

O VERNIZ DEMOCRÁTICO NO ESPELHO DO TRÂNSITO

João Quartim de MORAES¹

- RESUMO: O artigo procura analisar o significado ideológico concreto das tantas vezes constatada atrofia do sentido de civilidade, de cidadania e de espaço público na sociedade brasileira, tal como se manifesta no trânsito.
- PALAVRAS-CHAVE: Cidadania; democracia; trânsito; sociedade civil; opinião pública; comportamento.

"Maffiosità di comportamento quando ad esempio i diritti diventano favori, quando non contano i meriti, ma i legami di comparaggio politico." (de uma enciclopédia jurídica italiana)

1 Porque o trânsito é um espelho da (falta de) cidadania

O tema deste estudo é dos que mais afetam a vida coletiva. A vida e, em demasiados casos, a morte. Entretanto, embora estejam ganhando, nos últimos anos, atenção crescente das autoridades constituídas, dos meios de comunicação e, sobretudo, da opinião pública, o caos e a hecatombe do trânsito constituem, do ângulo em que os analisamos, um terreno em larga medida inexplorado. Com efeito, pretendemos investigar o significado ideológico *concreto* da tantas vezes constatada atrofia do sentido de civilidade, de cidadania e de espaço público na sociedade brasileira, tal como se manifesta no trânsito.

¹ Departamento de Filosofia – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas – Unicamp – 13081-970 – Campinas – SP.

Por *significado concreto* entendemos aquele investido na prática social, isto é, em comportamentos coletivos sistemáticos o bastante para configurar uma "moralidade objetiva". Sirvam-nos de uma analogia singela. Diante de duas fotografias, uma em "pose", com sorriso estereotipado, outra espontânea porque tirada sem prévio aviso, diremos obviamente que a segunda retrata com mais veracidade o fotografado. Se pretendêssemos retratar-lhe não o físico, mas as convicções políticas, chegaríamos mais perto da verdade se, em vez de aceitar sem exame a autodefinição do interessado, observássemos como se conduz efetivamente em relação a seus concidadãos. É evidente, com efeito, que, de modo geral, devemos dar preferência, para avaliar alguém, a seu comportamento concreto e não àquilo que ele declara ser. Assim, devemos considerar verdadeiramente democrata quem age democraticamente e não quem apenas se proclama tal. Fazendo-o, entenderemos por que há tantos "democratas" e tão pouca democracia! Embora banal, a constatação merece ser levada a sério: tem aspecto de paradoxo, mas certamente não é mero jogo de palavras.

Como hipótese de trabalho, adotamos a definição que nos parece a mais concisa e expressiva de *democracia: poder do povo enquanto coletividade de cidadãos*. A *moralidade objetiva* de uma sociedade, o sistema de princípios éticos que se concretizam no comportamento coletivo, é democrática na medida em que as normas e os valores que incorporou e tende a reproduzir respeitam aqui e agora os direitos dos próprios concidadãos e, por extensão, de toda a humanidade. Conforme a analogia fotográfica, a moralidade objetiva de uma sociedade é o modo como seus membros habitualmente se conduzem, quando não estão "posando".

Partimos da constatação de que, no trânsito brasileiro, os direitos do cidadão, reconhecidos pelas leis vigentes, são habitualmente desrespeitados se não pela "esmagadora maioria da população" (para retomar a fórmula estereotipada em uso durante a ditadura militar, durante a qual o problema do trânsito assumiu catastróficas proporções), certamente por uma massa crítica de maus motoristas responsáveis pela hecatombe de massacrados nas vias públicas. Há várias maneiras de "posar" para um retrato. Mas um obeso não pode aparecer como esbelto, por mais habilidoso que seja o fotógrafo, nem o idoso parecer jovem. Porém, quando se trata de imagem moral ou ideológica, há mais possibilidades de se apresentar como sendo o que não é. Sobretudo quando a mentalidade do "jeitinho" forja argumentos que, embora logicamente pífios, servem de autojustificação para os violadores contumazes dos

direitos alheios. Um dos mais gastos é não respeitar o sinal vermelho por medo de assaltos. É só observar um semáforo para constatar que a esmagadora (no sentido próprio e figurado) maioria dos que assim agem não estaria ameaçada, se tivesse parado, por nenhum “elemento suspeito” (para usarmos a terminologia dos que têm tal mentalidade). Os assaltos a motoristas são em geral praticados em cruzamentos onde o trânsito está saturado, onde portanto só abolindo o princípio da impenetrabilidade da matéria seria possível avançar o sinal vermelho.²

O arraigado respeito não somente dos nórdicos e anglo-saxões, mas de todos os povos do hoje chamado “primeiro mundo” e de muitos do “terceiro mundo” (entre os quais, para vergonha nossa, não nos incluímos de modo algum³) (*O Estado de S. Paulo*, 1990) pelo direito alheio a ir e vir pelas ruas, estradas e calçadas com um mínimo de segurança corresponde ao processo de interiorização das normas sociais e de rejeição dos comportamentos anti-sociais que constitui, no sentido genético e estrutural da expressão, o *complexo cultural democrático*, isto é, o caráter democrático de sua moralidade objetiva. Ao passo que a moralidade objetiva da parcela ponderável dos motoristas brasileiros, de todas as classes sociais, que desrespeita constantemente as regras elementares do trânsito civilizado, configura-se como arraigadamente antidemocrática.

Da percepção do fato social à determinação de seu significado há uma distância intelectual saturada de obstáculos culturais, que, com raras exceções, nossos cientistas e pensadores sociais não têm manifestado muito empenho em transpor. O mais notório, porque arraigado como

2 Uma reportagem de *O Estado de S. Paulo* de 14.7.1991 sobre a selvageria do trânsito noturno registrou depoimentos de infratores contumazes que seriam até pitorescos não fossem as trágicas conseqüências. Uma assistente de *marketing* conta que quando só há mulheres em seu carro não hesita em “cruzar o sinal vermelho em velocidade”. Um analista de sistema declara sentir-se “como um bobo” quando fica “com o carro parado na madrugada, esperando o sinal abrir”. Para não se sentir bobo, dá sua contribuição para a barbárie. Tem ao menos a sinceridade de reconhecer que “como há menos guardas nas ruas, temos oportunidade de lazer manobras erradas, sem risco de multas”. Outro “gêrson” declara que “depois de enfrentar tanto congestionamento durante o dia, não agüento ficar parado”. O repórter assinala que, num cruzamento da Avenida Sumaré, 120 carros atravessaram o sinal vermelho entre 23 horas e 23h15. Todos contraventores responsáveis pelo fato de que, conforme dados da Companhia de Engenharia do Tráfego (CET), 50% dos acidentes ocorrem entre as 18 e as 6 horas da manhã, quando apenas 20% dos veículos estão circulando.

3 A diferença começa ao atravessar a fronteira que separa o Brasil do Uruguai. Uma notícia turística informa que, deixando Santana do Livramento e entrando em Rivera, encontramos “um trânsito bem organizado, onde não funciona o “jeitinho” brasileiro: em caso de acidente, o motorista é considerado culpado até prova em contrário. O pedestre tem prioridade: na Avenida Sarandi, por exemplo, onde estão muitos *free shops*, o motorista não pode avançar se houver um pedestre na faixa de segurança, mesmo com o sinal aberto. O infrator é punido e o carro, recolhido”.

enfermidade crônica da sociedade brasileira, é a “cultura da impunidade”, transideologicamente difundida (um de seus mais estridentes arautos é o “humanismo antiautoritário” do petismo pequeno-burguês), mesmo porque nessa questão, mais ainda do que em outras, as calhordices dominantes, propagadas pelas classes dominantes, acabam, quando não combatidas com a devida seriedade, infectando a fundo o tecido social. Notadamente ao atrofiarem a noção elementar de que dirigir um veículo é um ato *social* e não meramente individual, como imaginam os broncos, que, no trânsito, são muitos, e violentos.

2 Barbárie da “sociedade civil”

Conduzia um visitante norte-americano a um encontro acadêmico na Unicamp. Num cruzamento em Campinas, parei o automóvel, como se deve, no sinal vermelho, bem aquém da faixa de pedestres. Ao lado, outro automóvel invadiu acintosamente aquela faixa, obrigando os transeuntes a um incômodo e até arriscado desvio. Ninguém protestou, entretanto, contra tão gratuito e tolo desrespeito ao direito elementar de ir e vir por uma passagem especialmente traçada para tanto. Num país onde, para nossa comum desgraça, a cidadania permanece em larga medida uma ficção jurídica, uma fórmula escrita desvinculada dos fatos e comportamentos, desrespeitos iguais ou piores são corriqueiros. Antecipando-me a um eventual comentário do visitante, que observava a cena com um discreto sorriso nos lábios, admiti acabrunhado:

– Cenas como esta não são concebíveis em países de trânsito civilizado.

– Os dois aspectos são chocantes – ponderou o visitante. – Quero dizer: tanto o comportamento assumidamente irregular do motorista quanto a falta de reação das pessoas. – Após uma pausa e ante meu silêncio, acrescentou: – As pessoas aqui não sabem que têm direitos.

– Ou sabem que não têm direitos – repliquei.

Tínhamos ambos razão, em planos diferentes. No tempo longo da evolução social, a consciência de ser detentor de direitos condiciona seu exercício: não há cidadania sem consciência de cidadania. Mas a curto prazo, na temporalidade existencial, a consciência de que *não temos* o direito de atravessar a rua com segurança ajuda a não morrer atropelado.

Uma pioneira reportagem do início dos anos 1980, publicada na revista especializada *Quatro Rodas* (1981), sob o significativo título

“Cuidado: brasileiro ao volante”, abre-se com um diagnóstico geral que vale a pena reproduzir:

O brasileiro médio é gentil, cordial,⁴ afável... Menos quando está ao volante de um automóvel: então, não sabe conviver com a máquina nem com as outras pessoas. Não respeita a sinalização ou as faixas de proteção a pedestres. É indiferente ao sinal vermelho, à advertência do guarda, à conversão proibida, à contramão. Auto-suficiente, individualista, despreparado, o motorista roda impune. Muitas vezes mata.

