
ARTIGO DE REVISÃO

Subjetividade e conflitos no trânsito urbano: desafios às políticas públicas de educação e promoção de saúde

Subjectivity and conflicts in urban traffic: challenges to public policies on education and health promotion

Gislene Maia de Macêdo¹

Resumo

O presente artigo propõe uma reflexão sobre os desdobramentos do conflito subjetivo entre os direitos individuais e as necessidades coletivas no ambiente do trânsito. Entende que os acidentes de trânsito congregam em si, muito mais que fatores humanos imediatos, como falta de atenção, alcoolemia, velocidade. A concepção de humano aqui passa necessariamente pelos conflitos vividos pelos sujeitos e as escolhas que acabam por fazer diante das situações do cotidiano. A subjetividade ganha importância por reunir em si diferentes composições de valores que permeiam as decisões humanas associadas ao contexto sócio-histórico que, constitui o ambiente circundante e determina ideologicamente as formas de utilização do espaço público. Os acidentes de trânsito acabam por denunciar a necessidade de políticas públicas que democratizem o espaço e que concebam a educação para o trânsito de forma emancipatória e preparatória para o convívio social, que privilegie a mobilidade humana sustentável e não a motora, que transforme o trânsito num ambiente de vida e rompa com os paradigmas do mundo contemporâneo que acentua a cultura da velocidade. Aponta como saída o desenvolvimento de uma ética pública que concebe a pluralidade como elemento constitutivo da vida social.

Palavras-chave: Acidentes de trânsito, Educação, Promoção da Saúde, Formulação de Políticas.

Abstract

The present article proposes a reflection on the unfolding of the subjective conflict between the individual rights and the collective necessities in the traffic environment. It assumes that traffic accidents comprise much more than immediate human factors, such as lack of attention, speeding and alcohol. The concept of being human is related to the conflicts and the choices people end up making in daily life. Subjectivity gains importance in that it features different compositions of values mediating human decisions associated to the social and historical context that constitutes the surrounding environment and determines ideologically the way people use public space. Traffic accidents show the need for public policies transforming public space into a democratic and equal place, and conceive traffic education as preparatory and emancipatory for social conviviality valuing sustainable human mobility, contemplating traffic as a vital environment and breaking with the paradigms of the contemporary world which focus on the culture of speed. It points out the development of public ethics as a way to conceive the plurality as an element of social life.

Key words: Traffic Accidents, Education, Health Promotion, Policy Making.

1. Psicóloga, Doutora em Psicologia pela Universidade de São Paulo; Chefe da Divisão de Educação para a Cidadania no Trânsito da Autarquia Municipal de Trânsito, Serviços Públicos e de Cidadania de Fortaleza – AMC; Membro Titular da Câmara Temática de Educação para o Trânsito e Cidadania do Contran (2003/2004; 2004-2005).

Recebido: 15.02.06

Aceito: 30.03.06

Introdução

Entre os muitos problemas que o Brasil enfrenta hoje, as conseqüências que o trânsito acarreta para a população podem ser retratadas através dos números divulgados pelos órgãos de trânsito. Apesar de as estatísticas oficiais não expressarem toda a realidade dos acidentes de trânsito no país, servem como fonte reveladora do problema existente. Em Fortaleza, dados do Sistema de Informações de Acidentes de Trânsito do Município de Fortaleza – SIAT-FOR, no ano de 2004 foram registrados 22.835 acidentes de trânsito, 48% deles com vítimas feridas. Das vítimas feridas, motociclistas representam 34% e pedestres, 23%. Foram 318 acidentes resultando em 331 mortes no trânsito do município de Fortaleza. Destes, 41% eram pedestres, 20% motociclistas e 18%, ciclistas. Interessante observar que os automóveis estão representados nos acidentes por gravidade na maioria dos casos (55%). Vale lembrar que Fortaleza possui uma população de 2.332.657, cerca de 450 mil veículos cadastrados, onde 66% são de automóveis. Ou seja, a maioria da população não se desloca de automóvel. No entanto, ele é responsável pela maioria dos acidentes.

