



COM OS PÉS NOS FREIOS: UMA DISCUSSÃO SOBRE VELOCIDADE E MANUTENÇÃO DA VIDA

Adelaide Aparecida Moura Verges Santana da Silva¹

RESUMO

A educação para o trânsito é fundamental para promover a segurança nas vias públicas e reduzir acidentes de trânsito. Ela envolve o desenvolvimento de conhecimentos, habilidades e atitudes necessárias para que os motoristas, pedestres, ciclistas e demais usuários possam conviver de forma segura e responsável nas estradas e ruas. Atrelado a isso, a velocidade no trânsito desempenha um papel crítico na segurança rodoviária, sendo uma das principais causas de acidentes de trânsito e contribuindo significativamente para a gravidade das lesões resultantes desses acidentes. Dito isso, o presente artigo tem a meta de compreender as diferentes justificativas para se empenhar velocidade no trânsito, considerando a importância das ações educativas preventivas. Assim, educação para o trânsito é essencial para promover um tráfego seguro e eficiente, reduzir acidentes e preservar vidas. Ela envolve a conscientização, o respeito às leis, o desenvolvimento de habilidades de condução e uma atitude cidadã responsável por parte de todos os usuários das vias públicas.

Palavras-chave: Educação no Trânsito; Velocidade; Segurança.

ABSTRACT

Traffic education is key to promoting safety on public roads and reducing traffic accidents. It involves the development of knowledge, skills and attitudes necessary for drivers, pedestrians, cyclists and other users to live safely and responsibly on the roads and streets. Coupled with this, speed in traffic plays a critical role in road safety, being one of the main causes of traffic accidents and contributing significantly to the severity of injuries resulting from these accidents. That said, this article aims to understand the different justifications for engaging in speed in traffic, considering the importance of preventive educational actions. Thus, traffic education is essential to promote safe and efficient traffic, reduce accidents and preserve lives. It involves awareness, respect for the laws, the development of driving skills and a responsible citizen attitude on the part of all road users.

Keywords: Traffic Education; Speed; Safety.

¹ Possui graduação em Psicologia - FACULDADES SALESIANAS (1993). Atualmente é psicóloga do Centro de Especialidades Médicas da secretaria municipal de saúde de São José do Rio Claro MT e atuação clínica na Fisioclin Clínica de Fisioterapia. Especialização em Saúde Pública com Ênfase em Gestão de Sistemas Locais de Saúde pela Escola de Saúde Pública do Estado de Mato Grosso, 2009. Especialização em Psicologia do Trânsito pela Faculdade Cathedral de Roraima, 2012. Mestrado em Saúde Pública pela Universidad Interamericana Paraguai, 2021, e Pós Graduação em Terapia Familiar pelo Grupo Educacional Faveni Faculdade Futura, 2020



INTRODUÇÃO

Consideramos pertinente refletir no campo da educação para a segurança rodoviária sobre os contributos que Freire (2022) proporciona no seu importante escrito sobre a *Pedagogia da Autonomia*, no qual encontramos um quadro conceptual para pensar a *Educação para a Segurança Rodoviária*.

Freire aponta como caminho, o respeito aos saberes particulares de cada aluno, no nosso caso, o condutor de veículo automotor, exercitando o pensamento crítico; respeitar a ética e a estética. A partir deste quadro conceptual, consideramos necessário explorar o conhecimento dos automobilistas relativamente à experiência de condução e às estratégias que têm sido implementadas com sucesso em situações de risco.

Uma investigação realizada no contexto brasileiro constatou um descompasso entre as informações sobre o sistema de trânsito e os comportamentos “insatisfatórios ou incorretos” observados, entendidos como infrações às regras de trânsito que colocam os usuários em alto risco de acidente ou morte. Concluem que as informações não afetam preventivamente o comportamento do motorista (ANDRADE; ANTUNES, 2019).

Concordamos com Andrade e Antunes nos objetivos, mas divergimos nos meios a implementar. Para eles, a educação rodoviária consiste em “motivar”, criar uma nova consciência individual e social que promova a mudança de atitudes em torno do problema da segurança rodoviária.

Consideramos que é a potência da educação a partir da Pedagogia da Autonomia que pode mobilizar os cidadãos para o encontro dos valores da solidariedade e do compromisso social com a segurança rodoviária. Uma prática educativa é política, exige uma postura ética e democrática, já que é fundamental que todos os condutores e pedestres respeitem as leis de trânsito. Isso inclui obedecer aos limites de velocidade, parar em sinais vermelhos, dar preferência a pedestres em faixas de pedestres, usar cinto de segurança e capacetes quando necessário, entre outras regras.