Embora vivo e bem documentado, o estudo de *Quatro Rodas* (1981), tanto quanto ocasionais denúncias nos jornais e na TV, constata o problema, aponta suas causas mais evidentes (a “má educação” dos motoristas, o “descaso das autoridades”, a “omissão da polícia”), mas não vai mais a fundo na análise. Ora, seria interessante saber o que provoca essa singular falta de educação, essa irresponsável omissão das autoridades, desde as de colarinho e gravata até as de farda, e, em última instância, compreender o mencionado paradoxo que leva o brasileiro médio (apresentado como gentil, cordial, afável...) a tornar-se um delinquente potencial quando toma posse do volante.

A primeira explicação que pode ocorrer para a atrofia do sentido ético dos automobilistas brasileiros é de ordem política. Duas décadas de ditadura militar reforçaram o desrespeito às leis: há maior desrespeito à lei do que abolir a Constituição, lei maior, pela força das armas dos que são pagos para servi-la? Mas a ditadura militar, embora houvesse engendrado males inéditos, era, por sua vez, conseqüência de males anteriores, que, sem dúvida, conservara e agravara, sem no entanto havê-los inventado todos. Donde a conclusão de que a explicação por fatores políticos, embora válida, era insuficiente.

Para levá-la adiante, cumpria buscar na própria sociedade os fatores do comportamento anti-social. O trânsito amplia a esfera das relações de força entre os “de cima” e os “de baixo”, entre os mais fortes e os mais fracos. O culto descarado da esperteza financeira, o desprezo

4 A “cordialidade” do brasileiro médio constitui um desses mitos sociológicos que, como os religiosos, prosperam na razão direta do consolo imaginário às misérias reais que oferecem aos simples de coração. Num país que sempre foi muito violento na prática e na ideologia (considera heróis nacionais os “bandeirantes”, caçadores de escravos e massacradores de índios), e que hoje tem um dos piores índices de criminalidade do planeta, o “conceito” eufemisticamente ulanista de “homein cordial” do celebrado Sérgio Buarque de Holanda exerce uma função de ocultamento ideológico da verdade incômoda para os liberais, de que a origem de nossos males está na própria “sociedade civil” e não, como pretendem, no Estado.

sistemático dos “de cima” pelos “de baixo”, o desrespeito da lei pelos mais fortes, haviam instaurado a “lei” do mais forte numa sociedade incivil, o salve-se-quem-puder numa sociedade que o historiador inglês Hobsbawm (1990)⁵ classificou como “monumento à desigualdade humana”. Desmentindo a demonologia antiestatal cara aos liberais, esse monumento e as misérias que o alicerçam se engendram na “sociedade civil”. No trânsito, em particular, a barbárie não provém do excesso de autoritarismo, mas da falta de autoridade, da anomia, da falta de respeito pelas regras as mais elementares da interação social. O que explica a pouca sensibilidade dos liberais (aí incluídos os “de esquerda”) diante da criminosa brutalidade do trânsito: habituados a ver no Estado em geral o princípio das perversidades da sociedade civil, dão mostras de singular cegueira para com as perversidades oriundas da própria sociedade, sobretudo para com aquelas em que se manifesta o caráter anti-social do individualismo, ao qual são tão apegados.

O conteúdo de classe desse individualismo salta aos olhos de quem usa os olhos para olhar em torno e ver o pedestre atravessar a rua assustado, esgueirando-se entre pára-choques, apressando-se sob o ronco ameaçador dos motores, arriscando a própria integridade física a cada esquina, tudo para melhor satisfazer a impaciência dos motoristas impacientes, que usam e abusam de sua posição de força, não somente física (o aço de seus carros contra o osso dos passantes), mas sobretudo social (o *status* de quem tem carro contra a falta de *status* de quem anda a pé). Todo mundo sabe, ou devia saber, notou um jornalista resumindo a situação na primeira metade dos anos 80, que as cenas de violência no trânsito “certamente, uma das maiores tragédias nacionais”,⁶ são contínuas e onipresentes:

O carro, arma violenta nas mãos do motorista, mata mais que a tuberculose, o câncer e as doenças do coração no Rio de Janeiro e tira, em uma só Avenida de São Luis ... uma pequena capital de 450 mil pessoas, algo em torno de duas dezenas de vidas anualmente. Cifras como essas deram ao Brasil um novo título: é, disparado, com sua frota de 11,5 milhões de veículos, o campeão mundial de acidentes de trânsito. (*O Estado de S.Paulo*, 1989)

O desrespeito, freqüentemente acintoso, às regras elementares da direção é constatável a cada passo: ao sinal vermelho, às faixas de pe-

5 HOBBSAWM, E. (Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Unicamp - Campinas). *Comunicação* pessoal, 1990.

6 A expressão é do jornal *O Estado de S.Paulo* de 3 jun. 1984.

destres, à calçada, à contramão, aos limites de velocidade etc. Os agressores distribuem-se com homogeneidade por todas as classes e categorias da população (encontramo-los inclusive nas mais exploradas e sofridas, como naquela ainda pequena fração de trabalhadores rurais que começam a ter acesso à sucata do parque automobilístico). Basta tomar um ônibus para ver como o povo-passageiro é tratado pelo povo-motorista.⁷ O povo no volante é tão incivil quanto a burguesia. Mas como é a burguesia e não o povo que dirige o país e é o povo e não a burguesia que sofre sobretudo as conseqüências da incivilidade generalizada, é sobre esta que recaem as responsabilidades políticas e éticas do caos do trânsito – bem como de outro caos. Ora, é evidente que não é possível levar a sério como democrata quem não respeita o povo e quem permanece indiferente diante do desrespeito sistemático ao povo.

As vítimas são sobretudo crianças (e muito provavelmente, embora não haja dados minimamente confiáveis a esse respeito, crianças pobres, que andam o tempo todo a pé): cerca da metade das que têm morte violenta (acidentes ou crimes) sucumbem vítimas do trânsito. A taxa de vítimas fatais do trânsito relativamente à frota em circulação é, no Brasil, de dez a mais de vinte vezes maior do que em países de trânsito civilizado. Um duplo atestado de criminosa incompetência, dos motoristas e das “autoridades”, complacentes ou omissas, em todo caso, delituosamente irresponsáveis. Que essa tragédia tenha se agravado

7 Infelizmente, os atos delituosos dos motoristas de veículos de transportes coletivos não são casos isolados. Vão desde a truculência no modo de dirigir (em alta velocidade, desrespeitando semáforos, freando bruscamente, ignorando a sinalização, dando brutais “fechadas” etc.) até atos mais caracterizados de delinquência. Certamente, como categoria profissional, os motoristas de ônibus e de utilitários em geral são *na média péssimos* qualquer que seja o termo de comparação internacional que adotemos. Da massa de informações recolhidos na imprensa sobre o tema, seguem alguns exemplos *típicos*, extraídos aleatoriamente. *O Estado de S. Paulo* de 22.10.1989: “... o ônibus da CMTC de prefixo 1708, dirigido por Luis Carlos Galetto, avançou o sinal fechado da Avenida Gastão Vidigal ... bateu num táxi ... e matou três dos seus cinco ocupantes...” Revoltados, “taxistas da região” informaram que “os motoristas da CMTC costumam fazer ‘rachas’ durante a madrugada” naquela avenida. *O Estado de S. Paulo* de 24.3.1990: “Depois de uma discussão com duas passageiras ... o motorista João Batista da Cunha ... obrigou-as a descer do ônibus e acabou atropelando uma delas ... Depois de passar com o veículo sobre o corpo da mulher, o motorista fugiu”. *O Estado de S. Paulo* de 4.10.1990: “Acidentes com ônibus deixam 60 feridos”. Declara o operário Wilton da Silva: “O ônibus estava superlotado, mas mesmo assim o motorista dirigia a mais de 100 por hora, parecia um louco”. Derrubou um poste, esfaçalhou um automóvel e matou 2 e feriu 39 pessoas. Sob o título: “Acidentes em ônibus gera (sic) revolta”, um jornal de bairro da zona oeste de São Paulo noticia que “usuários da linha Ceasa/Santana ... da CMTC estão indignados ... Há casos de idosos que caíram ao tentar entrar ou sair do ônibus, e de crianças que se machucaram em freadas bruscas, mesmo estando sentadas” (*Jornal da Lapa* de 4.5.1991).

ao longo da modernização capitalista promovida pela ditadura militar, confirma apenas o que todos sabem: a insensibilidade social, o egoísmo de classe, dos detentores e beneficiários de vinte e um anos de usurpação da soberania popular.⁸ Nosso povo, desprezado e agredido, não dispõe sequer do direito de atravessar a rua com um mínimo de segurança como tampouco o de trabalhar com um mínimo de segurança: não há de ter sido por coincidência que os campeonatos mundiais de acidentes de trânsito e de acidentes de trabalho foram conquistados pelo Brasil sob a ditadura dos generais, com as “questões de segurança” confiadas à OBAN, aos DOI-CODI e ao SNI. Mas seria um erro primário de análise confundir o agravamento dos efeitos perversos da modernização capitalista acelerada, num país desprovido de cultura democrática e submetido à ditadura da burocracia militar, com a origem social dessas perversidades, isto é, da reprodução de desigualdades, privilégios e discriminações sociais cuja matriz histórica originária está na polarização complementar casa-grande – senzala.