Aqui, cabe começar uma reflexão mais aprofundada. No que tange a causas de acidentes de trânsito na cidade, os dados apontam para prováveis associações entre álcool, direção e velocidade, tanto por parte dos condutores de automóveis como pelos motociclistas, ciclistas e pedestres. Há ainda, o que se tem batizado de falta de atenção e de respeito ao Código de Trânsito Brasileiro (CTB). O que não se consegue é produzir uma reflexão que traga questões de ordem cultural, sociológica, histórica, política e psicológica capaz de conduzir a mudanças de paradigmas e de ações que reduzam os efeitos dos acidentes de trânsito na saúde pública.

Trânsito Urbano

Antes de prosseguir, é necessário se

esboçar uma definição mais clara do que vem a ser trânsito e como o homem se insere nesse contexto. Para se falar de como o homem se comporta no ambiente do trânsito é importante inseri-lo no contexto geral dessa realidade apresentando um panorama geral, amplo e interdisciplinar dos principais elementos existentes nesse cenário.

Segundo o Código de Trânsito Brasileiro¹ (1997), Capítulo I, art. 1º, § 1º, “Considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga.”

Rozestraten² propõe a seguinte definição para trânsito: “O conjunto de deslocamentos de pessoas e veículos nas vias públicas, dentro de um sistema convencional de normas, que tem por fim assegurar a integridade de seus participantes.”

Dentro desse sistema, os mais importantes subsistemas são o homem, a via e o veículo. Para Rozestraten², a via é um estímulo para o homem que opera o veículo no sentido de atender às exigências da via. O modelo proposto entende o comportamento humano em sua interação com a via e o veículo, um servindo como estímulo e outro como instrumento das muitas possibilidades de respostas eliciadas pelo indivíduo que o conduz e/ou aquele que se encontra no ambiente do trânsito.

Entretanto, o conceito de trânsito é muito mais amplo. Diante da diversidade de fatores envolvidos, precisa ser estudado como um fenômeno multideterminado e multideterminante. Existe em função da necessidade de deslocamento das pessoas e acaba por desencadear uma série de eventos cotidianos com impactos nas dimensões públicas e privadas. É regido por normas de conduta, formais e informais e regras de convivência estabelecidas pelo CTB. Sua existência está definitivamente condicionada pelo ambiente do qual faz

parte, apesar de estar também submetido a um sistema que o organiza, administra e fiscaliza. Nesse contexto, os comportamentos acontecem, aparecem e influenciam o que está ao redor.

Vasconcellos³ entende o trânsito como “[...] o conjunto de todos os deslocamentos diários, feitos pelas calçadas e vias da cidade, e que aparece na rua na forma de movimentação geral de pedestres e veículos”. Sua análise sobre o trânsito também passa por uma análise crítica das políticas públicas de transporte e das questões sociais presentes no contexto onde ocorrem os deslocamentos. Esse autor sugere que o trânsito seja compreendido além das questões como congestionamentos e acidentes. É preciso analisar como ele toma forma, como tomamos parte dele, que necessidades e interesses surgem nele e a partir dele. “Isso significa esforço para entender o trânsito ‘por trás’ de suas aparências, dos seus fatos corriqueiros, na busca de uma ‘sociologia do trânsito [...]”.

Assim, o trânsito seria resultante da circulação urbana e dos conflitos gerados em função deste, ou seja, a maneira como as pessoas se comportam quando em disputa pelo espaço. Há, portanto, dois tipos de conflito: o físico, em função da impossibilidade de dois ou mais corpos ocuparem o mesmo lugar ao mesmo tempo; e o político, aquele que reflete os conflitos individuais e sociais das pessoas que ocupam certos lugares no processo produtivo da sociedade. Ser pedestre num momento, motorista em outro, passageiro em seguida e assim sucessivamente, acaba por gerar conflitos constantes de necessidades e interesses diversos a partir da mobilidade da qual somos capazes de usufruir.

Aqui um outro elemento do contexto trânsito é inserido: a circulação urbana. Vasconcellos⁴, mencionando o relatório Buchanan (*Traffic in Towns*. Inglaterra: Ministry of Transport, HMSO, 1963), aponta como necessária a investigação do que gera o movimento como resultante das atividades

realizadas nas cidades, estabelecendo uma relação entre o uso do solo e o tráfego decorrente. A questão urbana torna-se central nesta perspectiva, em função do aumento do número de automóveis em circulação, das distâncias a serem percorridas (espaço) e do tempo a ser consumido nos deslocamentos cotidianos⁴. Embora não devamos responsabilizar o automóvel por todos os males do trânsito, não podemos ignorar que o seu aumento têm contribuído para uma circulação urbana bastante complicada.

