*NESTOR DOS SANTOS LIMA*

Associação Brasiliense de Pedestres
Academia Norte-Rio-Grandense de Letras

# ÉTICA DE TRÂNSITO NO BRASIL

17:351.81
L699e

1996 / Ex.01 F000143

VERANO

1996

FARN

*NESTOR DOS SANTOS LIMA*

Associação Brasiliense de Pedestres
Academia Norte-Rio-Grandense de Letras

# ÉTICA DE TRÂNSITO NO BRASIL

VERANO

1996

Copyright © 1996 – by Nestor dos Santos Lima

Revisão: *João Carlos Taveira*

Editoração eletrônica, impressão e acabamento: *Verano Editora & Comunicação Ltda.*

F
17:351.81
L699e
1996
Ex:01

RB-19671
FARN
BIBLIOTECA
Nº Reg. F00143
21/05/04

Todos os direitos reservados ao autor
Composto e impresso no Brasil
*Printed in Brazil*

Nos últimos anos deste fim de século, o povo brasileiro tem ganho a noção dos contrastes que diferenciam o Brasil social dos países muito mais adiantados no mundo. E uma pergunta vem sendo formulada muito insistentemente, a respeito do trânsito:

"Por que, por exemplo, na Suíça e na Dinamarca o pedestre é respeitado pelos motoristas ao ponto de os veículos se deterem quando um pedestre tenta atravessar a faixa preferencial (zebrada) especial para esse tipo de trânsito?"

A resposta superficial a essa questão é a mais corrente: a conscientização dos motoristas quanto aos direitos dos pedestres. E é exata. Mas necessitamos saber a causa dessa conscientização.

Na Dinamarca, ficou clássico um cartaz muito difundido no país, mostrando uma fila de patinhos atravessando a rua, em frente a um enorme caminhão parado por um guarda. Que havia atrás disso?

Isso poderia acontecer no nosso país?

Não; admite-se confusamente.

Mas a ninguém ocorre lembrar que detrás da conduta do motorista suíço ou dinamarquês está uma legislação de trânsito eficaz para reprimir delitos praticados por motoristas e uma polícia treinada e capacitada para agir numa democracia, isto é: **UMA POLÍCIA PARA TODOS.**

No presente estudo reuni meditações e fatos de toda ordem e profundidade, tentando apresentar uma visão fundamentada do problema do trânsito no Brasil.

O objetivo é tornar mais clara e abrangente a perspectiva dos brasileiros de compreenderem o atraso em que estamos frente ao avanço já realizado por aqueles países, com tradição mais longa e problemas de natureza diversa dos nossos, que vêm usando o seu tempo social de maneira mais útil e eficaz para implementarem o sonho democrático em suas sociedades.

Brasília, Dezembro de 1996

Associação Brasiliense de Pedestres
CP. 7038 - CEP 71619-970

## Uma ética para a era tecnológica

Os problemas que se antepõem aos caminhos das sociedades pós-modernas adquiriram tal vulto que, ao nos aproximarmos do fim deste século, os líderes mundiais estão pasmos diante deles, como expõe o recente livro "The Trap", de James Goldsmith, edição de 1994, cujo título em português seria "A Armadilha", e traduz muito bem a situação criada pelas circunstâncias para os homens que dirigem as nações do mundo.

Nós, do Brasil, vamos também marchando para a nossa armadilha com a qual nos defrontaremos no correr do século XXI, quando madurarão as conseqüências das temeridades desencadeadas pela nossa civilização pós industrial neste fatídico século XX. Quero referir-me a apenas uma delas, o problema do trânsito, criado hoje no Brasil por apenas 25 milhões de veículos motorizados lançados na nossa rede viária, número que deverá sofrer uma tremenda aceleração, de conseqüências imprevisíveis, com a absorção da produção interna e a importação, que ninguém tem a coragem de desencorajar.

Por todos os lados que examinemos o problema esbarramos em que a dificuldade é global, os meios de contrarrestá-la tocarão os limites do religioso, do holístico, porque as magnitudes excedem as forças do humano.

De toda parte, os intelectuais e os filósofos estão assinalando a necessidade de uma reviravolta ética para derrubar os rumos imprimidos pelo capitalismo liberal nos destinos do homem. As barreiras estão crescendo a nossa vista e em breve chegaremos ao encontro delas.

Impõe-se o desenho de uma nova ética para disciplinar as forças desencadeadas pela explosiva união do poder com a ciência já pressentida por Roger Bacon, desde o fundo da Idade Média, em meados do século XIII.

Do amadurecimento atual moderno das reflexões filosóficas sobre o assunto, destacam-se os estudos de Hans Jonas, filósofo alemão, nascido em 1903, sobre as novas missões da ética no mundo, particularmente diante do impacto da tecnologia e seus reflexos globais, apontando para uma nova base para a ética, esboçada a partir de 1979 com o princípio da responsabilidade como fundamento da nova ética especial para a civilização tecnológica que vai dominando todos os ângulos do universo. Incorporada em sua obra "O Princípio da Responsabilidade – Uma ética para a civilização tecnológica", de 1979, que só apareceria em francês em 1990. Seguramente a obra de Hans Jonas irá tocar a opinião pública brasileira, hoje já sofrendo impacto da tecnologia automobilística com a tragédia do trânsito brasileiro, enquanto mais longe já se vêem as perspectivas do desastre maior que será o crescimento do número de veículos e da velocidade deles dentro de 50 anos ou menos. Que fazer?