Avaliamos que os resultados desta investigação contribuirão com linhas para a concepção dos cursos ministrados aos motoristas em relação à prevenção de acidentes de trânsito.



Dessa forma, observa-se que a educação para o trânsito deve começar desde cedo, nas escolas, para que as crianças adquiram conhecimentos básicos sobre segurança no trânsito e desenvolvam atitudes responsáveis. Além de obedecer às leis, os usuários das vias públicas devem desenvolver uma atitude cidadã no trânsito. Isso implica em respeitar os outros usuários, ser cortês, evitar agressões e conflitos, e promover uma convivência pacífica.

Portanto, este estudo objetiva compreender as diferentes justificativas para se empenhar velocidade no trânsito, considerando a importância das ações educativas preventivas. Para isso, se estrutura em diferentes seções: *Psicologia e Velocidade; Rapidez e Prazer; Velocidade Social; Velocidade e Contexto Cultural e Considerações Finais.*

PSICOLOGIA E VELOCIDADE

Na história da psicologia, a questão da “velocidade” tem despertado interesse, principalmente na perspectiva de como ela é percebida. Devemos a Piaget (2020) o estudo da construção cognitiva da velocidade e da mobilidade na fase egocêntrica da infância.

Piaget demonstrou que a primeira representação da velocidade se baseia nas ultrapassagens: do ponto de vista do bebê, um móvel é mais rápido que outro quando o primeiro supera o segundo. Num primeiro momento, a velocidade é a inversão de uma ordem e nunca é um dado absoluto: a velocidade de um único telemóvel não é relevante para as crianças pequenas e é a partir dos 8-9 anos que abandonam o seu ponto de vista egocêntrico. começam a entender que a velocidade é uma síntese das operações de percepção e raciocínio (BARJONET, 1991).

Temos a leitura de uma conferência realizada em abril de 1991, por Pierre-Emmanuel Barjonet, onde são levantados alguns aspectos da psicologia da velocidade, que envolve importância naquilo que contribui para o problema, do ponto de vista da segurança rodoviária.

Anterior a isso, começou a ser estudado por volta da década de 1950 no campo da psicologia cognitiva. Gibson (1950) descreve e mede o que chamamos de vetores de velocidade e chama isso de: quando o operador se move, todas as partes do seu campo visual são aparentemente dotadas de movimento.



Deste ponto de vista, a percepção da velocidade depende da amplitude dos vetores de velocidade: quanto mais longos forem esses vetores, mais intensa será a sensação de velocidade. Mas esta sensação também depende da distância entre o operador e o seu ponto de referência visual. Se concordarmos com o facto de a percepção da velocidade depender destes dois parâmetros, podemos perguntar-nos com que acuidade um condutor é capaz de avaliar a sua própria velocidade (BARJONET,1991).

Duas questões entram em jogo aqui: a sensação de velocidade e a percepção de velocidade. O ponto a estudar é como um motorista pode avaliar sua própria velocidade e como se articulam transgressão e risco.

Trata-se de compreender como o motorista cria a percepção e a sensação pela qual superestima ou subestima a velocidade ao dirigir. É interessante destacar como pode ser demonstrado nos termos de uma investigação experimental que a estimativa da velocidade é subjetiva. Razão pela qual destacamos os dados obtidos com um desenho exploratório, que são significativos para os fins da nossa análise do ponto de vista psicanalítico.

Trata-se de investigar o conflito entre o conhecimento conceitual e o perceptual, em relação à regulação da velocidade: o motorista sabe e vê, mas não consegue parar de dirigir rapidamente. Os limites de velocidade estabelecem o requisito de controlo de velocidade legal para todos os condutores e, portanto, podemos perguntar como os condutores integram estes requisitos na sua prática de condução.

Assim, alguns estudos demonstraram que o respeito pelos limites de velocidade não é considerado um requisito estrito ou prioritário em condução, ainda que sejam obrigatórias: em primeiro lugar, considera-se a aceitação da situação rodoviária; por exemplo, a adaptação à velocidade do trânsito ou à velocidade atingida pelo automóvel que vai atrás (BARJONET, 1991).

RAPIDEZ E PRAZER

Outra questão a salientar é que quando o tempo é essencial, a segurança fica em segundo plano; quando um indivíduo assume que tem de poupar tempo, não se preocupa com as condições em que conduz. Barjonet (1991) também



observou que a escolha de uma velocidade maior está associada a um condutor mais jovem, também à ausência de acompanhantes e à posse de um carro novo.

O autor afirma que não se deve esquecer que a psicologia da velocidade inclui também o estudo do prazer através da velocidade nos automóveis. O conceito de prazer não foi totalmente aceito no campo da psicologia científica. Infelizmente, não temos um grande número de estudos sobre este tema (BARJONET, 1991).

