



XX REDOR

Encontro da Rede Feminista Norte
e Nordeste de Estudos e Pesquisas
sobre Mulher e Relações de Gênero

A CULTURA MASCULINIZADA DO AUTOMÓVEL E A FORMAÇÃO DO MOTORISTA BRASILEIRO

Carla Rezende Gomes

Faculdade Estácio de Sergipe

rezendecarla@hotmail.com

Resumo: O presente artigo aborda, de uma maneira geral, questões que envolvem a formação do condutor brasileiro. Discute a maneira como se forma esse condutor, a noção de cidadania que permeia as relações sociais e porque ser imprudente no trânsito é algo introjetado por parte da população, como natural e até certo. Os acidentes de trânsito são responsáveis pela morte de muitos homens brasileiros em idade produtiva, principalmente os mais jovens. Por que isso acontece? Este artigo aponta uma possível resposta a esta pergunta, identificamos na forma como os rapazes são criados para serem homens, e na falta de uma educação voltada para os valores da cidadania, fortes fatores contribuintes para este fenômeno. A mídia, o marketing e a música, sustentam a cultura masculinizada do automóvel de tal modo que a condução perigosa agregada ao estereótipo da virilidade, ao excesso de velocidade e ao destemor representam um recurso para a construção dessa masculinidade. Como consequência, o estudo aponta a forte correlação existente entre os papéis de gênero e os números de acidentes e mortes no trânsito. Tratou-se de uma investigação de doutorado em Educação realizado no núcleo de Pós-Graduação em Educação da Universidade Federal de Sergipe, Brasil e na Faculdade de Psicologia e Ciências da Educação da Universidade do Porto, Portugal, sob a forma de bolsa CAPES de doutorado sanduiche.

Palavras chave: Papéis de Gênero, masculinidades, trânsito, formação de motoristas, cidadania.

Introdução.

Dados da Polícia Rodoviária Federal (PRF), de 2015, informam que em todos ou quase todos os acidentes, nos quais houve registro de mortos ou feridos graves, houve uma infração de trânsito. Esse fato alarmante mostra o quanto se faz necessária a conscientização do motorista, ou seja, é preciso educar melhor nossos condutores. Outro fato importante levantado pela PRF

(apud HOTT, 2014), refere-se ao fato das rodovias brasileiras terem melhorado nos últimos anos, principalmente através das concessões para a iniciativa privada, estando mais sinalizadas, muitas delas, duplicadas ou em processo de duplicação, além dos veículos disponibilizados no mercado, atualmente, serem mais seguros, mas, mesmo assim, os números de acidentes não diminuem, levando a crer que o que não mudou foi a postura do



XX REDOR

Encontro da Rede Feminista Norte e Nordeste de Estudos e Pesquisas sobre Mulheres e Definição da Cidadania

condutor. Segundo Hott (2014), é justamente a sensação de segurança dada pelo veículo e pela via, que faz com que os motoristas se arrisquem mais, esquecendo que eles, os condutores, são o principal fator de segurança do trânsito.

Diante desse contexto, torna-se relevante a elaboração de uma pesquisa na tentativa de despertar os educadores, na escola e fora dela, para a formação de cidadãos conscientes de seus direitos e deveres no trânsito. Trata-se de um tema de interesse social, pois o Brasil é um dos países recordistas mundiais em acidentes de trânsito com vítimas fatais, de acordo com a Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABETRAM, 2009).