**Características do problema no Brasil**

Não é um problema de educação, como dizem alguns, porque os motoristas formam parte do estamento social que teve e tem acesso à educação, desde o curso primário que os motoristas profissionais e amadores fizeram porque aprenderam a ler e escrever, até ao mais elevado grau de sofisticação intelectual dos ricos e poderosos, de nível superior, todos empenhados em condutas imprudentes de elevado risco potencial. É inegável que a chave do problema reside no caos ético em que se debate o Brasil de hoje, em linha com o mundo em geral, com as agravantes inerentes ao nosso processo histórico social alistadas abaixo como condicionantes.

As condicionantes a que me refiro podem ser resumidas nos seguintes aspectos, que não excluem outros:

1) Nossa predominante geografia tropical.

2) A sombra do "homo naturalis".

3) O descompromisso dos ex-escravos com a ordem emergente.

4) O espírito predador do imigrante.

5) A disponibilidade espiritual das maiorias.

6) O desrespeito à alteridade.

7) O impacto da urbanização acelerada.

8) A falta de amor pelo próximo.

9) Os restos da sociedade de privilégio que dominou na colônia e no Império.

Essas condicionantes estão detrás da clamorosa situação atual no trânsito brasileiro caracterizado por:

1) Mortalidade crescente nas ruas, avenidas e estradas;

2) Sistema legal punitivo frouxo e desrespeitado;

3) Falência do sistema de penas para coibir o delito de trânsito;

4) Fabricação e importação de veículos capazes de velocidades muito acima das especificações do nosso sistema viário;

5) Estradas e vias em acelerada deterioração por falta de caminhos de ferro, descartados pela opção rodoviária dos últimos 50 anos;

6) Motoristas imprudentes e pedestres sem experiência de trânsito;

7) Tentativa de atribuir aos pedestres a causa dos atropelamentos que aleijam centenas de milhares de pessoas por ano;

8) Manutenção proposital dos crimes de trânsito sempre como culposos;

9) Mecanismo policial abaixo das exigências da conjuntura;

10) Descontrole na emissão de carteiras de habilitação, em escala nacional.

Mas essa tragédia nacional não pode continuar indefinidamente. Em algum momento da nossa história teremos que imprimir um desenho ético na conduta dos motoristas brasileiros. Como fazê-lo, é o problema. Mas, tomemos nota:

É indispensável criar uma nova ética de trânsito no Brasil, formulada em função da particular natureza do processo cultural brasileiro. Ademais, essa formulação, para ser eficaz e operacional, necessita de uma abordagem livre dos preconceitos infiltrados na visão e na mente dos nossos estudiosos, pelos exemplos das imagens de sociedades muito mais avançadas e amadurecidas, que tiveram muito mais tempo para encontrar os seus caminhos. Fazem mil anos que o povo dinamarquês se cristianizou, de verdade. Londres tem mais de mil anos, e Paris, mais de dois mil. Tiveram tempo de maturação. Temos que conceber alguma direção consentânea com as circunstâncias brasileiras, gestadas nos últimos 500 anos de nossa entrada, pela mão dos portugueses, na civilização ocidental, mas apenas como paisagem povoada de índios e de africanos, pois povo brasileiro não existia inicialmente. Vejamos detalhadamente os pontos circunstanciais acima indicados, cuja incidência no "ethos brasiliensis" deverá ser atenuada, se queremos formular uma ética para o trânsito em nosso país.

Temos certeza de que este retrato sombrio esteja em modificação agora que esperamos para breve um novo Código Nacional de Trânsito, que promete ser melhor do que o último, de 1996. Nesse se ignorava até que delito de trânsito pudesse ser crime. No novo código, a sair nos finais deste século, infelizmente, caso não seja emendado oportunamente, haverá apenas dois crimes de trânsito, o homicídio e as lesões corporais, mas já qualificadas como **culposos**, isto é, suscetíveis de penas muito ligeiras geralmente sem perda da liberdade para evitar que os ricos, os poderosos, os jovens de boa família sofram penas severas quando os cometerem.

Infelizmente não acreditamos em combate à impunidade no trânsito sem que sejam previamente removidas ou atenuadas o que chamei acima as condicionantes éticas sociais, que entravam o êxito de qualquer política brasileira na direção de internalizar na mente dos nossos motoristas a necessidade de conduzir-se no trânsito com responsabilidade, amor ao próximo, respeito à alteridade do que anda a pé, por gosto ou por necessidade, e com atenção respeitosa à sinalização orientadora posta nas ruas a seu serviço. Em suma, uma conduta ética para o motorista.

**A tropicalidade** – Embora escape a muitos brasileiros, de maior ou menor inserção na realidade em que Deus e nossos antepassados portugueses forjaram o nosso país, o Brasil é um país de vida tropical, em quase sua totalidade de 8 e meio milhões de quilômetros quadrados. E viver no trópico tem suas exigências para o ser humano transferido para áreas tropicais, dá-lhes, ao longo do tempo, uma tremenda capacidade de tolerância ao modelo permissivo da natureza tropical, onde os dias se sucedem e são praticamente iguais, e lhes imprime a generosidade de quem vive sob um sol permanente que os aquece todos os dias e lhes permite estar nus vivendo da natureza, sem acordar para a perspectiva do tempo e da história. Isso leva as sociedades neo-tropicais ao decantado "laissez faire" e "deixa pra lá" tão conhecidos de todos nós e que em certa maneira faz o viver tropical mais suportável do que em outras áreas mais frias. A pontualidade, tão severa nas áreas não tropicais, não nos preocupa sobremaneira. Afinal os dias são iguais...