Citamos textualmente, para enfatizar que em 1991 não existiam estudos sobre o assunto, portanto, este trabalho de pesquisa é uma tentativa de contribuir com o tema do prazer produzido pela velocidade em nossos tempos em que se associa velocidade com sucesso, “tempo é dinheiro”, diz a frase popular, talvez a mais emblemática da atualidade.

De forma mais hodierna, Souza, Malta e Freitas (2018) consideram que:

Se, coletivamente, o risco ganha, por vezes, proporções de ameaça muito maiores do que o real, na esfera individual o sujeito sente-se, muitas vezes, atraído por ele e o vivencia como ato proibido ou transgressão desejada, seja pelo prazer que sente pela conduta e seu enraizamento em sua identidade, seja pela recusa que lhe ditam seus atos ou porque considera que os outros não são ele, e, no que lhe diz respeito, nada teme porque se considera mais forte que a morte (SOUZA; MALTA; FREITAS, 2018, p. 1169).

Dessa forma, a psicologia cognitiva tem lidado com a percepção da velocidade, mas nossa pesquisa, baseada em uma epistemologia orientada a partir da teoria psicanalítica, tenta analisar como essa percepção é levada ao limite e que a carga de prazer que ultrapassa os limites dessa percepção já instalada, isso se chama prazer. É interessante considerar a forma como esse conceito psicanalítico se articulará com o tema a ser investigado.

VELOCIDADE SOCIAL

A sociedade moderna destaca-se por ser mais rápida que as culturas que a precederam. Ressaltamos que a velocidade social é um conceito muito interessante para estudar a produção de subjetividades do nosso tempo. Com a aceleração do tempo, perdeu-se o ritmo social, portanto, a possibilidade de



vínculo social proporcionada pelos rituais: festas, alternância das estações, dia e noite, e ao mesmo tempo a questão da limitação da velocidade e do índice de acidentes em acidentes rodoviários.

Por um lado, é paradoxal, mas refletir sobre a linearidade imposta e o desfasamento constante, que levam à loucura, é a tarefa do momento, em que se impõe a confusão da ordem social com o controlo da circulação de bens e pessoas. Assim, estacionar significa morrer um pouco, enquanto a embriaguez das altas velocidades parece ignorar a submissão. Em paralelo a isso:

A velocidade que o carro permite atingir oferece ao condutor a oportunidade de experimentar sentimentos de grandeza e fantasia de onipotência; além disso, música no carro favorece a sensação de isolamento e, assim, aumenta a sensação de grande independência (MARÍN; QUEIROZ, 2000, p. 18).

Teremos que pensar na ideia de Trotsky (2019), quando o obstáculo não pode ser evitado, o recurso ainda é rompê-lo. Perguntamo-nos, desse modo, qual o valor da vida humana em tempos cujo ritmo febril torna precária a qualidade de vida daqueles que, submetidos à disciplina dos corpos, não podem fazer outra coisa senão bater contra as paredes.

VELOCIDADE E CONTEXTO CULTURAL

Outro aspecto que entra na análise é o contexto cultural da sociedade brasileira que podemos resumir em “furar o sinal” e que está ligado ao desrespeito aos sinais de trânsito e em particular na questão que nos convoca, o limite de velocidade.

Nossa sociedade atual se apresenta como patrocinadora de modos de vínculo social mediados pela rejeição do “outro”. Como consideramos o “outro”? Que laços nos unem ao “outro”? O outro é visto como uma ameaça, portanto o que nos une nunca são valores positivos, nem solidariedade, nem ética cívica, mas sim uma rivalidade crua e gritante em que a vida está em jogo. Isso quer dizer na rua “sou eu ou você”. Não há espaço para ambos.

Esta relação conflituosa com o outro é retomada no discurso das campanhas de prevenção com slogans como “Não me mate” ou “Não atire na sua



família” onde o discurso (esse “discurso do medo”) com essa carga negativa acentuada, pode ser associada à “lei da selva”, ao binômio caçador/vítima.

Outro ponto a ter em conta é o discurso produzido a partir da publicidade onde vemos uma carga positiva, ligada à lógica comercial do produto à venda, e que liga a posse do objeto (automóvel) ao sucesso na vida., com o agravante de exaltar certas virtudes como a velocidade, valor atribuído ao “homem moderno”.

Este discurso não é produzido apenas pela publicidade, mas também por uma rede de meios de comunicação de massa que inclui programas de televisão, videogames e filmes, especialmente aqueles produzidos pelos estúdios de Hollywood. Na saga “Velozes e Furiosos” vemos como a velocidade e a morte seguem caminhos separados e a velocidade e o sucesso se unem.