3 Miséria sociológica

Embora não tenhamos efetuado busca bibliográfica sistemática, podemos afirmar que a maioria dos estudos disponíveis sobre o trânsito brasileiro são obra de sanitaristas, engenheiros de tráfego, juristas, jornalistas. Os trabalhos sociológicos sobre o tema são raríssimos, a julgar ao menos pelos resultados desencorajadores de um levantamento (reconhecemos que infelizmente demasiado rápido) efetuado nas bibliotecas de ciências humanas das universidades públicas paulistas. Alguns artigos assinados por sociólogos e professores de ciências humanas aparecem de vez em quando na grande imprensa: embora úteis para alertar a opinião pública, são demasiado episódicos, circunstanciais e esporádicos para influenciá-la em profundidade. Mesmo

⁸ Já durante os anos 70 havia consciência de que “o trânsito do Brasil é o que apresenta maior índice de mortes em todo o mundo, com 25,9 vítimas anuais para cada grupo de 10 mil veículos, segundo estatísticas de 1975, o que equivale a oito vezes mais do que nos Estados Unidos, cinco vezes no Japão e na Inglaterra e três na França e na Alemanha”. Acrescenta-se que “segundo estatísticas moderadas, cerca de 400 mil acidentes ocorreram em 1976, em todo o país, com 150 mil feridos e 16.500 mortos” (*Jornal do Brasil* de 14.5.1978). Segundo o mesmo jornal, das 7.848 mortes violentas no Rio de Janeiro em 1975, 3.099 foram vítimas do trânsito (dos quais 1.633 de atropelamento), para 986 vítimas de homicídios, 561 de acidentes de trabalho e 162 suicidas. Mas também “informa” que naquele ano morreram por dia, no trânsito, 5,6 pessoas: multiplicado por 365 este número dá 2.044 por ano. Como levar a sério tais dados?

porque lhes falta reflexão sistemática sobre tema muito mais complexo do que parece à primeira vista. É comum, por exemplo, em tais artigos, comparar os mortos no trânsito aos das perdas norte-americanas no Vietnã ou assinalar que se aqueles mortos fossem colocados um ao lado do outro, ocupariam totalmente uma rodovia como a Dutra. O que mostram tais exemplos? Que os mortos contam-se por dezenas e, em uma década, por muitas centenas de milhares. Mas também nos Estados Unidos são válidos exemplos semelhantes. A grande diferença é que lá a taxa de mortos relativamente à quantidade de veículos em circulação é cerca de *dez vezes menor*. Os exemplos improvisados ocultam o essencial: os motoristas brasileiros matam dez vezes mais do que seus homólogos estadunidenses. Outro freqüente equívoco das “sociologias do trânsito” improvisadas é enfatizar os aspectos psicológicos da questão, por exemplo, tentando explicar a truculência dos motoristas de ônibus contra automóveis como uma revanche do pobre contra o rico. Em países de cultura democrática, os motoristas de ônibus encontram outras formas de exteriorizar eventuais ressentimentos. Dentre os poucos que aprofundam a questão, o estudo mais notável que pudemos ler é a brilhante série de quatro artigos que o escritor uruguaio Eduardo Galeano (1996) consagrou à “automovelcracia”.⁹

Sugerimos alhures (Galeano, 1989) algumas explicações para o pouco interesse dos pesquisadores da área de ciências humanas pela mortífera anomia daquela elevada porcentagem de motoristas brasileiros que se guiam pelo “complexo cultural de Gerson”, criando catástrofes coletivas na estulta compulsão de tirar pretensas vantagens individuais que redundam em enormes desvantagens coletivas ou simplesmente pela ignorância (própria ao bárbaro, por oposição ao civilizado) de que calçada, rua e estrada são espaços coletivos, cujo uso deveria se subordinar às regras do interesse comum. Exige explicações, com efeito, o fato de serem tão escassos os estudos numa área que tem a sociedade por objeto, sobre a principal causa de morte violenta em nosso país.

A miséria sociológica começa nas estatísticas. O que, evidentemente, não depõe contra a pesquisa sociológica em si mesma, mas contra a péssima qualidade das estatísticas sociológicas do Estado. Mas, se não cabe aos sociólogos elaborar as estatísticas, seria de esperar que ao menos se inquietassem diante da precariedade dos dados divul-

⁹ Trata-se de um texto indispensável para qualquer sociologia do trânsito que venha a ser escrita. Deveria ser urgentemente republicado.

gados por serviços públicos incompetentes ou por jornalistas para os quais lidar seriamente com números é a última das preocupações. Para 1983 prevalece a estimativa de que o trânsito matou cerca de 21 mil brasileiros e deixou feridos outros 300 mil. A mesma imprensa, sempre alegremente irresponsável com os dados que menciona, indica também números muito maiores. Como levar a sério as estatísticas em nosso país? Em 1986, as autoridades do trânsito falavam em cerca de 25 mil mortos/ano. Entretanto, o número de vítimas fatais teria sido de cerca de 50 mil em 1987, conforme proclamação, tão bombástica quanto inócua, do então ministro da Justiça, Paulo Brossard. Curiosa e sintomaticamente, ninguém pareceu se surpreender com essa inverossímil duplicação dos mortos de um ano para outro. Tudo leva a crer que os dados relativos a 1986 e anos anteriores subestimavam grandemente as proporções da hecatombe do trânsito e que portanto morreriam por ano certamente talvez mais do que as 50 mil vítimas fatais anunciadas em 1987.¹⁰ Em 1993, a estimativa de mortos/ano subira para 60 mil (*O Estado de S.Paulo*, 1993).

A explicação mais completa (embora muito pouco animadora) que encontramos para a grande discrepância dos dados está no estudo *O acidente de trânsito: flagelo nacional evitável*, publicado em 1987 pelo Ministério dos Transportes. Informa que segundo o Ministério da Saúde, cerca de 1/4 do total de óbitos no Brasil não são registrados. Os acidentes de trânsito são especialmente subestimados. Só se registram como vítimas do trânsito mortos no local, mas a maioria das vítimas morrem a caminho do hospital ou depois de internadas. Uma pesquisa da Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo (CET) descobriu que de 169 pessoas internadas por acidentes de trânsito em setembro de 1981 e falecidas até 30 de novembro daquele ano, apenas 97 passaram pelo Instituto Médico-Legal, embora a lei determine que por lá passem todas as vítimas de morte violenta, inclusive do trânsito. Essas e outras graves deficiências das estatísticas governamentais levaram especialistas como Rozestraten, bem como os técnicos do DNER, a considerar o total de mortes provocadas pelo trânsito em cerca do dobro daquelas apontadas pelos dados oficiais (Brasil, 1987).

Melhor que afetar inexistente precisão é assumir a precariedade das estatísticas. É certo, em todo caso, que além do imenso cortejo de

¹⁰ Noticiou-se que nas rodovias os acidentes teriam crescido cerca de 45% em 1986. Em alguma medida esse aumento foi consequência da expansão econômica estimulada pelo Plano Cruzado I. Mas certamente, em muito maior medida, por um cálculo mais sério do número completo de vítimas.

mortos, a hecatombe se expressa em centenas de milhares de feridos, muitos com seqüelas graves e irreversíveis (cerca de 60% dos leitos da Previdência são ocupados pelos feridos do trânsito), em prejuízos materiais anuais da ordem de alguns bilhões de dólares, em tensões e riscos permanentes, em angústia generalizada (poucos são os brasileiros em cujo círculo direto de relações não há, ou houve, vítimas de colisão ou atropelamento, a ponto de que só ingênuos ou irresponsáveis podem se julgar ao abrigo de acidentes semelhantes).

Razões mais do que suficientes para suscitar interesse concentrado das diferentes disciplinas sociais: antropologia cultural, psicologia social, sociologia urbana, sociologia jurídica etc. Mesmo porque nenhum comportamento coletivo desafia a compreensão sociológica mais do que a anomia do trânsito brasileiro. As formas dolosas de violência e de homicídio (banditismo de rua, crime organizado, delitos passionais etc.), embora interessem ao sociólogo, remetem a um complexo de causas predominantemente econômicas (miséria, desemprego, altos lucros do gangsterismo e das máfias do tráfico de entorpecentes, do contrabando etc.) ou psicopatológicas (sobretudo os chamados crimes passionais) perfeitamente identificadas. Os fatores que favorecem essas formas de criminalidade, por serem transparentes, não desafiam a *compreensão sociológica*: desigualdades sociais abissais, assegurando enormes privilégios de fato aos detentores do poder econômico e político; concepção sinistramente retrógrada do dever de fidelidade conjugal feminina.¹¹

Já as causas da anomia no trânsito são menos transparentes. Há sem dúvida uma percepção difusa de que “o motorista brasileiro é o mais mal-educado do mundo”: a fórmula, já notamos, costuma ser evocada nos meios de comunicação de massa quando vem à baila a hecatombe de nossas ruas e estradas. Como tantos outros lugares-comuns da imprensa, este, sem ser falso, exerce efeito exatamente oposto ao que aparentemente pretende. Classificar praticamente todos os brasileiros de mal-educados no trânsito é cometer injustiça contra uma corajosa minoria de motoristas conscienciosos, oscilando entre irritar-se e conformar-se com a barbárie circundante. É, sobretudo, diluir o problema. A maioria, embora dirija com negligência, imperícia ou truculência (sobretudo em relação aos pedestres) inconcebíveis em países de trânsito

11 Sobre esta segunda “justificação” cultural do homicídio, as organizações feministas dispõem de listas bem-documentadas de assassinos de mulheres que exibem sua acintosa impunidade, no mais das vezes obtida de um júri culturalmente identificado com o criminoso.

civilizado, é *plus bête que méchante*, como diriam os franceses. Pode ser educada com campanhas sérias de esclarecimento, desde que acompanhadas de severas penalidades para os que persistirem em dirigir como delinquentes.

4 Políticos irresponsáveis

Constitui irresponsável indignidade subordinar uma tão mortífera questão a considerações estreitamente partidárias quando não mesquinamente eleitoreiras. Mesmo porque o espectro ideológico atravessa obliquamente a moralidade objetiva, e não somente em questões de trânsito. Tanto assim que foram amargamente desmentidos pelos fatos os que esperaram que o fim da ditadura militar seria o começo do fim da barbárie no trânsito. Em São Paulo, maior concentração de veículos a motor do país, a esperança logo se desfez. Mostramos em dois textos publicados na época (Oliveira, 1987, p.46-7) o contraste entre a ineficiência e o conformismo do então aparentemente progressista Mário Covas e as atitudes firmes e pioneiras em face dos transgressores das leis do trânsito adotadas em São Paulo por Jânio Quadros, eleito pela direita, em novembro de 1985.