**Índios** – Como nós tínhamos uma população ameríndia original de cerca de 1 a 8 milhões de habitantes (D. Ribeiro) hoje reduzidos aos 250.000 indígenas. Esses teimam em ficar intocados pela cultura portuguesa que os incluiu a fogo e a ferro nos seus quadros, como reserva biológica, e por fora os milhões e milhões de mestiços de índio da maior variedade possível, mas todos contaminando os brasileiros com a lembrança romântica do *Homo Naturalis*, livre, nômade, buscando a utopia da terra sem dono, avesso à padrominação e às condutas impassíveis de alteração ao sabor da vontade, do livre arbítrio, de cada um, em suma contrário ao comportamento quase mecânico que a vida social estratificada e robotizada, já quase nossa em toda sua extensão, está exigindo de todos nós.

**Escravos** – Sendo como somos, o produto de quase 500 anos de uma sociedade escravagista, que em 1888 decidiu-se a liberar seus escravos como prolegômeno da abertura de um regime democrático liberal e representativo a ser assumido um ano depois, em 1889, – sem mudanças estruturais para integrar o escravo na economia de trabalho assalariado; – na verdade nada mudou para o escravo, a não ser a obrigação de adaptar-se a viver de salário. E por isso prosseguiu no Brasil até pelo menos aos meados do século XX um regime de escravatura larvada, não livre da objeção dos escravos que assumiram desde a liberação uma atitude de descompromisso com a ordem social e econômica que lhes fora imposta.

Esse descompromisso se expressa por fazer trabalhos sempre sob ordem e com fiscalização próxima, senão sairá prejudicado. Porque, o ex-escravo e seus descendentes não assumem sua condição de cidadão porque apenas discordam, não sabem por quê, às vezes. Mas discordam e trabalham mal, de um modo geral, por má vontade, ainda hoje, situação cambiante que terminará com sua integração mais funda na sociedade brasileira, aspecto que merece a maior atenção dos nossos governos.

**Imigrantes raros** – Os nossos imigrantes não inundaram voluntariamente o país como o fizeram os outros nos Estados Unidos. Vieram aos poucos, quando voluntariamente. Em grupos, quando atendiam aos propósitos de seus próprios governos, o português, o japonês, o alemão, ou quando atraídos por propostas nossas, como os italianos para a lavoura do café, os holandeses, os alemães e suíços como mercenários a quem depois foi oferecido auxílio e terras próprias, no Estado do Rio de Janeiro e no Paraná e Santa Catarina. Ninguém vem para um país tropical se pode emigrar para país de área temperada como os Estados Unidos, o Canadá, a Austrália e a Argentina. O europeu teme o calor e a má reputação dos trópicos. E como se dizia na Idade Média, "ultra eqquinocialem non peccavi" na linguagem do Chico Buarque, "não existe pecado do outro lado do Equador"; o que atrai nos trópicos é a licença para pecar e predar. Daí porque pelo imigrante também não nos vem e continua não vindo nenhuma influência ética declarada, salvo as exceções de comunidades religiosas no extremo sul brasileiro. O que predomina é o espírito predador desenfreado e a apropriação de certos defeitos brasileiros como o "jeitinho" e o exemplo do personagem folclórico português no Nordeste na pessoa do herói sem-vergonha o PEDRO MALASARTES.

**Frágil religiosidade** – A extrema e prolongada corrosão a que foi submetida no trópico brasileiro a mensagem evangélica trazida pelos padres jesuítas e de outras congregações chega a fazer pensar que o catolicismo estaria, na verdade, sendo testado no Brasil, tal é hoje a competição que vem sofrendo de outras religiões e seitas que se vêm aproveitar do estado de disponibilidade espiritual em que se encontram as massas brasileiras. Na realidade, o Brasil continua a ser o maior país católico da terra, embora as grandes maiorias do país professem um catolicismo de cerimonial, no seio do qual se misturam animismos, espiritismos, fetichismos de todas espécies. A síntese ético-religiosa dos 10 Mandamentos está sendo esvaziada de seu sentido messiânico e salvífico. E envelheceram muitos de seus ordenamentos, desmoralizados pelas leis civis e pelo desregramento progressivo dos costumes. Assim, pouco resta de elemento ético no ethos brasileiro moderno. O povo está sem norte ético. E está aprendendo que o crime compensa...

**Alteridade** – Praticou-se quotidianamente o desrespeito à alteridade numa sociedade como a brasileira profundamente marcada pelas diversidades étnicas oriundas das misturas de gentes e etnias que aqui vêm se efetuando. **Alteridade** vem de **alter**, o outro, donde alteridade quer dizer a qualidade de ser outro, ou outra espécie do mesmo gênero. O problema tem longa história que resumirei.