É claro que é difícil quantificar o nível de influência desses fatores no comportamento do motorista. O que se sabe é que para compreender os comportamentos no trânsito as muitas variáveis devem ser, pelo menos, consideradas. Além disso, é também imprescindível ponderar as análises a partir das contribuições de vários campos do saber que, associados, auxiliam na visibilidade dos problemas decorrentes do trânsito.

O planejamento urbano – a forma como a cidade estará preparada para abrigar seus cidadãos e visitantes, garantindo-lhes condições dignas de viver e conviver e de circular – é algo que tem profunda influência na forma como o trânsito das cidades vai se estruturando. Entretanto, o planejamento urbano adotado por uma administração pública reflete algum tipo de interesse ideológico e político⁵. O Brasil possui características ideológicas marcadamente capitalistas e, como tal, possui como uma de suas prioridades a “[...] necessidade de criar condições para maior circulação dos homens, dos produtos, das mercadorias, do dinheiro, da informação, das ordens etc”⁶ gerando uma fluidez seletiva e desigual. Basta observar e comparar as condições das vias em cidades do interior do Nordeste e em cidades do interior de São Paulo, por exemplo. Santos e Silveira⁶, associam a fluidez do movimento às condições sócio-econômicas de um dado lugar. Assim, os deslocamentos, a mobilidade e o trânsito decorrente, são reflexos das condições e conflitos sócio-econômicos, como também observa Vasconcellos⁴.

No Brasil, o desenvolvimento da indústria automobilística desde o governo de Juscelino Kubitschek, gerou a expansão deste mercado e o automóvel passou a fazer parte da vida das pessoas de uma maneira muito particular assumindo significados que ultrapassam sua função de uso. É o que nos indica o escritor Fernando Bonassi:

Carro

O lugar onde se morre esmagado, de repente. O lugar onde se morre de nervoso, aos poucos. O lugar de pobre parir. O lugar de rico crescer. O lugar das meninas darem... ou descerem. O pinto dos meninos apressados. O lugar de polícia esnobar cidadão. O lugar de cidadão esnobar polícia. O lugar das maiores conquistas nacionais. O lugar das melhores perversões sexuais. O lugar onde presidente acena. O lugar onde voa o ovo. O lugar onde há muito macho. O lugar onde a carne é fraca. O lugar blindado, é dinheiro. O lugar aberto, é convite. O lugar alagado, é prejuízo. O lugar molhado, é gostoso. Um bom lugar pra conversar. Um lugar de arrepiar. Um lugar moderno que passa. Um lugar na lata. Um sonho que consome.

A quantidade de automóveis circulando contribui para as complicações do trânsito nas cidades. As conseqüências que o aumento do número de automóveis trouxe para o desenvolvimento de novos padrões e hábitos de consumo podem ser compreendidos através de uma análise do uso do espaço nos centros urbanos. Mello⁷ indica que o automóvel redimensionou as distâncias, reconfigurou espaços em função das possibilidades de deslocamentos, introduziram nova noção de tempo.

Na Roma de Júlio César, o tráfego de veículos com rodas, no centro da cidade, já causava problemas. As carroças, cavalos e demais meios de locomoção utilizados pelo homem sempre geraram problemas à circulação urbana³.

[...] o automóvel é também um fator de isolamento social e tem dado sua contribuição à decadência dos espaços públicos, na medida em que eles (espaços públicos) passam a ser encarados como derivados do movimento. As ruas (e seu entorno) são desconsideradas em suas qualidades estéticas, de fruição, de encontro, na medida em que são vistas com finalidade própria específica: possibilitar a circulação rápida, veloz, acelerada⁷.

Resgatando o pensamento de Richard Sennet⁸, Mello⁷ afirma que o uso do espaço público ficou vinculado a uma idéia de "aceitação do espaço como contingente ao movimento, como derivação dele". O uso do automóvel nas ruas fortalece essa idéia, à medida que seu movimento, irrestrito, é encarado como um 'direito absoluto'. A concepção dos espaços fica, assim, condicionada à locomoção. Isso se faz presente no ambiente do trânsito, através da construção de espaços para mais veículos particulares e menos estrutura para o crescimento do transporte coletivo.