Covas e seu secretário municipal de Transportes, Getúlio Hanashiro, tinham encontrado um método “antiautoritário” para combater o morticínio do trânsito. Fizeram imprimir centenas de milhares de papeluchos exortando os motoristas (que nem sequer os liam) a respeitar a sinalização. O morticínio, obviamente, continuou. Mas Covas e Hanashiro haviam lavado as mãos: seus papeluchos, colados no vidro lateral dos táxis, estavam a testemunhar as elevadas preocupações educativas do então prefeito. Nem ele nem o governador Franco Montoro tomaram nenhuma providência séria para reduzir a hecatombe.¹² A desculpa costumeira de que faltavam recursos é, nesse caso, ainda menos aceitável

12 Ao contrário, deixaram o trânsito tão entregue à lei do mais forte quanto durante o tempo em que o Estado era governado pelos sátrapas do regime militar. No que concerne à cidade de São Paulo, o número de vítimas fatais aumentou de 2.267 em 1982 para 2.490 em 1984. Olcamos o balanço, feito em 1984, por um insuspeito jornal de anúncios distribuído gratuitamente, o *Shopping News*: “São Paulo tem verdadeiras arapucas de trânsito que, de tanto figurarem nos relatórios de ocorrências, acabam sendo chamados de pontos negros, ou seja, aqueles lugares em que se a pessoa não tomar muito cuidado, vira estatística. Um deles é o cruzamento das avenidas Aricanduva com Itaquera, onde, em 1983, ocorreram 95 acidentes ... Outro ponto perigoso é Faria Lima com Rebouças, que fechou 83 com 84 acidentes. No centro da cidade, o grande perigo é o cruzamento Duque de Caxias com Avenida Rio Branco, onde 26 pessoas foram

do que em outros. Já o "homem da vassoura" mostrou logo que não estava brincando: declarou guerra aos infratores contumazes. Importa menos, em face da gravidade do problema, o estilo exibicionista do ex-presidente e frustrado candidato a ditador em 1961, saltando de seu automóvel e multando ele mesmo os egocêntricos ignaros para os quais o "outro", sobretudo o "outro-a-pé", simplesmente não existe, do que sua decisão firme e conseqüentemente aplicada de dar um basta à impunidade. Os "antiautoritários" de todos os matizes, incluídos os representantes do mais inconseqüente liberalismo de esquerda, tomaram acintosamente a defesa dos comodistas que atravancam as calçadas para não ter que andar um pouquinho a pé e obrigam crianças, pessoas idosas e pessoas não-idosas a arriscar a pele no meio da rua.

Em São Paulo, em anos posteriores, testemunhamos sucessivas e grotescas manipulações demagógicas, provindas de abrangente gama de posições políticas, dos petistas aos malufistas (estes, imbatíveis na espessa vulgaridade reacionária que lhes constitui a marca registrada), cada qual tentando imputar ao adversário a imagem de campeão das multas. Em Campinas, que apresentava um dos piores índices de acidentes de trânsito do país e à testa de cuja prefeitura se sucederam vários partidos, não foi nem a esquerda petista (com o sindicalista Bittar) nem a direita malufista (com o ex-peemedebista Francisco Amaral) que tomou medidas sérias para reverter o caos, mas sim o centrista PSDB.

Em praticamente todo o Brasil, aproveitando-se da corrupção dos Detrans, políticos ainda mais corruptos distribuíam carteiras de motorista em seus currais eleitorais. No Detran de São Paulo, em 1995, uma repórter de *Veja São Paulo*, que não sabe dirigir, comprou por 200 reais uma carteira de motorista.¹³ Os políticos federais não ficam atrás dos estaduais em matéria de criminosa irresponsabilidade. A história da Rodovia Régis

atropeladas em 83. Pior ainda é Paulista com Augusta, responsável por nada menos que 27 atropelamentos em 83". Extraordinário é o comentário do então comandante do policiamento do trânsito, entrevistado nesta mesma matéria do *Shopping News*: "Não consigo entender como alguém consegue ser atropelado na Avenida Paulista. Essa avenida é considerada a mais bem sinalizada de toda a América Latina". Só um oligofrênico teria dificuldade em explicar que o massacre da Paulista decorre do fato de que bem poucos respeitam esta tão perleita sinalização. Quanto custaria colocar um policial de trânsito ali e nos demais "pontos negros" de São Paulo? Um policial que estivesse constantemente presente, impedindo os carros de avançar na faixa de pedestres e queimar sinal vermelho e, quando necessário, multando, apreendendo cartas de motoristas e veículos gravemente infratores, reprimindo em defesa dos cidadãos os comportamentos criminosamente anti-sociais. É o que ocorre em todos os países onde se respeitam normas de

¹³ civilidade.

Veja São Paulo 2.8.1995. A reportagem é matéria de capa do número, com o título "Comprei uma carta no Detran" e a fotografia da jornalista.

Bittencourt, que liga São Paulo a Curitiba e com todo o sul, se deixa resumir pelo epíteto com que se tornou mais conhecida: rodovia da morte.¹⁴ Uma reportagem efetuada em 1988 constatou que a Polícia Rodoviária Federal, encarregada de fiscalizar a rodovia, “não faz um concurso para admissão de novos guardas há 14 anos ... Seus guardas formam uma espécie de ‘Exército de Brancaléone’: não têm armas nem radar; a gasolina é racionada, e eles podem usar as viaturas somente para ir a locais de acidentes; para as refeições, usam marmitas ou pedem ‘carona’... já houve guardas rodoviários mortos e feridos na BR-116”. (O Estado de S.Paulo, 1988).

5 Judiciário omissivo

Ao longo de nossa história, mais do que boas leis, tem faltado aquilo que os anglo-saxônicos chamam de *law enforcement*, isto é, impor respeito à lei. No trânsito, faltam ambas. Até a promulgação do Código de 1997, a legislação em vigor, anterior ao inchaço da produção automobilística nacional, era omissa e inconseqüente. Mesmo leis frouxas, entretanto, como eram os anteriores códigos de trânsito, poderiam ter sido menos ineficazes do que foram se tivessem sido aplicadas com firme sentido de defesa da cidadania.

Alguns dos mais eminentes juristas brasileiros, a começar de Nelson Hungria, sustentaram lúcida e convincentemente a pertinência do conceito de *dolo eventual* para tipificar os delitos do trânsito.

Se a culpa consciente nem sempre denota maior periculosidade, em se tratando de crime automobilístico a regra geral é de que, quando resultante de culpa com previsão, o delito é sintoma de alta periculosidade, tanto mais que em tais infrações difícil será distingui-la do dolo eventual.

Na prática, entretanto, bem poucos magistrados seguiram esta justa doutrina. Ao contrário, são muitos os casos, alguns especialmente trágicos, como o referido a seguir, em que tomaram atitude oposta. A 9 de fevereiro de 1985, no balneário catarinense de Camboriú, um motorista ricaço, Rogério de Souza, dono do estaleiro Abílio de Souza, dirigindo em forte estado de embriaguez, invadiu a calçada e matou o menino

¹⁴ Nome do engenheiro que, chefiando o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER) durante o governo de Juscelino Kubitschek, responsabilizou-se pela abertura da estrada. Mal sabia que, em matéria de holocausto, a estrada ultrapassaria de longe o famoso dístico do então presidente: “50 anos em 5” .

Bruno Eltz, de 11 anos. O homicida, a despeito de ser reincidente (já havia sido processado por matar no volante e sido absolvido!) e de se ter servido, durante o processo, como costumam fazer os delinqüentes ricos, de testemunhas “fabricadas” (nenhuma das quais processada), foi condenado, em primeira instância, a uma pena ridiculamente indulgente. Arno Eltz, pai do garoto, indignado, recorreu da sentença, que foi porêem confirmada pelo Tribunal de Justiça daquele Estado. Revoltado em face da impunidade do homem que lhe matara o filho, publicou uma nota no *Diário Catarinense*, convidando para o “enterro do Judiciário catarinense”. Mostrando então a energia que lhes havia faltado para punir a delinqüência no trânsito, os eminentes magistrados processaram Arno por “calúnia, injúria e difamação”... (*Jornal do Brasil*, 1988).

O episódio revolta por sua trágica ironia. Sabemos, porêem, que a impunidade é crônica: exemplos análogos são abundantes e até corriqueiros. Quando a população de um bairro pobre ou favela, revoltada com sucessivos atropelamentos letais, bloqueia o corredor da morte por onde passam os atropeladores, no mais das vezes em velocidade criminosa, aí sim, a Polícia Militar, até então omissa, entra em cena para restabelecer na pancadaria a paz de cemitério.

Seríamos, entretanto, injustos com o Judiciário se generalizássemos sua falta de zelo e às vezes até conivência com os delinqüentes do volante. Vários promotores e juizes destacaram-se, tanto em suas obrigações forenses quanto tomando publicamente posição por intermédio da imprensa, no combate pela justiça no trânsito, quer no sentido de assegurar indenizações razoáveis para as vítimas quer no de punir com a devida severidade os delinqüentes e infratores contumazes, dando assim honrosa contribuição para civilizar o trânsito e pôr um paradeiro à impunidade, esse câncer das instituições jurídicas brasileiras. Um dos mais conhecidos por sua lúcida e infatigável militância pela cidadania no trânsito é Otávio Valeixo.¹⁵

¹⁵ Dentre os muitos artigos que merecem ser lembrados, citaremos algumas passagens de “Crime não pode ser aceito como rotina”, publicado pelo juiz e professor Mário Devienne Ferraz em *O Estado de S. Paulo* de 22.7.1990. Sintetizando os principais argumentos que confirmam a necessidade de pôr termo à cultura da impunidade, refere firmes tomadas de posição de outros juristas e magistrados, notadamente a do juiz mineiro W. Romualdo da Silva, para quem o automóvel “pede caro pelo seu serviço, transformando-se em algoz implacável ... quase sempre esmagando, mutilando, matando...”. Cita também Nelson Hungria que em seus *Comentários ao Código Penal*, v. V, Forense, 1942, p.166, com admirável antevisão do horror vindouro, discerniu, no início dos anos 40, o “flagelo” do trânsito, “a matar mais que a peste branca ou peste celtica”. O articulista acrescenta uma ponderação que compensa a penúria das estatísticas: “Quem já não perdeu um amigo, um vizinho, um colega de trabalho, num trágico acidente de trânsito?” Tanto mais trágico que, como ele também nota, além das crianças, “os homens entre 21 e 30 anos de idade estão entre os que mais morrem em acidentes de trânsito”. Sinistra inversão da lei natural: “... hoje em dia ... muitos pais estão enterrando os filhos”.