Quando o Brasil foi descoberto pelos portugueses, já era velho o costume da escravidão das pessoas de outras etnias, preferentemente de outra cor. Os romanos, anteriormente, antes da era cristã, que em breve em 2001 fará dois milênios, já escravizavam os brancos. Mas a idéia dominante então era: quem não era do Império Romano era bárbaro e por conseguinte bicho, podendo ser sacrificado como outros animais. A revolucionária mensagem do Cristo criou a igualdade dos homens. A escravidão prolongou-se pela Idade Média, usando os negros, pois quanto a esses, era discutido se tinham ou não alma. Quando os portugueses chegaram ao Brasil em 1500 vinham com essas idéias como fundamento da escravidão. E as aplicaram também aos nossos ameríndios que, por estarem nus ao sol, pareciam vermelhos ou pretos, logo sem alma, prontos para a escravidão. Índio e negro não eram gente, não podiam ser **alter**, não foram desde então tratados com alteridade. E o costume pegou entre os brancos do Brasil até hoje. E se reflete no profundo desprezo do motorista pelo pedestre, pelos apodos de **pelo duro**, no RGS, **pé duro, pé de chinelo**, em Brasília, com que são tratados os desprotegidos e os marginalizados. O desconhecimento do outro é uma barreira para a mentalidade ética se instalar numa sociedade com diversidade de etnias e culturas, como a nossa.

**Urbanização às carreiras** – Urbanização rápida e letalidade do trânsito. Corrido das terras do interior pelo patronato rural receioso das leis protetoras da mão-de-obra rural ditadas pelos regimes populistas deste século e atraído pelas luzes das cidades com suas promessas de melhorias de vida, o povo brasileiro nos últimos 50 anos vem se urbanizando numa escala e numa velocidade nunca vistas na humanidade. Na Baixada Fluminense, no Estado do Rio de Janeiro, se vem instalar anualmente uma população equivalente à do Uruguai. Brasília, por sua vez, desviou

do Rio e de São Paulo uma considerável leva de migrantes que buscou acolhida no Planalto e obteve resposta favorável dos governos socializantes que se apoderaram do controle do Distrito Federal, aumentando no universo nacional as promessas embutidas na criação de Brasília. E esse êxodo não se detém. É possível que seja menor do que o que se dirige ao Rio e a São Paulo, mas os inconvenientes são os mesmos: lança-se em plenas urbes modernas e no mundo motorizado um tipo de homem analfabeto na maioria, incapaz de compreender a mecânica impiedosa do trânsito num país sem leis, isto é, com muitas leis cheias de buracos para serem frustradas pelos mais ricos, mais sabidos e mais desonestos. E assim ficam esses homens, expostos aos riscos do trânsito, fechados às mensagens escritas que raramente lhes dizem respeito, abertos somente ao rádio e à televisão que os confundem com a multiplicidade de dados e a ligeireza com que passam sobre eles.

A massa humana dos pedestres no Brasil está sem defesa, inerme mesmo diante da ameaça dos automóveis; individualmente, pode-se dizer que é formada de seres que caíram do alto do coqueiro diante de um fusca em disparada, bicho estranho, que nunca tinham visto antes, e arriscam ser atropelados.

**Amor** – Falta de amor pelo próximo. Nas relações sociais brasileiras atuais, está havendo uma intolerância crescente entre os diferentes estamentos sociais. Fundou-se a república em 1889 e erigiu-se a divisa positivista como lema, retirando-lhe porém o primeiro item: **Amor por base**, ficando apenas a ordem por meio e o progresso por fim. Atiçou-se o ódio na base, enquanto os intelectuais louvavam a cordialidade das relações sociais no país. Na realidade, com a estratificação das classes, ultimamente representadas por níveis A, B e C, a hostilidade entre ricos e pobres veio agravar-se na cisão fatal entre motoristas e pedestres. E o motorista assumiu o preconceito dos ricos contra o pedestre, porque este é pobre. Está, pois, faltando AMOR, obviamente.

**Privilégio** – Os restos de privilégio. O último aspecto que mencionei como obstáculo removível previamente à aceitação de uma ética para o trânsito brasileiro são os restos da sociedade de privilégio vigentes no Brasil, desde o momento em que houve homens para escravizar, isto é, os índios nossos e os negros trazidos como escravos, da África.

Não é de estranhar. O privilégio é a reivindicação mais buscada em uma sociedade nascente, no processo de sua estratificação formal. Particularmente em sociedades originadas pelo ciclo cultural greco-latino, que arranca da Grécia e Roma desde antes de Cristo, toma conta da Itália, França, Espanha, Portugal e, por via de conseqüência, do Brasil, o último rebento da série. Todas essas sociedades nacionais infelizmente se formaram com a detestável marca da escravidão, trazida no bojo da sua origem cultural da era pagã, e conseqüentemente com o endeusamento da possibilidade de buscar o obter privilégio, para se sobressair socialmente e escapar da categoria geral, confusa e obscura, em que se revolviam os incipientes estamentos sociais primitivos. Mesmo passada a época da escravidão legal física, no tempo da Idade Média, o hábito, a preocupação por marcas de privilégios contagiou por séculos

afora essas sociedades até contagiar o Brasil, pelos meados do século XVI da era cristã, quando aqui se transferiram para outros, seja índio, seja negro, as tarefas marcadas pelo selo da indignidade, como carregar embrulhos ou cargas maiores, consideradas impróprias para os membros dos setores ligados às classes privilegiadas onde se jogaram desde logo os imigrantes europeus, os senhores de engenho, os grandes fazendeiros e depois a burocracia colonial.