Com isso, o trânsito urbano desencadeia o problema do congestionamento. Problema nomeado pela urbanista Jane Jacobs⁹ de "erosão urbana", ou seja, a pressão que os automóveis exercem sobre a concentração urbana, forçando a criação de mais e mais espaço para circulação de veículos em detrimento do espaço de circulação para pedestres. Segundo Jacobs⁹, o trânsito urbano "[...] exerce uma pressão sobre si mesmo. Os veículos brigam entre si por espaço e pela conveniência das soluções". Jacobs⁹. Entretanto, como esclarece Vasconcellos³, as pessoas se "vestem" de automóvel e assumem comportamentos que representem a máquina que estão conduzindo.

Num estudo realizado por Stradling¹⁰ investigando o significado do carro para as pessoas, são apontadas algumas metáforas associadas ao automóvel, elucidadas por Goodwin¹¹. O automóvel como:

- vestimenta;
- status;
- forma de expressão corporal;
- símbolo sexual ou de poder;
- representação de personalidade;
- extensão móvel da segurança doméstica e território defensivo;
- arma;
- rito de passagem ao se adquirir uma carteira de habilitação de motorista.

Stradling¹⁰ aponta que apesar destas metáforas fazerem sentido, não há evidências empíricas sobre as dimensões psicológicas que nos atraem ao automóvel. Mesmo assim, ressalta que o próprio nome “automóvel” contém embutidas promessas de autonomia e mobilidade ao mesmo tempo, o que, na vida moderna contemporânea são elementos extremamente atraentes ao homem. Nesse estudo, foram encontrados dois fatores psicológicos significativamente associados ao uso do automóvel: senso de identidade pessoal (personal identity) e senso de autonomia independente (independent autonomy) ao dirigir um veículo.

Não é à toa, portanto que, diante da possibilidade de autonomia e independência que se sente ao dirigir um automóvel, tantos conflitos sejam gerados num ambiente de trânsito onde o número de veículos é tão grande. O motorista, diante do já instituído, vai agindo e reagindo a esse trânsito dentro do seu repertório comportamental construído na sua relação como o meio. Os aspectos individuais dos protagonistas do trânsito $\frac{3}{4}$ desde a formação da sua personalidade, seus aspectos cognitivos, motores, biológicos e físicos, até a constituição da sua base de valores, atitudes, hábitos e crenças $\frac{3}{4}$ parecem estar em constante conflito com as demandas do coletivo, caracterizando o ambiente de trânsito como altamente frustrante. Para suportar toda essa pressão, os indivíduos tentam adequar suas necessidades, buscando estratégias de solução e conflitos no trânsito que nem sempre são as mais desejadas e/ou aceitáveis. Tais estratégias podem acabar

criando circunstâncias mais favoráveis ao envolvimento das pessoas em acidentes de trânsito.

Educação, Subjetividade e Conflitos

Diante dos conflitos humanos no trânsito, técnicos e profissionais buscam formas de minimizar seus efeitos concretos, qual seja o de reduzir os índices de vítimas dos acidentes, reduzindo também os seus impactos na saúde pública. Por vezes, clama-se que a saída está na educação e na promoção da saúde. No entanto, de que educação se está falando?

A palavra educação vem do Latim *educatio* que significa trazer à tona, criar, ajudar a nascer. O que é diferente de inserir algo em, colocar dentro de. O termo também era utilizado na atividade da parteira, aquela que ajudava no nascimento de uma criança, que ajudava a dar a luz. Nesse sentido, educar se dá a partir da dialética do saber, no diálogo, na relação com o outro e com a realidade circundante. O educador, a educadora, são facilitadores do processo de nascimento e criação do saber, que está em cada um de nós e que depende dos valores vigentes num dado momento histórico e de como apreendemos os sentidos desses valores para nós como indivíduos e sujeitos coletivos.

Quando inserimos a questão da cidadania como um elemento transversal ao processo educacional e formador, é necessário esclarecer qual a perspectiva de cidadania está sendo adotada. Senão, vejamos. Como condição legal (perspectiva formalista) cidadania é concedida a partir do momento em que lhe são conferidos os direitos civis, políticos e sociais. Como atividade desejável (aspiração de uma vida emancipatória) “[...] a cidadania se constrói socialmente como um espaço de valores, de ações e de instituições comuns que integram os indivíduos, permitindo seu mútuo reconhecimento como membros de uma comunidade”¹².