Persistem, entretanto, no Judiciário, muitos partidários do predomínio do egocentrismo motorizado sobre o direito à vida. Liminares têm sido repetidamente concedidas no mais das vezes com argumentos fúteis (filigranas processuais, formalismo que sufoca o espírito da lei) para impedir a ação fiscalizadora dos funcionários do trânsito. Num país onde é notoriamente enorme a falta de policiais, sobretudo dos que protegem ou deveriam proteger a segurança dos cidadãos, advogados espertos e magistrados insensíveis usaram e abusaram do argumento de que só a PM poderia aplicar multas! Com o novo Código, que tirou qualquer base legal a esse grotesco pretexto, novos sofismas, na maioria sintomaticamente tolos e hipócritas, estão sendo utilizados pelos partidários da impunidade. Mencionaremos alguns deles mais adiante.

A ideologia dessa mentalidade foi expressa com impertinente clareza por uma promotora da Vara de Trânsito de Brasília, entrevistada, em março de 1997, no canal Globo TV a cabo. Ao jornalista que, cumprindo devidamente sua função, denunciava o escândalo da impunidade, a promotora, em tom de condescendente suficiência, pretendeu, atropelando o consenso jurídico de todos os países de trânsito civilizado, que os delitos automobilísticos deviam ser tratados com indulgência. Declarou mesmo jamais haver pedido a prisão de um culpado, considerando o que são as prisões brasileiras. Entendamos: são ruins demais para os ricos ... É a mesma mentalidade iníqua, conformista e socialmente discriminatória que garantiu quase completa impunidade para os jovens celerados que, também em Brasília, atearam fogo num índio, esclarecendo terem imaginado que se tratava de um mendigo.

Um dos mais revoltantes casos de truculência criminosa é o relatado pelo jornalista Osmar Freitas Júnior. Em Santos, no carnaval de 1990, Ronaldo Bueno Géa, dirigindo na contramão, após colidir com vários automóveis, "subiu na calçada e ali atropelou quatro pessoas, inclusive crianças". Voltou à avenida, "desta vez do lado certo do fluxo", mas perdeu a direção após topar com uma lombada". "Subiu noutra calçada e passou por cima de mais quatro pedestres. Um deles, morto na hora. Outro, uma mocinha de 13 anos, foi arrastada por mais de 20 metros até o carro se chocar contra o muro de uma casa". Levado à delegacia, fez saber que era filho de um figurão da polícia de São Paulo. O delegado de plantão lavrou um boletim de ocorrência e liberou em uma hora o perigoso homicida, deixando indignados os próprios soldados da PM que o tinham escoltado. Géa "sumiu depois do incidente". (*O Estado de S. Paulo*, 1990).

6 O novo Código do Trânsito e o “antiautorismo” anti-social

Antes tarde do que nunca: com décadas de atraso e após cerca de seis anos de lenta tramitação nas altas instâncias do poder político, o projeto do novo Código de Trânsito, destinado a substituir o de 1966,¹⁶ após receber 207 emendas em primeira discussão na Câmara Federal, chegou ao Senado em junho de 1996. Em setembro de 1997, foi sancionado pelo presidente, entrando em vigor em 1998. Tudo indica que, no conjunto, constitui um avanço relativamente à anomia reinante.

Resta saber em que medida a nova legislação vai ser cumprida, se desta vez e nesta questão haverá algum esforço sério de *law enforcement*. Questão obrigatória, considerando nossa longa e funesta tradição de impunidade. Questão pateticamente atual, considerando deprimentes episódios, como o ocorrido em agosto de 1996, de atropelamento culposo com vítima fatal, seguido de fuga (esta, em qualquer hipótese, crime doloso), em que se envolveram Odacir Klein, então ministro dos Transportes (que, nessa qualidade, estava à frente de campanhas pela segurança no trânsito), e seu filho, que estava no volante e portanto foi o autor do homicídio. Identificado em flagrante delito, graças à indignação de um motorista que presenciou o crime e a fuga indecente, Klein teve ao menos a dignidade de oferecer sua demissão do ministério. O que não impediu a mobilização de poderosas personalidades do Congresso, que “iniciaram um movimento para convencer Klein a desistir da renúncia” (*O Estado de S. Paulo*, 1996) no exato momento em que estavam ou deveriam estar votando o novo Código, destinado a coibir com a necessária severidade os delinquentes do trânsito, reforçando assim as dúvidas sobre a seriedade com que aquelas personalidades encaram suas responsabilidades legiferantes. Além da indevida “solidariedade” dos compadres do Congresso ao pai Klein, seu filho homicida desfrutou de não menos acintosa complacência da “Justiça”, sendo condenado a uma pena ridícula.

A mais pífia atitude de sabotagem do novo Código veio de um personagem do qual nada de bom um cidadão esclarecido poderia esperar, salvo que moderasse sua desenvoltura de caudilho provinciano. Referimo-nos ao atual presidente do Senado, Antonio Carlos Magalhães,

16 Precedido por dois outros (um de 1927, outro de 1941), este, de 1966, foi na verdade o código da impunidade no trânsito. Claro que não bastam boas leis, mas uma lei feita sob medida para não punir a delinquência homicida é uma péssima lei.

que propôs ao presidente da República, como modo de reverter-lhe a queda nos índices de intenção de voto, reduzir as multas estipuladas pelo novo Código (*O Estado de S.Paulo*, 1990). Logo, porém, nítido avanço de Fernando Henrique Cardoso nas sondagens eleitorais de intenção de voto desmentiu a “necessidade” de recorrer a esse “eleitoreiro desconto” (Weis, 1998) sobre os valores das multas. Além de moralmente inqualificável, a tentativa de castrar o Código contrariou a análise do politólogo F. Weffort, ex-secretário do PT, ministro do PSDB-PFL, que, num arroubo bajulatório, havia louvado a “sensibilidade social” do velho régulo baiano.

Dois meses depois dessa investida, a espúria ofensiva contra o Código foi retomada por um personagem de menor importância, mas de nocividade idêntica. Importância menor, mas não nula: o sr. Gidel Dantas mal esperou ser nomeado diretor do Departamento Nacional de Trânsito (Detran) para anunciar à imprensa que iria reduzir o valor das multas! O indivíduo já tinha péssima folha corrida no assunto: deputado federal pelo Ceará na legislatura 1987-1991, apresentara projeto de lei reduzindo de 18 para 16 anos a idade mínima para obter carteira de motorista. O mortífero projeto foi arquivado,¹⁷ o que não impediu o governo federal de atribuir ao nefasto personagem a responsabilidade (da qual deveria estar a mil léguas de distância, já que demonstrou ser irresponsável contumaz) de dirigir o Detran num momento decisivo para a implantação do novo Código! É verdade que, a 21 de julho, o ministro da Justiça, Renan Calheiros, desmentiu oficial e publicamente o sr. Gidel, classificando como “interpretação equivocada” de suas atribuições a anunciada intenção de baratear as multas. Manter as multas, segundo o ministro, “é uma posição do governo” (*O Estado de S.Paulo*, 1998). Por que então colocar o sr. Gidel à testa do Detran? Muito provavelmente pelo maldito sistema de loteamento de cargos públicos a parceiros políticos.

Entre os que atacaram o novo Código alinham-se também indômitos e festejados jurisconsultos da escola individualista. Simpáticos à causa dos transgressores contumazes, já lograram, com o beneplácito de juízes inconscientes e despreparados, entorpecer o (pouco) controle social sobre

17 Em três Estados, Rio de Janeiro, Maranhão e Rio Grande do Norte, a autorização havia sido concedida pelos legisladores locais. No Rio Grande do Norte, o zelo no reforço à barbárie do trânsito chegou a ponto de inscreverem o celerado dispositivo na Constituição estadual. Felizmente, o Supremo Tribunal Federal acolheu a 5 de agosto de 1998 duas ações diretas de inconstitucionalidade oportunamente movidas pela Procuradoria-Geral da República, anulando a irresponsável iniciativa dos legisladores dos dois Estados nordestinos. Decisão semelhante já havia sido adotada pelo STF em relação ao Rio de Janeiro. Registre-se que, em São Paulo, dois deputados, Jorge Tadeu Mudalen e Nabi Abid Chedid, apresentaram respectivamente os projetos 375/90 e 388/90, que iam no mesmo sentido. Felizmente a fúnebre iniciativa não prosperou.

o autismo motorizado (impedindo os funcionários da CET de fiscalizar um trânsito cujo policiamento já era notoriamente insuficiente; ganhando mandatos de segurança e ações contra a cobrança de multas etc.). Estão agora tentando proteger os bêbados do volante com o argumento de que ninguém pode ser obrigado a se submeter ao teste do bafômetro. Assim, o advogado Arnaldo Malheiros Filho ponderou sentenciosamente que “ninguém é obrigado a fazer prova contra si próprio”. Conforme o mesmo princípio, para citar um exemplo recente, o famigerado estupro do Parque do Estado não está obrigado a mostrar onde enterrou as vítimas. Já Gofredo Teles, professor emérito da USP, resumiu sua defesa do etilismo motorizado em fórmula que seria ridícula não fosse antes odiosa. “As pessoas têm direito sobre o corpo e não podem fazer o que não desejarem” (*O Estado de S.Paulo*, 1998). Será que não lhe passou pela cabeça que são exatamente os direitos a seus próprios corpos de milhões de atropelados e esmagados que os cidadãos conscientes pretendem defender com um Código minimamente severo? Nem que nenhum atropelado deseja ter o corpo esmagado por uma estrutura de aço em movimento?