Em linha com essas conclusões, o sistema de produção capitalista minimizou o fator tempo com base na maximização da velocidade imposta pela organização taylorista e pela linha de montagem fordista. O tempo adquire o valor de ouro “tempo é ouro”, portanto não pode ser perdido.

Numa linha de continuidade com o Taylorismo - Fordismo encontramos o que se chama de *Macdonalização da sociedade*, ou seja, esta cadeia de fast food é tomada como um modelo que regula os horários e homogeneiza a oferta.

Em contraste, existe um movimento que se opõe a esta cultura fast-food denominado “movimento lento” que surgiu há alguns anos na Europa e é amplamente aceite na Suécia. Como fato significativo, vale destacar que a Suécia é o país líder na prevenção rodoviária, com um dos mais baixos registos de morbidade/mortalidade do mundo.

Quanto aos princípios da “cultura lenta”, eles centram-se na resistência à homogeneização e na tomada de controlo do tempo, em vez de se submeterem à sua tirania. A tecnologia pode acelerar os tempos de trabalho, os tempos de produção e diferentes atividades humanas, mas o desafio é ter o nosso controle, ao nosso ritmo, à nossa velocidade.

Portanto, considerando que as campanhas de prevenção visam a mudança de comportamentos, acreditamos ser necessário ter em conta um tipo de interpelação que dê opções ao destinatário das mesmas, como as que indicam “se bebeu, não dirija” e não como os mencionados que postularam um estrito “não me mate” que não dá opções e que dá ao motorista um perfil homicida que o impede de ser desafiado por elas.



CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os acidentes de trânsito são produto de diferentes tipos de fatores causais. Para compreender o fenômeno na sua complexidade são necessárias estatísticas detalhadas que explorem as causas dos acidentes, sendo capazes de desagregar diversas causas como excesso de velocidade, consumo de álcool, ultrapassagem de sinais vermelhos, etc.

A escassa informação detalhada e específica sobre as causas dos acidentes rodoviários prejudica o planejamento de políticas públicas em matéria de segurança rodoviária que sejam eficazes. Da mesma forma, realizar uma avaliação do efeito que as campanhas publicitárias têm contribuiria para o desenvolvimento de políticas públicas cada vez mais precisas.

Observou-se que o aumento da velocidade resulta em maior risco de acidentes. Quando os veículos se deslocam a altas velocidades, o tempo de reação do motorista é reduzido, tornando mais difícil evitar colisões ou reagir a situações de emergência. Ademais, acidentes a altas velocidades tendem a ser mais graves e letais. Quanto maior a velocidade no momento da colisão, maior a energia envolvida no impacto, o que pode resultar em lesões mais sérias e na perda de vidas humanas.

Postas tais considerações, evidencia-se que a fiscalização das leis de velocidade e a aplicação de penalidades por excesso de velocidade são medidas importantes para promover a segurança no trânsito. Isso inclui multas, pontos na carteira de motorista e até mesmo a suspensão da habilitação para casos graves de excesso de velocidade. Dito isso, campanhas de conscientização sobre os perigos do excesso de velocidade desempenham um papel importante na educação dos motoristas e na promoção de comportamentos mais seguros. Essas campanhas podem destacar as consequências potencialmente devastadoras do excesso de velocidade.



REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANDRADE, Flávia Reis de; ANTUNES, José Leopoldo Ferreira. Tendência do número de vítimas em acidentes de trânsito nas rodovias federais brasileiras antes e depois da Década de Ação pela Segurança no Trânsito. **Cadernos de Saúde Pública**, v. 35, 2019.

BARJONET, P. Algunas cuestiones sobre la velocidad desde el punto de vista de la psicología y la seguridad vial. **Papeles del Psicólogo**, N^o 49, 1991.

FREIRE, Paulo. **Pedagogia da autonomia**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, v. 19897, 2022.

GIBSON, James J. The perception of visual surfaces. **The American journal of psychology**, v. 63, n. 3, p. 367-384, 1950.

MARÍN, Letícia; QUEIROZ, Marcos S. A atualidade dos acidentes de trânsito na era da velocidade: uma visão geral. **Cadernos de Saúde Pública**, v. 16, p. 7-21, 2000.

PIAGET, Jean. **Relações entre a afetividade e a inteligência no desenvolvimento mental da criança**. Digitaliza Conteúdo, 2020.

SOUZA, Hercília Najara Ferreira de; MALTA, Deborah Carvalho; FREITAS, Maria Imaculada de Fátima. Narrativas de motociclistas acidentados sobre riscos e os diversos meios de transporte. *Interface-Comunicação, Saúde, Educação*, v. 22, p. 1159-1171, 2018.

TROTSKY, Leon. The permanent revolution. In: **Ideals and Ideologies**. Routledge, 2019. p. 285-289.