenas à oferta de vantagens indevidas, mas ao sentimento comum de que “quem pode mais, chora menos”. Se todos somos iguais perante a lei (princípio da igualdade jurídica, previsto no artigo 5º da Constituição Federal), por que é que determinadas pessoas pensam que estão acima dela? Por qual motivo o motorista amigo de Fulano ou filho de Beltrano não deve sofrer as consequências da lei? Esta é uma idéia deturpada e que deve ser duramente enfrentada pelo Poder público.

Em outro extremo, o famoso “jeitinho brasileiro” se destaca por deixar tudo para a última hora: o proprietário de veículo com o pneu liso ou com a lâmpada queimada tenta, na maioria das vezes, esquivar-se de sua obrigação legal, quando fiscalizado, alegando que não sabia ou que não teve tempo. Este comodismo é ilusão e representa risco à segurança: quem engana aos outros também engana a si mesmo.

A verdade é que nos comportamos, com muita frequência, como os porcos de George Orwell, em “A revolução dos bichos”⁶: reclamamos das benesses e das regalias de quem está no poder, mas aspiramos às mesmas vantagens, quando nos encontramos em posição social privilegiada.

9ª. VERDADE

ALGUMAS POLÍTICAS PÚBLICAS SÃO CONTRADITÓRIAS ÀS PROPOSTAS PARA A MELHORIA DO TRÂNSITO

Demoramos algum tempo para perceber que a ocupação da maioria das cidades estava sendo desordenada. Hoje, a preocupação é conciliar os interesses urbanos e facilitar os deslocamentos das pessoas, o que demonstra a necessidade de uma política pública equilibrada e em consenso com a segurança do trânsito.

Infelizmente, entretanto, temos frequentes exemplos de ações dos governantes que contrariam o trabalho dos profissionais do trânsito, a começar pela escolha dos gestores que atuam na direção dos órgãos competentes, nem sempre pautada pela qualidade do profissional, pelo seu conhecimento técnico, mas pelo “apadrinhamento” ou pela indicação meramente política.

A gestão dos serviços públicos relacionados ao trânsito não é de todo realizada da maneira correta, legal e eficaz: em muitas cidades, particulares atuam como se fossem Administração pública e, PIOR, o dinheiro arrecadado com multas de trânsito nem sempre é aplicado como manda a lei: no próprio trânsito (artigo 320 do CTB). Está aí o FUNSET – Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito, prova cabal do descumprimento da legislação: dinheiro contingenciado, para

⁶ “A Revolução dos bichos” é um romance do escritor inglês George Orwell, que, através da fábula, pretendeu criticar a União Soviética comunista na época de Stalin. No livro, os animais de uma determinada fazenda, liderados pelos porcos Snowball e Napoleon, revoltam-se contra os humanos e tentam criar uma sociedade utópica, cujo ideal pode ser resumido no seguinte fragmento: *“Lembro-vos também que na luta contra o homem não devemos ser como ele. Mesmo quando o tendes derrotado, evitai-lhes os vícios. Animal nenhum deve morar em casas, nem dormir em camas, nem usar roupas, nem beber álcool, nem fumar, nem tocar em dinheiro, nem comerciar. Todos os hábitos do homem são maus. E, principalmente, jamais um animal deverá tyrannizar outros animais. Fortes ou fracos, espertos ou simplórios, somos todos irmãos. Todos os animais são iguais.”*. Entretanto, Napoleon é seduzido pelo poder, afasta Snowball e estabelece uma ditadura tão corrupta quanto a sociedade de humanos, aderindo a todos os vícios outrora combatidos.

aumentar o superávit primário (não entro no mérito se é positivo ou não para o país, só digo que é ILEGAL, não obstante decisão recente do Poder Judiciário chancelando a prática do Executivo).⁷

Enquanto se discute, no Poder Legislativo, a aprovação de lei proibindo o trânsito de motocicletas entre veículos, há incentivo federal na compra de motocicletas, com recursos do Fundo de Amparo ao Trabalhador, e, logo adiante, regulamentação da atividade de moto-frete e moto-táxi (Lei nº 12.009/09). Onde é que essas motos encontrarão espaço para transitarem?⁸

Mesmo sabendo que não há mais espaço físico para tanto automóvel nas ruas, o governo propicia redução de impostos, para que se aumente a compra de veículos pela população. Onde é que esses veículos irão transitar?⁹

Estes são alguns poucos exemplos, que demonstram minha insatisfação com o Poder público, que prefere gastar com as consequências a gastar com a prevenção, já que os resultados são menos palpáveis.

10ª. VERDADE OS INTERESSES ECONÔMICOS PREVALECEM SOBRE AS QUESTÕES DE TRÂNSITO

Alguns dos exemplos mencionados acima podem, muito bem, ser respondidos pela décima verdade, acrescidos dos seguintes:

- nas grandes cidades, a utilização do serviço do *moto-boy* é a única garantia de entrega rápida das mercadorias. Acima da segurança, estão os interesses econômicos de quem vende e de quem recebe, ambos com pressa para resolver o seu problema;

- o transporte rodoviário de cargas, responsável pelo escoamento das riquezas do país, também sofre pelos interesses individuais, com uma sobrecarga no motorista, que dirige horas seguidas, para cumprir o cronograma de entregas (a questão é tão séria, que já há proposta de alteração do Código de Trânsito, em tramitação no Congresso Nacional, para que sejam controlados