7 O modo petista de desgovernar o trânsito

Em 1988, quando candidata à Prefeitura de São Paulo, Luiza Erundina, interrogada, como os demais concorrentes, a respeito do que projetava para o trânsito, pronunciou-se contra as multas, com o primoroso argumento de que o importante “não é multar, mas educar o motorista”. Tinha obrigação de saber que em todos os países de trânsito civilizado as multas são pesadíssimas. Basta notar que, comemorando o fato de que pela primeira em vinte e cinco anos o número de mortos no trânsito francês havia sido inferior a 10 mil durante um período de doze meses (outubro 1986 a outubro 1987) o jornal *Le Monde*, conhecido por seu espírito liberal-humanista, registrou que “... o medo do policial e do juiz mostrou-se eficaz. O governo (socialista) colheu os dividendos da política de reforço da repressão ...”. Erundina sustentou portanto o ponto de vista exatamente oposto ao da luta para civilizar o trânsito. Preferiu lançar fórmulas “simpaticamente” eleitoreiras a assumir em relação à delinquência motorizada a severidade necessária para resguardar o interesse coletivo. Ideologicamente, nesta questão, optou pelo liberalismo selvagem...

O mais patético é que, ao incentivar a impunidade no trânsito, ela penalizou mais cruelmente aquelas camadas que prioritariamente pre-

tendia ou dizia pretender defender: os mais pobres, que andam a pé, e as crianças, vítimas fáceis dos delinquentes do trânsito. As consequências retrógradas da pretensa postura “educativa” da então candidata petista ficam ainda mais patentes na medida em que o Brasil, além de ter as mais altas taxas de acidentes por veículos em circulação, apresenta um dos socialmente mais perversos perfis de acidente-tipo. Enquanto nos países de trânsito civilizado somente um quarto ou mesmo um quinto das vítimas são pedestres (na França, 23% dos mortos no trânsito), entre nós os pedestres atropelados constituem cerca de 60% das vítimas fatais.¹⁸

É verdade que, eleita, Erundina deu-se conta, com alguma demora, de que “educar” os delinquentes do trânsito com fórmulas ocas servia apenas para reforçar a sensação de impunidade. Tanto assim que em 1992, disputando a Prefeitura de São Paulo, Paulo Maluf, com sua nunca desmentida falta de escrúpulos (Ricúpero, perto dele, é um aprendiz), distribuiu farto material de propaganda anunciando uma anistia que

18 Esses dados referem-se à média dos anos 80. No Rio de Janeiro, em 1977, dos 2.214 mortos no trânsito, 1.532, isto é, 69,19% morriam atropelados (Cf. *Jornal do Brasil* de 14.5.1978). Vale insistir: essa taxa revela a barbárie dentro da barbárie: não somente as piores taxas de acidentes no trânsito, mas também o pior perfil de acidentes fatais: em países de trânsito mais civilizado, os atropelados estão entre 20% e 10% do conjunto dos mortos. Numa matéria intitulada “Atropelados, 70% dos mortos no trânsito”, a *Folha de S. Paulo* de 13.6.1983 esclarece que, a despeito de altíssima, aquela porcentagem, relativa ao município de São Paulo, havia diminuído de 1977 para 1982 (de 1.771 para 1.487 mortos por atropelamento, ou seja, de 77% para 64,6% do total de mortos no trânsito, estabilizado em torno de 2.300 mortos-ano). Além de dados e análises, a matéria traz o relato de um sobrevivente de atropelamento que mostra até onde costuma ir a furiosa bestialidade dos atropeladores. Numa noite de janeiro de 1977, o fotógrafo Gilberto dos Santos foi atropelado na calçada por um Volks que em alta velocidade se chocara com um poste. “Parecia um pesadelo. Eu fiquei debaixo do carro, o motorista deu ré e quebrou minhas duas pernas”... Ninguém anotou a placa do delincente. “Gilberto ficou um ano internado...” Crítica também “a negligência da polícia, que iniciou investigações apenas três meses depois do acidente”. “Ironia do destino: um homem de 65 anos que testemunhou o caso morreu atropelado, um ano depois, no mesmo local”. Permitimo-nos acrescentar que, se tivesse anotado a placa do atropelador de Gilberto, teria ao menos feito algo para reduzir o flagelo do qual também iria ser vítima. A barbárie é sempre mais cruel para os mais fracos... Nos anos 90, o número de pedestres mortos no trânsito francês oscilou em torno de 1.000 por ano, ou seja, cerca de 10% do número total de mortos em acidentes de trânsito. No Brasil, nenhuma melhoria notável na taxa de pedestres mortos relativamente ao total de mortos no trânsito registrou-se desde então. Em São Paulo, a taxa de pedestres atropelados permaneceu entre 70% e 60% do total de mortos por acidente de trânsito desde a virada dos anos 70 para os 80. Ou seja, mais de quatro mortos diários por atropelamento. Essa proporção se manteve estável até hoje. Mesmo em 1997, quando já sob o efeito positivo exercido pelo novo Código antes mesmo de entrar em vigor, o número total de mortos caiu, relativamente a 1993, de 2.436 para 2.042, a taxa de mortos por atropelamento embora tenha também melhorado (de 61,33% para 54,30%) ainda é escandalosa. Resta esperar que o novo Código, se não for estropiado em sua aplicação pelos amigos da impunidade, reverta, ainda que um pouco, tamanha perversidade.

poria fim ao sofrimento dos motoristas infratores. A iniciativa costuma render votos, num país onde o ponto de vista dos rudes e ingênuos deslumbrados com o automóvel tem prevalecido sobre o dos sobreviventes dos atropelamentos e demais acidentes do trânsito. Rendeu-lhe o suficiente para ganhar as eleições e iniciar um novo ciclo de retrocesso civilizatório na megalópole paulistana, que, para infelicidade geral, prosseguiu com o afilhado Celso Pitta.

Longe de se cingir a uma atitude individual de Erundina quando candidata a prefeita de São Paulo, o culto à impunidade no trânsito está enraizado no já aludido humanismo pequeno-burguês que constitui a ideologia dominante no PT. A promulgação do novo Código, que qualquer observador de um país de trânsito relativamente civilizado consideraria um avanço à anomia reinante, ensejou um novo contra-ataque dos apologistas da impunidade, muitos dos quais, para nosso desalento, provenientes de membros do PT. Incapazes de distinguir o caráter globalmente reacionário do governo de Fernando Henrique Cardoso (continuador da ofensiva neoliberal de seu predecessor Fernando Collor) de medidas objetivamente progressistas, como a iniciativa visando a combater a selvagem hecatombe do trânsito, criticaram-na reiteradamente, queixando-se de que as multas ficaram muito altas (lugar-comum dos infratores de sempre, que atacam a pretensa "indústria da multa" para inocentar a indústria da morte, da qual eles próprios são carrascos e vítimas virtuais) e reativando, por intermédio de porta-vozes significativos, como o vereador Tatto, da Câmara de São Paulo, a fórmula, mais irresponsável do que tola, de que o importante é educar e não multar. Não explicou quem educará os educandos, nem, sobretudo, quem educará os pretensos educadores.¹⁹

19 Um exemplo entre incontáveis outros: em São José dos Campos, cidade situada à beira de uma das mais mortíferas estradas do país (na Via Dutra ocorrem cerca de 10% do total de acidentes em rodovias brasileiras), o presidente da Câmara Municipal, Carlos de Almeida, que se faz chamar de "vereador Carlinhos", correligionário de Tatto, ilustrou-se por tão tola quanto tenaz campanha contra o novo Código. A taxa de acidentes da cidade, não é inútil lembrar, já bateu várias vezes o recorde mundial. Em 1983, por exemplo, lá morreram em acidentes da circulação 145 pessoas para uma população de 300 mil. Em Tóquio, no mesmo ano, para cada grupo de 300 mil pessoas morreram no trânsito 8,7, em Nova York, 24, e em São Paulo, 78. Cf. *O Estado de S. Paulo* de 22.10.1985. Demasiado otimista, o jornalista autor da matéria anunciou que graças a um esforço da prefeitura e outras autoridades locais os dados relativos a 1984 tinham sido muito mais encorajadores. Exemplifica dizendo que "... conseguiu-se acabar com os 'rachas' disputados por jovens nas principais avenidas durante as madrugadas". Quatorze anos depois, já com o novo Código de Trânsito em vigor, perigosos imbecis, jovens e menos jovens, não somente em São José dos Campos, continuam a praticar essa forma radical de estultice motorizada. E o ainda *O Estado de S. Paulo* que informa na matéria "Código não evita rachas em S. José" (21.6.1998): "Jovens de São José dos Campos ainda mantêm o hábito de lazer rachas, apesar das severas

Correio da Cidadania, semanário dirigido por Plínio de Arruda Sampaio, nome que merece respeito como uma das melhores expressões do PT, também aderiu à apologia da impunidade, com argumentos que não resistem à mais rápida análise. Explica, com efeito, em editorial consagrado ao novo Código do Trânsito, que, “sem poder afetar a indústria automobilística nem os ricos e poderosos, só restou aos dirigentes do país transformar o motorista em vilão” (Sampaio, 1998). Não obstante constatar que as causas principais do problema do trânsito brasileiro são o “exagerado crescimento do transporte individual e a impunidade dos infratores” (esta decorrente de haver “uma categoria de pessoas acima da lei” e da “ineficiência do sistema judiciário”), o editorialista classifica a nova lei como “draconiana e inaplicável”.

Além de incoerente, o argumento é inconsistente. Sem dúvida, as मतadoras, aproveitando-se do interesse público, exigem para se instalar em determinado lugar toda classe de privilégios, vantagens e isenções. Sem dúvida, “os ricos e poderosos” e mesmo os nem tão ricos nem tão poderosos (pensemos nos jovens facinoras que queimaram vivo um índio em Brasília e foram condenados a penas ridiculamente indulgentes) beneficiam-se de muitas formas de impunidade ou quase-impunidade. Sintomaticamente, não é com essa imensa maioria que o editorialista se identifica e sim com os motoristas, apresentados como vítimas. Queira ele ou não, não foi o novo Código que transformou “o motorista em vilão”, mas são os infelizmente muito numerosos vilões do trânsito que se aborrecem com a possibilidade de virem a ser punidos pelas barbaridades que habitualmente cometem. É a estes que o editorialista presta solidariedade e não aos milhões de brasileiros vitimados pelo trânsito, ou candidatos anunciados a vítimas.