Inicialmente, tornou-se marca de privilégio que vem de longe o vestir-se à européia, do qual ainda resta o uso da gravata que assegura entrada em qualquer ambiente fechado; a cor da pele que aproxima ou afasta dos círculos do privilégio, o nível cultural que intitula a vantagens sociais, o conhecimento ainda que vago de línguas mortas, o soltar de frases latinas, o portar livros grossos, o conhecimento ainda que superficial das raízes latinas ou gregas do vocabulário, falar idiomas estrangeiros, detestar tudo o que é local, a começar pela comida e bebida, passando pelo desprezo pelas manifestações artísticas que rescendam a povo, folclore etc... Naturalmente portar um anel de doutor, roupa branca de linho em áreas mais ao norte, e, suprema escala de privilégio obtida depois da República (1889), a introdução nas leis penais do privilégio da prisão especial para os portadores de diploma de curso superior, com o que se arrazou a piedosa declaração constitucional de que todos são iguais perante a lei.

Essa sociedade de privilégio que vem reinando no Brasil há quase 500 anos, mais fortemente nas regiões mais atrasadas socialmente do país, nos vem impedindo de termos uma polícia capacitada e respeitada pelos cidadãos. Como respeitar uma polícia que o privilégio de alguns impede que tenhamos a mesma polícia para todos, reivindicação mais sentida entre os níveis mais baixos da população, no seio da qual a polícia foi levada a ocupar-se quase que exclusivamente dos excluídos, dos marginalizados, dos pretos, pobres e das prostitutas. Mas ela foi levada a fazê-lo, como digo, pela sociedade de privilégios que nos marcou desde o início, e ainda hoje campeia em favor das novas elites econômicas e políticas que têm o poder de interceder em favor de infratores da lei quando caem nas malhas da polícia e são parentes ou amigos das classes privilegiadas. O resultado é previsível. A sociedade deixa de acreditar no aparato policial, que às vezes é desautorizado em frente de todos, bastando um **"Você sabe com quem está falando?"** Como acreditar numa polícia cuja condição de eficácia é servir a todos, igualmente, como mandam as poéticas leis brasileiras feitas para "não pegar", como se diz popularmente. Como pode haver ética de trânsito onde o privilegiado pode fazer e acontecer amparado muitas vezes em exceções introduzidas no texto legal por partes interessadas, grupos de pressão, lobbies bem azeitados. Daí que até hoje os crimes de trânsito são sempre culposos, sujeitos a penas ligeiras porque se subentende que o autor não queria cometê-lo, mesmo quando vem a 100 km/h, num beco cheio de crianças, como ainda se observam constantemente casos emblemáticos. Mas não percamos as esperanças. Um dia chegaremos a ter uma "Polícia para Todos" e já estamos bem perto.

**Perspectivas de saídas**

Todos esses aspectos especiais e às vezes derrogatórios do Brasil social estão pouco a pouco sendo anulados, como já o foram em países do mundo ocidental, nas partes mais progressistas, pelo avanço dos métodos científicos, que só foram introduzidos no nosso país a partir de 1750, após as reformas educacionais do Marquês de Pombal.

Assim, o crescente nível científico das novas gerações universitárias nacionais vem carregado de confiança em métodos baseados no manejo das realidades empíricas indicadoras do melhor rumo para solucionar problemas. E nos albores do século XXI estamos diante do risco da globalização, empurrados pelos grandes consórcios internacionais de avassalante poder econômico e tremenda concentração de recursos técnicos e científicos, capazes de criar soluções para problemas de toda natureza.

Assim, com a elevação do nível científico das novas gerações brasileiras iremos irresistivelmente nos aproximar de soluções para nossos impasses sociais, nem que seja empurrados pelas forças desencadeadas a que não poderemos escapar. E não haverá resistências capazes de impedir mudanças.

**Como chegarmos a uma ética de trânsito no Brasil?**

Os escolhos acima explicitados constituem obstáculos a transpor no caminho de se formular e praticar uma ética ampla no Brasil de amanhã, pois estamos na madrugada do 3º milênio da era cristã e, particularmente, uma ética para o trânsito que ponha em primeiro plano o pedestre, o verdadeiro cidadão das ruas e estradas que as afronta diariamente com apenas a roupa do corpo que no Brasil pode se resumir a um calção, uma camisa de meia e um par de sandálias sertanejas hoje sofisticadas a um ponto de as chamarmos havaianas. Mas quem é o pedestre? O pedestre é humano, tem rosto e jeito de gente.