⁷ No dia 13/10/09, foi publicada decisão do Ministro Cesar Asfor Rocha, do Superior Tribunal de Justiça, deferindo o pedido da União para SUSPENDER a execução da sentença proferida nos autos da Ação Civil Pública nº 2005.61.11.003868-9, da 1ª Vara Federal da 11ª Subseção Judiciária de Marília, a qual determinava tão somente o cumprimento da lei (artigos 78 e 320 do Código de Trânsito Brasileiro): que o Governo Federal utilize os recursos provenientes de multa e do seguro obrigatório – DPVAT, em programas de prevenção e projetos de educação e segurança no trânsito, que, hoje, totalizam **R\$ 1.650.000.000,00**, ou seja, um bilhão e seiscentos e cinquenta milhões de reais, que estão simplesmente PARADOS na conta do Governo. A alegação da União, reconhecida pelo STJ, é a de que a sentença de primeira instância acarretou *grave lesão à ordem e à economia públicas, na medida em que a decisão privilegiou as normas contidas no Código de Trânsito em detrimento do “nefasto impacto da decisão nas contas públicas”* (a íntegra da suspensão de liminar e de sentença do STJ pode ser obtida em <https://ww2.stj.jus.br/websecstj/decisoemonocraticas/frame.asp?url=/websecstj/cgi/revista/REJ.cgi/MON?seq=6456927&formato=PDF>)

⁸ Na mesma época em que a imprensa noticiava a análise, na Câmara dos Deputados, do Projeto de Lei nº 2.650/03 (Dep Fed Marcelo Guimarães Filho), com a inclusão do artigo 56-A ao Código de Trânsito Brasileiro, retomando a disposição que constava do projeto original, para proibir o trânsito de motocicletas entre veículos, em meados deste ano, o Ministro do Trabalho e Emprego, Carlos Lupi, anunciou a linha de crédito especial aprovada pelo CODEFAT – Conselho Deliberativo do Fundo de Amparo ao Trabalhador, de R\$ 100 milhões, para financiar a compra de motocicletas de até 150 cilindradas.

⁹ A decisão do Governo Federal, no final do ano passado, no sentido de reduzir o Imposto sobre Produto Industrializado (IPI), na compra de automóveis, foi anunciada como uma das medidas para estimular a economia nacional, incentivando a venda de veículos. Para carros populares, de até mil cilindradas, o IPI caiu de 7% para zero. Para automóveis entre mil e duas mil cilindradas, movidos a gasolina, a redução foi de 13% para 6,5%.

os períodos de descanso do motorista, através do registro feito pelo equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo, conhecido como “tacógrafo”);¹⁰

- as empresas que vendem por telefone ou pela *internet* oferecem, como qualidade extrínseca ao produto, a rapidez na entrega. Será que é isso que queremos para um trânsito mais seguro? Pressa?;

- as campanhas publicitárias da indústria automobilística enaltecem as características de potência, velocidade e força do veículo, para aumentar o número de vendas, induzindo a utilização, ao extremo, das suas “qualidades”;

- se as rodovias brasileiras têm, como limite máximo de velocidade, 110 km/h (artigo 61, § 1º, do CTB) e, excepcionalmente, POUCO acima disso, conforme critério do órgão rodoviário (artigo 61, § 2º), por que é que os veículos saem de fábrica com possibilidade de excederem este limite, alguns com capacidade para mais de 200 km/h?;

- se é obrigatório para os veículos automotores, em geral, por que isentá-lo nos veículos destinados ao transporte de passageiros em percursos em que seja permitido viajar em pé? (artigo 105, I, do CTB). E, ainda, será seguro autorizar que os passageiros do transporte coletivo urbano sejam transportados em pé?;

- se o capacete de segurança é indissociável da motocicleta, como equipamento de uso obrigatório pelos seus ocupantes, por que os fabricantes, montadoras e revendedores não comercializam tais veículos com o acréscimo desse “acessório”?;

- e, por fim, qual é o motivo de, até o presente momento, não se exigir a inspeção veicular, que consta do texto legal desde 1998 (artigo 104 do CTB)? Podem até pensar em outros motivos, mas os interesses econômicos, indubitavelmente, também estão por trás desta indefinição.

Ainda que se busquem outras explicações para as questões apontadas, que tenham até mesmo consistência e aplicabilidade a cada uma delas, não sejamos hipócritas: os interesses econômicos movem o mundo; no trânsito não seria diferente.

Estas são minhas verdades. Quem, igualmente, é apaixonado pelo trânsito, certamente se identificará com minhas constatações (ou, pelo menos, com algumas delas). A acidez de minhas palavras, por outro lado, deixará alguns incomodados. A estes, deixo o meu alento, de que acima de qualquer crítica, pelo simples prazer da crítica, deposito a minha esperança, de que o compromisso por um trânsito mais seguro comece na nossa própria casa, despertando-se a consciência de quem somos e sobre quais são as verdades que nos impedem de sermos melhores.

São Paulo, 23 de outubro de 2009.

JULYVER MODESTO DE ARAUJO, Mestre em Direito do Estado pela PUC/SP e Especialista em Direito Público pela Escola Superior do Ministério Público de SP. Oficial da Polícia Militar do Estado de São Paulo, tendo realizado diversas atividades relacionadas ao policiamento de trânsito, de 1996 a 2008, entre elas Conselheiro do CETRAN/SP, de 2003 a 2008. Coordenador e Professor dos Cursos de Pós-graduação do CEAT – Centro de Estudos Avançados e Treinamento / Trânsito (www.ceatt.com.br) e Presidente da ABPTRAN – Associação Brasileira de Profissionais do Trânsito (www.abptran.org). Autor de livros e artigos sobre trânsito.

Visite o blog: www.transitoumimagem100palavras.blogspot.com

REPRODUÇÃO (INTEGRAL) AUTORIZADA E ESTIMULADA

¹⁰ Esta é uma das propostas que atualmente se encontram no Projeto de lei nº 2.872/08, do Dep Fed Carlos Zarattini, que, até a presente data, já se encontra no sexto substitutivo, com a relatoria da Dep Fed Rita Camata.