Os fatos, de resto, têm felizmente desmentido as previsões derrotistas do jornal petista. Nos três primeiros meses de aplicação da nova lei, o número de mortos no trânsito caiu cerca de 31%.²⁰ Entre dez

punções ...”. Nas avenidas do Bairro Urbanova os “rachas” continuam prosperando. “Os habitantes temem entrar ou sair de casa à noite”. “Estamos nos tornando reféns desta gente”, resumiu um morador. “Rachas” e “pegas” ocorrem no Brasil todo, em toda parte onde há um bando de perigosos imbecis desocupados: Brasília, São Paulo, Campinas, centros políticos e intelectuais são infestados por esta fauna perigosa. Também motoristas de ônibus praticam “rachas”. Um exemplo, entre muitos outros: a 19 de setembro de 1990, por volta da zero hora, os motoristas de dois ônibus maranhenses que se dirigiam para Teresina começaram um “racha” que terminou mais à frente num choque mortífero.

²⁰ Esse dado numérico é referido, por exemplo, em *Veja* (31) 18 de 6.5.1998. De janeiro a abril de 1998, ocorreram 142 mortes nas rodovias federais do Estado de São Paulo, contra 190 no mesmo período de 1997 (*Gazeta Mercantil* de 27.5.1998).

e quinze mil mortos a menos em um ano, se a média se mantiver! Mas o editorialista, decididamente patético, pergunta “como pode o motorista mover-se sem cometer alguma das numerosíssimas infrações previstas na lei”. Os motoristas responsáveis e respeitadores dos direitos alheios conhecem a resposta.

Algumas ressalvas devem, entretanto, ser levadas em conta para avaliar os resultados concretos imediatos no novo Código. Antes de mais nada, o fato muito positivo de que o simples anúncio de uma nova postura do Estado ante a barbárie do trânsito exerceu por si só um nitido efeito na “moralidade objetiva” dos motoristas. Dados recentes mostram que no município de São Paulo o número de mortos no trânsito caiu de 2.436 em 1993 para 2.042 em 1997, sendo que o de pedestres mortos por atropelamento caiu de 1.494 para 1.109 durante o mesmo período. Ainda assim, a porcentagem de pedestres relativamente ao total de mortos permanece extremamente perversa: nos países de trânsito civilizado, é igual ou inferior a 10%, em São Paulo, conforme os dados já mencionados, melhorou de 61,3% para 54,3%. Mais da metade das vítimas fatais da hecatombe motorizada são pessoas andando a pé!

8 Quem são, nas ruas, os inimigos do povo?

Desnecessário insistir em que não é sério pretender falar em nome do povo sem se dar conta de que a significativa maioria dos pedestres esmagados por ônibus, caminhões e automóveis pertence às camadas pobres da população, que andam a pé e que, nos transportes coletivos de que se servem, são freqüentemente tratados como gado por motoristas torpes.²¹ Mesmo quando a fraseologia “antiautoritária” vem recoberta de um verniz de esquerda, o fundo é o mais irresponsável individualismo liberalóide:²² impunidade para os atropeladores. O marxismo bem compreendido nos ensina a buscar as contradições sociais concretas em cada situação social concreta. A contradição ricos contra pobres, a mais importante do ponto de vista do humanismo pequeno-burguês, é pouco importante no referente ao trânsito. Os ricos são muito pequena minoria

21 Aos exemplos típicos referidos na nota 5 poderíamos acrescentar incontáveis outros que conservamos em nosso arquivo de imprensa. Houve casos de greves de motoristas protestando contra as empresas que pretendiam fazê-los pagar as multas que tinham recebido. Uma categoria de trabalhadores solidária de infratores contumazes! Inprimem à própria noção de greve um conteúdo reacionário: deixa de ser luta por melhores salários e melhores condições de trabalho para se tornar escudo da impunidade e do “direito” de tratar mal os usuários!

22 Liberalóide, porque, justiça se faça, nas metrópoles liberal-capitalistas, o respeito às normas do trânsito é incomparavelmente maior.

da população. Os muito ricos, pequena minoria dentro da pequena minoria, deslocam-se em helicópteros e jatinhos. Têm poucas oportunidades de atropelar (no sentido literal, porque no figurado é o que fazem o tempo todo) os pobres. Pouca diferença faz, entretanto, do ponto de vista das vítimas, ser massacrado na rua (ou na calçada, como muitas vezes ocorre), por um ricoço, por um perueiro, motorista de ônibus ou caminhoneiro. O efeito é o mesmo. A contradição principal em matéria de trânsito é a que opõe o aço dos veículos ao osso dos pedestres. Não é do lado destes que se coloca quem ataca demagogicamente o Código de Trânsito agora em vigor. (Seria ridículo, de resto, associar o novo Código a este ou a outro governo: tramitou na lesmice parlamentar durante uma década, sob vários presidentes).

Um democrata digno deste nome não preconiza abrandamento da necessária punição dos violadores contumazes dos direitos dos cidadãos sob o pretexto de que alguns ricos ficarão acima da lei. Mesmo porque não é exato afirmar que os ricos estão sempre acima da lei e que o Judiciário é sempre ineficiente. Como qualquer outra contradição de interesses, a que se opõe os partidários da irresponsabilidade aos da responsabilidade social do motorista *penetra e atravessa* os aparelhos de Estado e os partidos políticos. É evidente, de resto, que o grau de impunidade depende da correlação de forças entre os que têm uma concepção feudal-mafiosa do poder político e os que lutam pela cidadania democrática. Entre os dois pólos, fica a massa dos tégidos e indecisos, que reconhecem em palavras a urgente necessidade de coibir a hecatombe provocada pelos infratores crônicos, mas queixam-se das multas e outras penalidades indispensáveis para reprimir a barbárie.

São com efeito muitos os ricos que mataram pobres no trânsito e nem sequer foram incomodados. No domingo 21 de setembro de 1986, o industrial M. Machline, magnata da Sharp e da SID Informática, amigo de Sarney e de muitos figuras da auto-intitulada "Nova República", dirigindo-se no volante de sua Mercedes-Benz ao haras Rosa do Sul, de sua propriedade, situado em Itatiba, fez um curva na contramão, destruindo um modesto Volkswagen que vinha em sentido oposto. Matou no ato três pessoas, inclusive um casal cujos dois filhos pequenos sobreviveram com gravíssimos ferimentos.²³

²³ A *Folha de S. Paulo* de 22.9.1986 reflete bem a atitude bajulatória de um certo jornalismo: afirma que o automóvel de Machline "rodopiou na pista e colidiu ...", sem contar que rodopiou por estar em altíssima velocidade, nem enfatizar que fez a curva completamente na contramão. Boa parte da matéria está consagrada a um elogioso *curriculum* do milionário, além de pormenorizadas informações sobre seu estado de saúde. Nenhuma linha, além de nomes e idades, esta consagrada à família massacrada.

Já o chefe malufista Colasuono, um ano depois, tentou, mas não logrou obter igual impunidade para seu filho, que, dirigindo em alta velocidade, invadiu em alta madrugada um sinal vermelho, chocando-se com um automóvel que acreditara no sinal verde, matando a motorista. A violência do impacto foi tal que o carro da vítima, Ana Maria Corban Armando, capotou três vezes. O autor do homicídio, Eduardo Colasuono, que acabara de sair da boate Up and Down, replicou a testemunhas horrorizadas com a cena (Ana Maria teve de ser retirada das ferragens pelo Corpo de Bombeiros): “Morreu, morreu, dane-se. Eu não machuquei o dedo?” Embora, como ficou demonstrado no processo, tenham sido usados todos os meios torpes, desde o espancamento de testemunhas verídicas até descarado falso testemunho de amigos do réu e um laudo pericial grosseiramente mentiroso, a Justiça paulista, em duas instâncias, condenou o culpado.²⁴ Neste caso, ainda que o réu tenha sido condenado a uma pena ligeira e, sendo primário, dispensado de cumpri-la, por força da famigerada Lei Fleury, não houve completa impunidade.

Sem dúvida, não basta reprimir. Uma repressão que não estiver a serviço do cidadão, mas sobretudo da arrecadação de multas, não resolverá a questão de fundo. Quando vemos que veículos oficiais, civis e militares, policiais e administrativos, permitem-se violar com a mesma desenvoltura que os particulares as normas elementares do trânsito, quando constatamos, não somente em São Paulo (devastada por Maluf e seu epígono Pitta), mas em toda parte, o péssimo estado da sinaliza-

24 O juiz Luiz Pantaleão, relator do processo no Tribunal de Justiça, destacou, entre outras tentativas por parte do réu de fraudar a ação da Justiça, “a falta de credibilidade da prova oral apresentada pela defesa”. Posteriormente, como informou o jornalista Milton Contreras em ampla notícia na qual nos apoiamos, “três testemunhas e dois peritos do Instituto de Criminalística foram ... denunciados pelo Ministério Público: as três por falso testemunho e os dois por terem elaborado um laudo falso do local do acidente”. Cf. *O Estado de S. Paulo*, de 22.7.1990. O acidente ocorreu a 7 de outubro de 1987, “por volta das 4h30 da madrugada”. No dia 6 de novembro seguinte, uma testemunha, um vendedor de bilhetes, que ficara “revoltado com a indiferença” do homicida (que “dirigia o carro a mais de 100 quilômetros”) após o desastre, foi “violentamente espancado por quatro rapazes que disseram ... que ‘sumisse do pedaço’, além de levarem todos os bilhetes”. No mínimo conivente com todas estas tentativas de entorpecer a Justiça, o político malufista se fez acompanhar, durante o inquérito policial, de agressivos coadjuvantes, como um certo Pedro Rota, procurador, que provocou grosseiramente o promotor Dráusio Barreto. Este, porém, longe de se intimidar, apontou todas as torpezas com que se procurou garantir a impunidade para o homicídio culposo, que num país onde os ricos e poderosos não dispõem dos mesmos meios que no Brasil, seria certamente considerado como dolo eventual. Observou notadamente que “o Instituto de Criminalística”, que “leva meses para apresentar um laudo”, no caso de Colasuono “apresentou-o em apenas 24 horas. E o que é mais estranho: apesar da violência do acidente, o laudo não aponta vestígio de nada. Não menciona o capotamento... O acidente ocorreu às 4h30, e os peritos somente chegaram ao local por volta das 10h15” (*O Estado de S. Paulo* de 18.11.1987).