As ruas, estradas e avenidas estão pontilhadas de pedestres, além dos acumulados nas calçadas, paradas de ônibus e bondes, cruzando ruas dentro e fora dos sinais, amedrontados pela fúria sanguinária dos motoristas. Creio que foi Carlos Drummond que introduziu a senha: **"foge que ele já me viu"** para estigmatizar as duas condutas em jogo: a do motorista e a do pedestre. Mas façamos aqui um ato de contrição. Todos nós, detrás do volante, olhamos o pedestre como um obstáculo a remover, além de um irritante para nossas ocultas pretensões de corredores da Fórmula I. Mas convém não esquecer: o pedestre é o proletariado da era da motorização, o cidadão de segunda classe, no dizer de MacLuhan, criado pela introdução do automóvel privado. E no Brasil, como em todo país subdesenvolvido, submetido à uma violenta urbanização, as massas urbanas incorporam vastos segmentos apenas deslocados da vida rural, completamente ignorantes das impiedosas regras do viver motorizado. Muitos chegam às cidades sem nunca ter notado o jogo dos sinais luminosos disciplinando o fluxo dos veículos. Minha mãe, que em paz descanse, conhecia apenas Natal e Macahiba, no RGN. Trazida por

mim, de avião, para morar no Rio de Janeiro, me disse: Só não entendo como é que os carros param para os outros passarem... Evidente que nossa impaciência de motorista se irrita com as imprudências dos pedestres e das crianças. Mas cobrar-lhes a vida por elas, num país que não tem pena de morte, por pura covardia moral, quando ela se faz necessária, não pode ser aceito pelo motorista, mesmo que a lei seja impotente para puni-los. Isso seria ética de trânsito. E é o que se deseja.

**O Brasil**, digo, o povo brasileiro como dizem os sociólogos inspirados por Darcy Ribeiro, é uma invenção sobretudo do preto e do índio que o vêem construíndo contra ventos e marés. Participo dessa justa visão do povo do nosso país. E este país, levando em conta os fatores negativos atrás enunciados, a tropicalidade, a sombra do nosso indígena, o descompromisso dos escravos e seus descendentes, o espírito predador do imigrante, a disponibilidade espiritual das maiorias, e o desrespeito à alteridade, e o culto ao previlégio, tem que sair em busca da **Ética no Trânsito**, fora dos moldes clássicos, mas levando em conta a novidade do nosso modelo ora em construção penosa e arrastada no tempo. Mas o pré-requisito é a remoção ou atenuação prévia dos impedimentos sociais atrás assinalados.

**Ética, Moral e Direito**. Convenhamos que o **Direito Positivo** é a lei escrita, exigível, "urbi et orbe", isto é, nas cidades e no mundo. É o ingrediente essencial e básico dos círculos concêntricos mais amplos da **Moral** e da **Ética**. Além da esfera do **Direito** vem a da **Moral**, que regula a vida social em plano mais vasto que o do **Direito**, embora em seu suporte só disponha das sanções morais da sociedade contra o seu desrespeito. A **Ética** é muito mais vasta e englobante que tanto o **Direito** quanto a **Moral**. É sobretudo um compromisso com a vida, tem uma base holística, isto é, integral, como que religiosa, quer dizer que nos liga à totalidade, a Deus. Vários critérios têm sido sugeridos pelos estudiosos para responder às inquietações do mundo de hoje, desperto pelos perigos da poluição, das ameaças humanas à própria vida terrestre e ao universo interplanetário. Busca-se uma resposta adequada à insensatez do mundo tecnológico e científico, levada à loucura pelo poder dos homens. Finalmente compreendemos que todas as nossas ações têm conseqüências que vão mais longe do que imaginávamos: fumar um cigarro ou fazer um teste atômico, tudo repercute no meio ambiente, no universo e no cosmo, sem que possamos antecipar a extensão em que danificam o delicado equilíbrio da vida e do universo. É exigência universal que estabeleçamos um comportamento ético para nossas alucinadas experiências. Em suma, é preciso RESPONSABILIDADE, uma ÉTICA DE RESPONSABILIDADE, como já pregava em 1923, do fundo das florestas do Gabão, o filósofo Albert Schweitzer enquanto dedicava sua vida a tratar os males das multidões africanas. É preciso que nos convençamos, como o grande Saint Exupery, que nós "Não herdamos a terra de nossos pais, nós a tomamos de empréstimo a nossos filhos. É preciso cultivar a angústia ética e pensarmos que nossas ações devem ser pautadas pelo sentido de que elas podem afetar o mundo e a vida, muito além do que podemos imaginar. Assim, quando dirigimos um automóvel de 1500 quilos a mais de 100 km, podemos encontrar pela frente um frágil ser de 60

quilos e não poderemos mais parar. Se nós deixarmos de fazê-lo, estaremos pouco a pouco instalando a ÉTICA NO TRÂNSITO de cuja falta acusam os altos indices de mortalidade nas estradas e ruas do nosso Brasil de hoje, cujos aspectos mais salientes resumiremos mais uma vez.

– A mortalidade crescente nas ruas e estradas.

– A lei frouxa e desrespeitada.

– A falência das penalidades por crime de trânsito.

– A impassibilidade do Estado diante da importação e fabricação de veículos com velocidades maiores do que podem suportar nossas estradas.

– Sistema punitivo incapacitado para efetivar as penas.

– Estradas e vias deterioradas e sem reparação imediata.

– Motoristas todo-poderosos e com vocação a pilotos de Fórmula I.

– O pedestre visto como causa e não vítima de acidentes.

– Mecanismo policial rarefeito, despreparado e mal equipado.

– Descontrole na emissão de cartas de habilitação de motorista em base nacional.

É um vasto elenco e inesgotável, um escrutínio mais elaborado, da inexistência de uma ÉTICA PARA O TRÂNSITO em todos os níveis da sociedade brasileira. O resultado é claro: 25 a 50 mil mortos anualmente em todo o pais. Dificil de calcular porque há estatísticas para as estradas federais, escapando os mortos em estradas estaduais e municipais.