Nesse sentido, os valores norteadores da formação cidadã são: a liberdade, a igualdade, a equidade, o respeito à diferença, a tolerância e a solidariedade, como instrumentos conflitivos, instáveis e dinâmicos, da construção de uma política de direitos que dispensa a violência como operador. Os valores e atitudes que estruturam a cidadania são resultados de infundáveis ações e relações sociais que permitem o consenso e o dissenso.

No entanto, que valores e que práticas serão legitimadas e por quem? Como serão socializadas? Serão revistas e avaliadas sob que perspectiva? Na visão formalista os valores e práticas cidadãs são pré-estabelecidos, os mecanismos de transmissão aos indivíduos que os absorverão são desenvolvidos para que os cidadãos se tornem conscientes de seus papéis. Aqui, a formação ética e cidadã estarão garantidas através da “[...] transmissão de valores e do treino em uma série de práticas vinculadas ao seu exercício”¹².

Como atividade desejável, estando a cidadania calcada em valores e práticas que a constituem, como predeterminar e qualificar sua substância se a considerarmos um produto inacabado e em constante movimento? Quem são os protagonistas sociais da cidadania? Os educadores, as leis, a família, os responsáveis pelas políticas públicas, os técnicos nas diversas áreas? Quem?.

Na visão de uma educação que faz nascer, que traz à luz, que propicia a autonomia em função da coletividade, todos e cada um promovem esse turbilhão de diversidade, típico do mundo moderno, e são (em tese) os responsáveis pelas escolhas que fazem. Isto gera conflito.

Todos,

Mulheres e homens, seres histórico-sociais, nos tornamos capazes de comparar, de valorar, de intervir, de escolher, de decidir,

de romper [e], por tudo isso nos fazemos seres éticos. [...] Estar longe, ou pior, fora da ética, entre nós, mulheres e homens, é uma transgressão. É por isso que transformar a experiência educativa em puro treinamento técnico é amesquinhar o que há de fundamentalmente humano no exercício educativo: seu caráter formador¹³.

Em outras palavras, não se pode educar para a autonomia através de práticas heterônimas, não se pode educar para a humanidade a partir de práticas autoritárias e não se pode educar para a democracia a partir de práticas autocráticas¹².

Como ficam todas essas questões na educação para o trânsito?

Nos vários campos do social, nas formações disciplinares – na Psicoterapia, na Educação, no Planejamento ou na Saúde – observa-se todo um movimento que preconiza ações definidas pela participação, singularização, criatividade¹⁴.

A dimensão subjetiva está presente também nos deslocamentos. No trânsito, quem somos e como nos comportamos está relacionado à forma como se estrutura nossos contextos sociais, econômicos e político. Nesse contexto, que é psicossocial, cada um lida de forma única e singular com o que acontece, o que surge. As saídas universais, padronizadas, homogêneas são insuficientes diante das diferenças, da diversidade, da pluralidade dos sujeitos. Tanto a educação como a saúde “[...] precisariam incluir a multiplicidade, ‘incorporar’ o aleatório, o acaso, o inesperado’ na ciência, reconhecer a ‘singularidade do humano e seus modos de adoecer”¹⁴.

Assim, as políticas públicas para o trânsito pensadas e executadas nos Estados e municípios precisam ir além dos aspectos de sinalização, fiscalização e educação. O ambiente de circulação humana é único espaço social onde todos interagem. São

todos e suas necessidades diárias de deslocamento, de movimento, de ação. Pensar num trânsito mais digno é considerar o desafio de conviver com as diferenças, respeitando os limites individuais e priorizando valores para a qualidade de vida e o bem-estar coletivo.

Assim, não se pode falar em educação para o trânsito, como se fosse possível ser “educado” num lugar e não em outro. As intervenções para um trânsito seguro têm que se dar de forma integrada entre os diversos segmentos do poder público e da sociedade civil. Portanto, a apropriação da palavra educação e do seu sentido como de adaptação do indivíduo à norma, contradiz as concepções fundamentais da educação, que é o de nos levar à reflexão. Falar em educação para a cidadania no trânsito, nos reporta a uma diversidade de valores e princípios norteadores que colocam o sujeito (e não mais o indivíduo) como um dos protagonistas da cena social. A norma é uma referência para se pensar a dimensão ética e subjetiva do convívio social no espaço público. A educação aqui se refere a um conjunto de ações que provocam os sujeitos a repensarem suas escolhas e suas implicações na coletividade. Nessa perspectiva, não se trabalha educação como ferramenta de transmissão de informação e conhecimento para uma aprendizagem de comportamentos corretos. O que interessa, o grande desafio, é como ajudar um coletivo a se posicionar subjetivamente diante de escolhas que podem comprometer um contexto. É preciso implicar o outro quanto à sua responsabilidade de viver e conviver.