De acordo com o Código de Trânsito Brasileiro, o processo de obtenção da CNH é composto de quatro etapas: 1. Exame Psicológico; 2. Exame Médico; 3. Exame Teórico-técnico; 4. Exame de Prática Veicular. Para candidatar-se à 1ª Habilitação, nas Categorias A, B ou AB, é necessário ser penalmente imputável, saber ler e escrever, possuir documento de identidade e cadastro de pessoa física (CPF). Estando aprovado nos exames psicológico e médico, o candidato deverá se dirigir a um Centro de Formação de Condutores (CFC), onde fará um curso teórico de 40 horas. Após a conclusão do curso, esse Centro se encarregará de efetuar o agendamento para a realização do exame teórico-técnico. Em caso de aprovação nesse exame, o candidato a condutor deverá, novamente, procurar o CFC para se submeter à instrução prática de 20 horas/aula. O CFC se encarregará de solicitar, junto ao DETRAN, a sua licença de aprendizagem veicular (LADV) para que as aulas práticas possam, efetivamente, ser iniciadas. Depois do cumprimento da carga horária mínima exigida para a prática de direção veicular (20 horas), o CFC efetuará o agendamento para a realização do exame prático.

Até 1998, ano de implantação do Novo Código de Trânsito Brasileiro, frequentar uma autoescola para aprender a dirigir não era obrigatório, bastando passar na prova prática do DETRAN para obter a carteira nacional de habilitação. Com a implementação do Novo Código de Trânsito, isso mudou e, atualmente, conforme visto no parágrafo anterior, os cursos teóricos oferecidos pelos Centros de formação de condutores – CFCs – nome pelo qual passaram a serem chamadas as antigas autoescolas, contam com carga horária de 45 horas, consideradas, por muitos, como insuficientes, além de professores pouco capacitados para este tipo de docência. Os alunos que se dirigem a esses cursos, o fazem como uma obrigação imposta pelo artigo no148 do CTB e, como não há nenhum tipo de avaliação, pois basta frequentar as aulas para receber o certificado, as assistem mecanicamente, quase sem se manifestar. A carga horária exigida para as aulas práticas de direção é de 20 horas, que não são, necessariamente, obedecidas, havendo, neste procedimento, todo tipo de ‘jeitinho’, como, por exemplo: é comum serem dadas 02 ou 03 aulas, de 50 minutos cada, de prática de direção apenas para tirar os ‘vícios’ do aluno/candidato que já sabe dirigir. O aluno assina 20 horas, no documento que será enviado ao DETRAN, comprovando sua aprendizagem e recebendo, em contrapartida, um desconto no valor daquelas horas correspondentes às aulas não comparecidas. Com isso, ele acredita que sai ganhando porque poupa tempo, o instrutor auferir o dinheiro e pode ensinar outra pessoa naquele mesmo horário. Levando-se em consideração que, no Brasil, é costume ensinar os adolescentes homens a dirigir, estes já chegam à autoescola se considerando motoristas, tendo-se, assim, um significativo número de pessoas que não cumprem a carga horária mínima exigida, simplesmente por



XX REDOR

Encontro da Rede Feminista Norte e Nordeste de Estudos e Pesquisas sobre Mulheres e Políticas da Cidade

considerar que não precisam aprender mais nada. Quando muito, querem aprender os ‘macetes’ para passar na prova. Nesse contexto, nota-se que a Educação para o Trânsito, como vem sendo conduzida, não apresenta grandes expectativas de sucesso.

Rozestraten (2004) afirma que é função da educação, a formação de um ser humano em cidadão, dar ao indivíduo as regras, técnicas e habilidades para viver dentro de uma cultura específica. Aqueles que vivem no Brasil devem ser preparados para a cultura brasileira aprendendo a língua portuguesa, a composição geográfica do país, conhecendo os comportamentos sociais e suas instituições, dentre outros. A Educação para o Trânsito apresenta este papel: ensinar à população de uma nação como se comportar seguramente no trânsito, de uma maneira geral e daquela localidade em particular. Posto que todos fazem parte do trânsito, seja como motoristas, motociclistas, ciclistas, pedestres, cadeirantes, são todos o público-alvo da Educação para o Trânsito.