Quero terminar, para não ficar sem uma referência condigna para minha já longa exposição inspirada na minha forte angústia ética, como a caracterizou o Senador Artur da Távola, em conferência recente, com a afirmação de HANS JONAS, no seu livro "Le Principe de la Responsabilité (tradução francesa de Jean Greisch), 1993.

SOMOS HOJE OS RESPONSÁVEIS DO FUTURO MAIS LONGÍNQUO DA HUMANIDADE, MUITO ALÉM DO LIMITADO HORIZONTE DAS CONSEQÜÊNCIAS PREVISÍVEIS DE UMA AÇÃO JÁ EMPREENDIDA: O QUE ESTÁ EM JOGO NESTE FUTURO LONGINQUO É A PERPETUAÇÃO DA ESPÉCIE HUMANA.

É preciso agir de maneira a que persista depois de nós uma humanidade, o mais longamente possível.

O fato novo é que o homem agora tornou-se perigoso para o próprio homem.

A MÁXIMA PRINCIPAL DA MORAL ( EU DIRIA DA ÉTICA) É O ABSTER-SE de AGIR.

E aqui vamos nos reencontrar com o pensamento de Alexandre Ysayevich Solzhenitsyn em seu discurso em Lichtenstein em 1993, que prega "EM OUTRAS PALAVRAS, A AUTOLIMITAÇÃO." É o rumo.

Aqui eu repetiria, para terminar, a pergunta que me fez em 1976, numa canoa no rio Surinam, um jovem auxiliar diante do quadro da angústia ética que lhe desenhei:

"NÃO SERIA A HORA DE COMEÇAR A DESINVENTAR?"

Ou a reflexão de Galbraith sobre o Chevrolet: "Para que gastar milhões para melhorar o Chevrolet. O carro já está imelhoravel. Para que mudar?"

"Só para aumentar o preço?" Eu próprio já estou coerente com a ética da autolimitação. Minhas visitas aos supermercados só me impressionam pela quantidade de coisas de que eu não preciso. Mas lá estão elas oferecendo-se ao meu poder de compra. De acordo com o conselho de Solzhenitsyn, autolimito meu consumo, para que outros possam se satisfazer. Nos altos meios da pesquisa e investigação ecológica, particularmente a revista "THE ECOLOGIST", de Londres, está ganhando relevo o que se chama A Ética Ambiental" sugerida entre outros pelo filósofo britânico Alfred North Whitehead, seria ao meu ver o de que necessitamos no Brasil. Porque todos os aspectos condenáveis do nosso comportamento social e para com a natureza constituem transgressões de alguma regra de Ética Ambiental já equacionada ou por formular, tendo em vista que toda ação deste animal terrível que é o **homem**, isto é, **NÓS**, pode repercutir contra a vida que ao homem e a Deus compete preservar dentro ou fora da esfera terrestre. Esta será holisticamente compreendida como um ser chamado GAIA, nas distâncias interestelares, ou no cosmos. E aí se juntam as pontas da **Ética Ambiental** com os objetivos cósmicos impostos pela lógica divina inalcançável ao nosso juízo. Mas é preciso ainda concretizar essa passagem para a ética de trânsito que desejamos. Como? Pela instrumentalização da autolimitação e do princípio da responsabilidade.

Os dois princípios fundamentais para a instauração de uma ética para o trânsito no Brasil nos albores da nossa era tecnológica são ao ver de muitos, inclusive do autor desta súmula, o da "autolimitação" aventado por Solzhemitsvn em 1993, em Liechtensttein, e o da "responsabilidade" largamente desenvolvida por Hans Jonas, em sua obra "O principio da Responsabilidade - Uma ética para a civilização tecnológica", desde 1979. Esses dois princípios tem a vantagem de se atacarem às duas carências estruturais da conduta do homem contemporâneo no Brasil, que já não tem mais ligação com Deus e atualmente navega no vazio ético após a implosão da sua última esperança, que era a utopia socialista, sem violência, na União Soviética em 1989, há onze anos apenas do fim do século XX.

A autolimitação é a internalização individual da necessidade de restringir-se, no consumo e na ação, ao indispensável diante da oferta escandalosa de produtos do mercado nos países afluentes, para que sobrem para a feroz disputa por parte das massas excluídas até agora do seu consumo, emergentes da Asia, Africa, Euro-

pa Oriental e América Latina e Caribe. Essas se dispõem a exigir sua parte da riqueza acumulada pelos países ricos durante o processo de expropriação decorrente da conquista da terra pelo homem europeu ocidental, nos últimos 500 anos. Para nós, os afluentes, os membros das sociedades consumistas, cumpre limitarmos o nosso consumo a termos razoáveis. Isso significaria menos automóveis e com velocidade limitada, reduzindo o seu impacto no nível de mortalidade no trânsito.