O estabelecimento de valores que se tornam referência para nossa conduta são repletos de significados que se legitimam a partir do nosso contexto sócio-histórico. A partir de suas ações, os sujeitos vão delimitando e dando forma aos valores que pautam suas experiências individuais e coletivas no mundo. Não poderia ser diferente no ambiente do trânsito, da mobilidade. Não poderia ser diferente na

constituição subjetiva dos integrantes do Sistema Nacional de Trânsito, dos condutores, pedestres, ciclistas, idosos, portadores de necessidades especiais e de todos os protagonistas sociais da cidadania. No ambiente conflitivo do trânsito as várias referências de valores dos indivíduos se confrontam, se encontram e buscam soluções continuamente. A mobilização social tem se mostrado instrumento importante na elaboração de políticas públicas nas mais diversas áreas e na fomentação do controle social a ser exercido por segmentos da sociedade civil comprometidos com a melhoria das condições de vida de um coletivo. Quando se propõe essa abordagem ao tema trânsito há um claro rompimento com um modelo de trânsito que se vale do discurso tecnicista como referência irrefutável das verdades sobre como o espaço público deverá ser utilizado. Altera a lógica de utilização da via para a da convivência na rua. Subverte a premissa de priorizar espaço e recursos para que o automóvel circule e, em seu lugar, resgata a mobilidade humana como o foco das atenções para a promoção da qualidade de vida nas cidades, nas rodovias e nas zonas rurais.

Dessa forma a moralidade que pressupõe o exercício da cidadania se reconhece como sendo histórica, contingente, relativa e aberta. Sabendo-se evitável, trata de construir-se e garantir-se como um espaço de diálogo com o outro e de respeito pelo diferente. Uma moralidade plural que dispõe a dialogar com outras moralidades o tipo de mundo que queremos viver, fundando assim o espaço de uma formação ética na e para a igualdade, a democracia, a autonomia e a liberdade. [...] A partir e através desses princípios, a cidadania se constrói como uma práxis intersubjetiva, baseado numa ética pública que lhe atribui significado¹².

Conclusão

Justo¹⁵, discutindo a condição de intinerância no mundo contemporâneo,

menciona o fenômeno da “movimentação humana” para designar a transposição de espaço-tempo que incide sobre o sujeito. Numa sociedade atual que tem no movimento e na circulação do capital uma de suas maiores fontes de sobrevivência, o homem também passou a ser tratado como mercadoria.

Dessa forma, as fronteiras geográficas, econômicas, culturais e também as psicossociais estão sendo modificadas, alargadas e tornadas mais porosas favorecendo um trânsito maior de um espaço a outro ¹⁵

Assim, a vida vai sendo constituída por situações em trânsito, colocando o homem na condição de eterno viajante, que, ao mesmo tempo em que se desloca, vai tentando satisfazer suas necessidades e realizar seus desejos. É comum usar o telefone celular, folhear jornal, checar a agenda, comer, enquanto dirigindo. O tempo não pára, é preciso se deslocar. Esse modo de vida tem provocado a fragmentação dos sujeitos e, conseqüentemente, o seu adoecimento. O que leva a questionar se os encontros no espaço urbano ficaram tão

empobrecidos a ponto de, apenas, nas colisões, se tornar viável. E se as colisões forem um sintoma da angústia humana na busca pelo outro? De que outra forma as políticas públicas poderiam contemplar a possibilidade do encontro no espaço público se não romperem definitivamente com a lógica das coisas e passar a se referir às pessoas.

É preciso construir caminhos de uma educação e promoção da saúde no trânsito tendo como referência as pessoas e não a forma como se deslocam, considerando as diferenças como lugar da subjetividade, aceitando as identidades coletivas e individuais que fortalecem a inclusão social e o direito de todos poderem circular com segurança. A base de sustentação da natureza humana no seu processo emancipatório está no trabalho árduo do cotidiano, na permanente defesa da vontade autônoma e coletiva dos sujeitos que assumem o desafio de ser protagonistas de sua própria história. E para isso, é preciso construir coletivamente diferentes formas de facilitar o processo de nascimento e criação do saber, que já está latente em cada um de nós.