Diferenças de Gênero e Direção Perigosa

Dados da Polícia Rodoviária Federal, de 2015, dão conta de que, no primeiro semestre de 2013, 90% (noventa por cento) dos condutores envolvidos em ocorrências nas rodovias federais pertenciam ao sexo masculino. Panichi e Wagner (2006), em sua pesquisa sobre a condução perigosa entre motoristas jovens, perceberam a variável gênero como muito significativa. Elas apontam que os jovens de sexo masculino subestimam os riscos e conduzem de maneira mais perigosa do que motoristas do sexo feminino. Citando pesquisas como as de Simon e Corbett (1996) e Yagil (1998), as autoras afirmam que foi comprovado que os acidentes de trânsito entre sujeitos do sexo masculino estão, mais frequentemente,

relacionados à violação de alguma regra de circulação. Nesse sentido, evidenciaram que motoristas do sexo masculino, de idades entre 18 e 24 anos, apresentaram uma menor motivação para cumprir as normas da circulação e maiores taxas de violação das regras de trânsito quando comparados a motoristas jovens do sexo feminino. Esses estudos indicam um maior risco de envolvimento em acidentes e a prática de condutas de risco no trânsito entre adolescentes e adultos jovens do sexo masculino.

A concepção de gênero elucida a construção, reprodução das relações entre os sujeitos, a construção da identidade instituída através do gênero, esclarecendo, ainda, os mecanismos que generalizam e especificam as diferenças e disparidades nas dimensões temporais e espaciais, a convivência da contradição, cujo ritmo e característica acentuam o nível diferenciado e fragmentado das relações sociais, os aspectos culturais e históricos que presidem os diferentes arranjos institucionais (CRUZ, 2005). A autora atribui ênfase especial aos aspectos subjetivos, ao modo como as ideias e representações são internalizadas e formadas por meio da participação em relações sociais mais amplas, inversamente ao modo como os processos e as estruturas são sustentados pelos papéis desempenhados pelos adultos.

Essa internalização do exterior e essa externalização do interior, através da ação do mundo social, constituem a descrição sociológica primária do sujeito, estando compreendidas no processo de formação e de conformação de sujeitos individuais e coletivos, portanto, de potencialização ou invisibilização de quaisquer pretensos projetos de autonomização.

Ana Rita Laranjeiras (2004) afirma que o gênero do adolescente influencia a sua percepção a cerca do risco que corre.



XX REDOR

Encontro da Rede Feminista Norte e Nordeste de Estudos e Pesquisas sobre Mulheres e Políticas da Cidade

Pesquisas apontam que, apesar de serem os rapazes as maiores vítimas dos comportamentos violentos, são as meninas quem acreditam serem mais vulneráveis diante da possibilidade de algum perigo (CONNELL, 2000; HARRIS, 2000). Em sua pesquisa, Harris (2000) conclui que essa suposição de invulnerabilidade dos meninos pode estar associada às definições tradicionais de masculinidade, mais precisamente no que se refere aos estereótipos de que os homens são resistentes e corajosos em contraste com a fragilidade e passividade associadas ao gênero feminino. A autora chama, ainda, a atenção para o fato de que um comportamento de risco possui caráter multiplicador, ou seja, uma situação perigosa acarreta frequentemente outros riscos, tais como o uso de álcool e a atividade sexual precoce e/ou desprotegida, uso de álcool e acidentes de trânsito, por exemplo.

Apontar para o gênero como um dos elementos que colaboram para o significativo número de rapazes mortos ou feridos em acidentes de trânsito, leva à reflexão a respeito de uma perspectiva dos estudos de gênero, não tão conhecida, mas, não menos importante que os estudos sobre as mulheres, os estudos sobre as masculinidades.

Os estudos sobre as masculinidades ganham corpo, sobretudo, a partir dos anos 80, do século XX, adquirindo consistência teórica nos anos 90, tendo em Robert Connell (1995 apud MARQUES, 2011) o seu autor mais produtivo. Ele apresenta o conceito da masculinidade hegemônica, termo que, proposto em 1987 em sua obra *Gender and Power*, é entendido como fruto de uma construção social e, ao mesmo tempo, trata-se de um conceito operacional que concebe a masculinidade como uma identidade possível de ser moldada e portadora de diversas dimensões, não sendo estática ou imutável. Representa um “ethos masculinista” que,

[...] pode ser descrito como uma ideologia dominante do masculinismo, a qual procura assinalar os limites culturais do comportamento masculino, servindo-se de uma argumentação que naturalize as categorias do sexo e do gênero e a classificação indubitável de homens e mulheres com base nessas categorias (MARQUES, 2011, p.181).