O princípio da ética da responsabilidade é a outra parte da conversão do homem brasileiro à modernidade. Também consiste num pacote de idéias a serem internalizadas para serem utilizadas no processo decisório de cada um. Arranca da certeza da inexorabilidade do progresso científico e tecnológico empurrado pelo liberalismo capitalista, baseado no lema baconiano "saber é poder", a romper todos obstáculos ao acesso às fronteiras do saber pela liberdade da pesquisa, mesmo que se venham a pôr em risco o homem, a própria humanidade e mesmo o cosmos. Aí está o perigo. Nada se pode opor ao poder do saber do homem, não importa até onde possam chegar sua conseqüências, mesmo nos espaços interestelares. Assim, toda ação nova de impacto científico ou técnico inovador acarreta a responsabilidade de quem a empreende quanto ao seu impacto no homem, na natureza e na humanidade. Na era tecnologica que, nós no Brasil, apenas afloramos, mas da qual de fora já nos chegam os relâmpagos e trovões, o maior risco é a irresponsabilidade do criador quanto a sua obra. Daí a importância capital, do princípio da responsabilidade na era tecnológica como base de uma ética adequada à imensidade dos seus problemas. E como o introduzir na realidade brasileira, mais particularmente no trânsito brasileiro, em face das peculiaridades condicionais culturais, conforme nossa já desastrosa realidade de trânsito dos anos de 90? A escolha é nitidamente governamental e de altíssimo nível, do qual poderão baixar as diretrizes para o pequeno programa desenhado a seguir. Há toda uma maquinaria governamental e não oficial a quem atribuir partes do programa, desde que uma agência, a mais alta da pirâmide, guarde o controle e a responsabilidade da eficácia de sua implementação.

O primeiro ponto é reunir a vontade política do Governo e do povo para mudar a face do país. É tarefa das elites, a chamada do mais alto nível.

O instrumento principal vai ser a transformação de todo o aparato policial em uma agência de transformação dos costumes sob a égide de UMA POLÍCIA PARA TODOS, capaz de impor a autolimitação aos usuários do trânsito, ricos e pobres, sem distinção social ou de cor ou raça, como já diz a Constituição e não se cumpre. Cabe a essa Polícia cobrar também a todos o princípio da responsabilidade dos seus atos, com eficácia e rapidamente. O homícidio do policial em serviço deve ser punido com pena de morte.

Os meios de comunicação social encarregar-se-ão de conscientizar e trabalhar o público no sentido de eliminar o desrespeito à ALTERIDADE para conduzir o processo de estabelecer a CIDADANIA PARA TODOS com respeito às diferenças aparentes.

Combate ao privilégio, pela supressão de quaisquer normas legais que apóiem situações privilegiadas herdadas da colônia, do Império, suprimindo desde logo, por ato legal, o PRIVILÉGIO DE PRISÃO ESPECIAL POR QUALQUER MOTIVO; A IMUNIDADE PARLAMENTAR, em matéria cível ou penal, e quaisquer outros resquícios da negação da cidadania, herdados da nossa tradição colonial e escravagista.

Medidas legais práticas para a integração social dos negros, dos índios e dos pobres para erradicar resquícios de racismo.

Introduzir no C.N. Trânsito, se necessário por projeto de lei ou medida provisória, o CRIME DOLOSO que continua ausente do projeto ora em último estágio de sua preparação.

Restauração do AMOR como componente do universo social brasileiro, reintroduzindo o vocábulo na inscrição na bandeira nacional, seguindo a tradição positivista inspiradora da imagem do Pavilhão Nacional que dizia: Amor por base, ordem como meio e progresso por fim, corrigindo a adulteração histórica que retirou o AMOR das preocupações sociais da República, com as desastrosas conseqüências verificadas 100 anos depois.

Um programa para introduzir a ética da era tecnologica no trânsito brasileiro, face às nossas características culturais, é trabalho a longo prazo. Aqui foram listadas algumas medidas iniciais para empreender essa tarefa urgente de conversão dos primitivos costumes brasileiros deixados na mesmice tradicional ao fluir dos anos, apenas suavizados pela base cristocêntrica supercialmente formada desde o desembarque dos padres portugueses e espanhóis que semearam no Brasil, bem ou mal, a palavra do Cristo.

**Leituras sugeridas**

– "Pour une éthique de la culture" - Gerald Defois - Edição Le Centurion-Paris, 1988.

– "Le Temps de la Responsabilité" - Frederic Lenoir - Fayard - Paris, 1991.

– "The Trap" - James Goldsmith - Edicão Mc Millan - Londres, 1994.

– "Le XI Commandement" - André Glucksman - Flammarion - Paris, 1991.

– "Une étique pour la civilisation tecnologique" - Hans Jonas, edição Du Cerf, Paris, 1993.

– "A ética e o espelho da cultura" - Jurandyr Freitas Costa - edição Rocco - Rio de Janeiro, 1994.

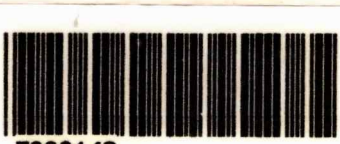
– "La Tercera América" - Nestor dos Santos Lima - edição El Taller - Santo Domingo, 1984.

– "Esquece a Primavera, Irmão" - Nestor dos Santos Lima - Edição da Fundação José Augusto - Natal-RN, 1990 - Brasil.

– "O Discurso de Solzjenitsyn à Academia Internacional de Filosofia do Liechtenstein" tradução de Nestor dos Santos Lima - Edição Thesaurus - Brasília, 1994.

– "Le probleme russe a la fin do XX siecle" - Alexandre Solzenitsyn - edição Fayard - Paris, 1994.

– " O Povo Brasileiro" - Darcy Ribeiro - edição Companhia das Letras 1995, São Paulo - Brasil.


F000143