Referências Bibliográficas

1. Código de Transito Brasileiro (BTB). São Paulo: Editora Novo Século; 1998.
2. Rozestraten, RJA. Psicologia do trânsito: conceitos e processos básicos. São Paulo: EPU/EDUSP; 1998.
3. Vasconcellos EA. O que é trânsito. 3ª ed. rev. ampl. São Paulo,; Brasiliense; 1998.
4. Vasconcellos EA. Circular é preciso, viver não é preciso: a história do trânsito na cidade de São Paulo. São Paulo: Annablume; 1999.
5. Arantes O; Vainer C; Maricato E. A cidade do pensamento único: desmanchando consensos. Petrópolis (RJ): Vozes; 2000.
6. Santos M, Silveira ML. O Brasil: território e sociedade no início do século XXI. Rio de Janeiro, Record; 2001.
7. Mello KRC de. Transporte urbano de passageiros: as contradições do poder público. [Tese] São Paulo (SP):Universidade de São Paulo; 1998.
8. Sennet R. Carne e pedra: o corpo e a cidade na civilização ocidental. 2ª. ed. Rio de Janeiro: Record; 2001.
9. Jacobs J. Vida e morte de grandes cidades. São Paulo, Martins Fontes; 2000.
10. Stradling S. ‘Reducing reliance on the car: integration and driver psychology’. Scottish Planning and Environmental Law (SPEL) Conference 2000, Dunkeld, 10 March.
11. Goodwin PB. ‘Mobility and car dependence’. In: Rothengatter T e Vaya EC., editors. Traffic and transport psychology. Oxford: Pergamon; 1997.
12. Gentilli, P. Qual educação para qual cidadania. In: Azevedo JC, Gentilli P, Krug A & Simon, C. Utopia e democracia na educação cidadã. Porto Alegre: Ed. Universidade/UFRGS; 2000.
13. Freire P. Pedagogia da autonomia: saberes necessários à prática educativa. 28. ed. São Paulo: Paz e Terra; 2003. (Coleção Leitura).
14. Vaitsman J. ‘Subjetividade e paradigma do conhecimento’. Boletim Técnico do Senac 1995 maio/ago ; 21(2) .
15. Justo JS. Saúde mental em trânsito: loucura e

- condição de intinerância na sociedade contemporânea. In: Boarini ML et al, organizadores. Desafios na atenção à saúde mental. Maringá: Eduem; 2000. p. 9-29.
16. Arendt H. The human condition. Chicago: Chicago University Press; 1958.
 17. Arendt H. Entre o passado e o futuro. 4. ed. São Paulo: Perspectiva; 1997.
 18. Azevedo JC, Gentili P, Krug A & Simon, C. Utopia e democracia na educação cidadã. Porto Alegre: Ed. Universidade/UFRGS; 2000.
 19. Duarte A. O pensamento à sombra da ruptura: política e filosofia em Hannah Arendt, São Paulo: Paz e Terra; 2000.
 20. Ferreira NT. Cidadania: uma questão para a educação. Rio de Janeiro: Nova Fronteira; 1993.
 21. Foucault M. A verdade e as formas jurídicas. Rio de Janeiro: Nau; 1973.
 22. Kelsen H. A ilusão da justiça. 2ª ed. São Paulo: Martins Fontes; 1998.
 23. Macêdo GM. Estudo das relações entre o nível de habilidade e direção segura, a irritabilidade e o cometimento de violações e erros do motorista e o seu possível envolvimento em acidentes de trânsito. São Paulo [Tese]. São Paulo: Instituto de Psicologia; Universidade de São Paulo.
 24. Macêdo GM, Moretzsohn RF. Cidadania e ética: Curso de Formação e Capacitação de Agentes de Operação e Fiscalização de Trânsito Autarquia Municipal de Trânsito, Serviços Públicos e de Cidadania de Fortaleza. Fortaleza: AMC; 2001.
 25. Pena AG. Introdução à psicologia política. Rio de Janeiro: Imago; 1995.
 26. Sennet R. O declínio do homem público. São Paulo: Cia. das letras; 1989.

Endereço para correspondência

GISLENE MAIA DE MACÊDO

Rua Torres Câmara, 1100/803

60.150-060 Fortaleza - Ce

E-mail: gislene@amc.ce.gov.br

gislene.macedo@uol.com.br