A masculinidade hegemônica surge, assim, como um olhar avaliativo da feminilidade, mas, igualmente vigilante das expressões da masculinidade, um verdadeiro big brother orwelliano da ordem social de gênero. Hegemonia, inspirando-se no sentido dado por Antonio Gramsci (2000), não pode ser entendida como um domínio direto ou exercício de força sobre os outros, mas sim como uma ascendência que se estende a várias instâncias do social. A polarização entre os sexos surge como uma condição necessária à construção do sentido de masculinidade hegemônica. A ênfase da feminilidade é recorrente nas instituições organizadas em torno da força, da virilidade e da dureza (SEFFNER; PARKER; EMIL, 2008).

Em seu estudo, Travis et al. (2001) perceberam que, apesar das colisões entre veículos em movimento apresentarem níveis semelhantes entre homens e mulheres, quando o acidente advinha da perda de controle do veículo, o número de homens envolvidos passava a ser o dobro em relação às mulheres. Os autores justificaram esse resultado afirmando que os homens assumem mais comportamentos de risco, como a condução em excesso de velocidade ou sob a influência de álcool. Para Martinho (2004), é pertinente e razoável fazer uma relação entre o risco no trânsito e a construção da masculinidade devido à posição predominante assumida pelos homens nas estatísticas e nas pesquisas apresentadas até agora.



XX REDOR

Encontro da Rede Feminista Norte e Nordeste de Estudos e Pesquisas sobre Mulheres e Delinções da Criança

Num estudo etnográfico realizado, na Noruega, sobre comportamento no trânsito de um grupo de jovens do sexo masculino, foram identificados dois fatores relevantes para ato de conduzir: a velocidade e a ostentação. A velocidade implica num desafio às normas de segurança, constituindo, também, um exercício de controle sobre condições adversas. Já a ostentação foi apontada como igualmente interessante para os jovens, que se dedicam a melhorar a performance do automóvel e a embelezá-lo através de luzes adicionais, pneus largos, caixas de som potentes, etc. Segundo Garvey (2001 apud MARTINHO, 2004, p. 79-80), “esse aparato explícito traduz uma tentativa de criar uma imagem de proprietário de um carro potente, robusto e com caráter”.

Segundo Michael (2001, apud MARTINHO, 2004), o automóvel compõe uma entidade material simbólica que não se restringe a um país ou cultura. Para esse autor, sua identidade é ambígua, pois tanto pode representar segurança e prudência, como velocidade e competição. Um estudo realizado por Walker (1998), sobre jovens trabalhadores e a cultura do automóvel, delinea a construção coletiva de masculinidade em grupos de iguais na idade adulta. O grupo permite restringir a inclusão de mulheres no espaço social masculino e inserir o domínio da tecnologia na definição de masculinidade.

Para Bourdieu (1998), o medo de não atingir o ideal utópico de virilidade instiga o investimento em comportamentos imprudentes e desafiantes, que demonstram uma prova da masculinidade. A recusa da vulnerabilidade, associada ao mundo feminino, resulta nessa luta contínua pela afirmação da masculinidade através de manifestações excessivas de violência e força. Os esportes que possibilitam a exibição das qualidades associadas aos valores

tradicionalmente masculinos, como coragem ou força, continuam a arremeter grande número de admiradores. O culto em torno das modalidades voltadas para a competição revela o grau de importância social e simbólica das demonstrações públicas de virilidade (MARTINHO, 2004).

Conforme Almeida (1995 apud GROSSI, 2006), aprender a beber, a suportar bebida é uma das características marcantes da masculinidade tradicional. Acrescenta Grossi (2006, p.19) que “os bares são locais masculinos institucionalizados em nossa cultura, lugares onde se consome álcool”. Como consequência, o concurso desses três elementos, veículo automotor, adolescência e álcool, torna-se uma combinação explosiva.