ção, assalta-nos aquela velha dúvida a que se referiram dois jovens filósofos alemães em meados do século passado: mas quem educará os educadores? E acrescentaríamos, pensando nos que governam o país e o trânsito: “mas quem educará os educadores?” A resposta, com certeza, é prática: depende do *resultado* da *luta cultural* entre o autismo automobilístico e a ética da cidadania. É indispensável compreender que esta luta se inscreve naquela, muito mais ampla e decisiva para concretizar a democracia. Mais exatamente, para atingir o nível de concretude da moralidade objetiva democrática tal como existe nos países capitalistas liberais.

9 A lógica automobilística do capitalismo periférico

Atribuir ao capitalismo em geral ou mesmo à indústria automobilística em especial a principal responsabilidade pelo caos do trânsito, como faz, entre outros, o supracitado editorialista do *Correio da Cidadania* não é apenas simplismo, mas sobretudo ocultamento das categorias econômicas *concretamente pertinentes* à situação de países dominados pelo *imperialismo*, a saber a superexploração dos trabalhadores, os métodos rudimentares e predatórios do lucro rápido, a espoliação das riquezas nacionais pelos trustes e cartéis estrangeiros (hoje eufemisticamente, quando não reverencialmente, chamados de multinacionais) etc. Com efeito, se pretendermos determinar as *bases econômicas* da questão, devemos antes de mais nada lembrar que *na maioria dos países capitalistas, notadamente nas metrópoles imperiais*, o trânsito é razoavelmente civilizado: evocar, em sua planetária universalidade, a contradição fundamental de nossa época, entre o trabalho e o capital, “explica” tanto a barbárie quanto a cidadania no trânsito, tanto um resultado quanto o resultado oposto, portanto não explica diretamente nada.

Mais pertinente é a categoria de capitalismo dominado ou periférico. Ela efetivamente explica o colossal atraso do metrô em megalópole como São Paulo e Rio de Janeiro, o excesso de ônibus e de automóveis no transporte de passageiros e o *criminoso* desmantelamento do transporte ferroviário de passageiros. Basta comparar nossa situação caótica com o sistema de transportes dos países capitalistas dominantes, para constatar a que ponto a subordinação irrestrita às montadoras é responsável pela “matriz” perversa do transporte brasileiro. Mais exatamente que “subdesenvolvida”, ela é uma expressão concreta do *desenvolvimento* do subdesenvolvimento dialeticamente compreendido

como atraso econômico e cultural provocada não pela ausência de crescimento econômico e sim por um crescimento social e culturalmente perverso.

Incontestavelmente o péssimo estado das vias públicas favorece os acidentes. Mas em sua esmagadora maioria eles resultam de imprudência, imperícia ou negligência. Não é de resto necessário dispor de fulgurante inteligência para notar que, num determinado estado, melhor ou pior, das vias públicas, a quantidade de acidentes *varia* em função do grau de (ir)responsabilidade dos motoristas. É o caso de lembrar que também no referente às vias públicas o *PT* adotou posições mais do que irresponsáveis, claramente reacionárias. Em São Paulo, durante a gestão de Erundina, um vereador petista saiu na frente para instaurar os chamados “bolsões residenciais”, eufemismo encobrendo a privatização de ruas (de bairros burgueses, evidentemente).

Tomemos um só exemplo, a degradação das rodovias paulistas. A inoperância administrativa²⁵ e policial-rodoviária deixa livres as estradas para a ganância de plantadores e usineiros da agroindústria, de donos de frotas de caminhões, de empreiteiros da construção civil e de obras públicas etc. que se habituaram a violar sistematicamente tanto a legislação do trânsito quanto a trabalhista. Para aumentar seus lucros, sobrecarregam caminhões e carretas muito além dos limites autorizados (e tecnicamente toleráveis) de tonelagem e impõem péssimas condições de trabalho e segurança para os motoristas, seus assalariados, que se vingam nos demais usuários. É efetivamente um matadouro de humanos. Num já citado inventário das calamidades da “rodovia da morte”, o jornalista constatou que “... o maior perigo ... está mesmo no fato de várias empresas de transportes darem preferência a motoristas jovens demais, que aceitam salários mais baixos. Um ônibus leva 16 horas para ir de São Paulo para o Sul, dirigido por dois profissionais em revezamento. Algumas transportadoras exigem que o mesmo percurso seja coberto por apenas um motorista ... em apenas 19 ou 20 horas. Para suportar isso, é preciso ser jovem mesmo. E nessa idade, além de faltar experiência, existe arrojo demais, aumentando o perigo”.

Na Via Dutra, cerca de 80% dos acidentes são provocados por caminhões, entre os quais, assinala uma reportagem, “os mais temidos

25 Os que porventura tenham se deixado influenciar pelas imposturas neoliberais a ponto de imaginar que a privatização das rodovias constituirá fator decisivo no soergimento de “nosso” cambaleante sistema rodoviário, deviam observar o que ocorreu com as ferrovias privatizadas: resultados pífios no transporte de cargas e anti-socialmente perversa supressão de praticamente tudo que restava do transporte de passageiros.

são os que transportam areia ... Não respeitam nada, nem mesmo os guardas rodoviários. Sonegam impostos, transportam cargas acima do peso permitido e, ao retornar aos portos de areia do Vale do Paraíba, dirigem em excesso de velocidade chegando a ultrapassar os 110 quilômetros/hora”.

Sabemos que um povo só tem aquilo que conquista. O novo Código foi promulgado, mas, das regiões economicamente mais prósperas às mais pobres, daquelas onde se implantaram alguns critérios de cidadania às que permanecem submetidas ao coronelismo mafioso, multiplicam-se iniciativas visando a castrar a nova legislação. Se prosperarem, se a cidadania brasileira perder este combate, não lhe restará senão o triste conformismo de um dos sobreviventes de um acidente rodoviário, infelizmente rotineiro, ocorrido na noite de 9 de maio de 1998, que matou dezesseis jovens que se dirigiam a Campos do Jordão para participar de um congresso da Igreja Adventista do Sétimo Dia: “Deus permitiu que isso acontecesse. Estamos preparados porque acreditamos na ressurreição”. Em todo caso, não parecem acreditar que o trânsito brasileiro possa se tornar menos mortífero...

MORAES, J. Q. de. The democracy polish in the traffic mirror. *Perspectivas (São Paulo)*, v.22, p.161-189, 1999.

- **ABSTRACT:** *This paper tries to analyze the concrete and ideological meaning of the so many times observed atrophy of the meaning of civility, of citizenship and of public space in the Brazilian society, as it is clearly seen in the traffic in everyday life.*
- **KEYWORDS:** *Citizenship; democracy; traffic; civil society; public opinion; behavior.*

Referências bibliográficas

ATENÇÃO, n.3-6, 1996.

BRASIL. Ministério dos Transportes. *O acidente de trânsito: flagelo nacional evitável*. Brasília: Ministério dos Transportes, 1987, p.61-2.

CONTREAS, M. *O Estado de S.Paulo*, São Paulo, 22 jul. 1990.

O ESTADO DE S. PAULO, São Paulo, 3 jan. 1984.

_____. São Paulo, 18 nov. 1987.

_____. São Paulo, 5 mar. 1988.

- O ESTADO DE S. PAULO, São Paulo, 22 out. 1989.
- _____. São Paulo, 7 dez. 1989.
- _____. São Paulo, 30 jan. 1990.
- _____. São Paulo, 1st mar. 1990.
- _____. São Paulo, 4 out. 1990.
- _____. São Paulo, 14 jul. 1991.
- _____. São Paulo, 2 mar. 1993.
- _____. São Paulo, 14 ago. 1996.
- _____. São Paulo, 22 maio 1998.
- _____. São Paulo, 10 jun. 1998.
- _____. São Paulo, 22 jul. 1998.
- FERRAZ, M. D. Crime não pode ser aceito como **rotina**. *O Estado de S. Paulo*,
_____. São Paulo, 22 jul. 1990.
- FOLHA DE S. PAULO, São Paulo, 22 set. 1986.
- _____. São Paulo, 11 maio 1998.
- GAZETA MERCANTIL, São Paulo, 27 maio 1998.
- HOBBSAWM, E. (Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Unicamp –
Campinas). Comunicação pessoal. 1990.
- HUNGRIA, N. *Comentários ao Código Penal*. Rio de Janeiro: Forense, 1942.
v.5, p.166.
- JORNAL DO BRASIL, Rio de Janeiro, 14 maio 1978.
- _____. Rio de Janeiro, 7 set. 1988.
- JORNAL DA LAPA, São Paulo, 4 maio 1991.
- OLIVEIRA, E. R. de. O argumento da força. In: _____. *As forças armadas
no Brasil*. Rio de Janeiro: Espaço e Tempo, 1987.
- QUATRO RODAS (São Paulo), ago. 1981.
- REVISTA BRASILEIRA DE TECNOLOGIA, v.19, n.11, p.49, 1989.
- SAMPAIO, P. de A. Editorial consagrado ao novo Código de Trânsito. *Correio
da Cidadania*, v.7, n.76, 24-32, jan 1998.
- VEJA (São Paulo), n.31, 18 jun. 1998.
- _____. (São Paulo), ago. 1995.
- WEIS, L. Marcha a ré fora de hora. *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, 21 jul.
1998.