MÍDIA E TRÂNSITO

Dominique Julia (2001) chama atenção para a concorrência que a escola enfrenta com os meios de comunicação, como a televisão, por exemplo. Com a Educação para o Trânsito não é diferente. Pouca mudança será percebida se os instrutores forem muito bem formados, mas a mídia continuar disseminando, através de propagandas e filmes, a velocidade e a transgressão às leis de trânsito como símbolos de virilidade e liberdade.

Andrade (2003) ressalta que as pessoas são constantemente bombardeadas por informações que chegam através da mídia, as quais ensinam como devem se relacionar com o mundo, informações estas que se pretendem verdadeiras e universais. Nesse sentido, diz a autora, há uma pedagogia em qualquer espaço em que se efetua educação, em que se ensina aos indivíduos modos de proceder, de viver de fazer, de comprar, de comer, de vestir, de falar. Enfim, existe pedagogia em qualquer lugar em que o conhecimento é produzido. Assim, o cinema, as propagandas, as revistas,



XX REDOR

Encontro da Rede Feminista Norte e Nordeste de Estudos e Pesquisas sobre Mulher e Políticas da C&M

as novelas, os sites da internet, as músicas, podem ser vistos como instâncias educativas onde circulam não só informações como, também, estereótipos de gênero, etnia, nacionalidades e tantos outros assuntos.

A mídia e o marketing, por sua vez, sustentam essa cultura masculinizada do automóvel em âmbito global, de tal modo que a condução perigosa representa um recurso para a construção dessa masculinidade. Cita-se, como exemplo disso, a franquia do filme Velozes e Furiosos, no qual o estereótipo da virilidade associada ao excesso de velocidade e ao destemor fatura milhões de dólares nos cinemas desde o ano de 2001, apesar de ter atravessado, em 2013, um momento desconcertantemente trágico com a morte do protagonista da série, o ator Paul Walker, num violento acidente de carro no intervalo das gravações do sétimo episódio. Mas, a série continua e caminha para o episódio número 9.

A propaganda de automóveis, principalmente, também colabora para a manutenção desses estereótipos ao difundir representações que sugerem uma forte identificação entre o automóvel, a velocidade e o sucesso. Nesse sentido, outros exemplos são apresentados a seguir:

Figura 1- Propaganda de um veículo Peugeot modelo 2005



O comercial destaca: Segurança, conforto e estabilidade. Tudo que uma mulher procura em um

homem e um homem procura em um carro. Fonte: Extraído do site <<https://www.google.com.br/search?q=>>>.

Figura 2- Propaganda de um automóvel utilitário Jeep



A peça publicitária estimula a incivildade e o comportamento agressivo ao trazer a frase: A cidade é uma selva. Seja um predador.

Fonte: Extraído do site <<https://www.google.com.br/search?q=>>>.

Figura 3- Propaganda do Golf Sport em junho/2003



Campanha publicitária - Transforma garotos em adultos. E adultos em garotos. Fonte: Meira (2003, p. 11).

Figura 4- Propaganda do carro Novo Golf GT



Divulgado em revistas e outdoors com a seguinte legenda: Conforto, elegância, estilo e 180 cavalos de potência, que é pra você não afrescalhar. Fonte: Meira (2003, p. 8).



XX REDOR

Encontro da Rede Feminista Norte e Nordeste de Estudos e Pesquisas sobre Mulheres e Políticas da Gênero

A representação da masculinidade viril veiculada pelas propagandas, exibidas neste trabalho, não deixam margem para dúvidas de que para os rapazes não há alternativa aceitável ao estereótipo do macho dominante. Ele tem que andar em alta velocidade para não ‘afrescalhar’, como sugere a figura 04, expressão pejorativa e homofóbica que dá a ideia de como um homem, que não apresente um comportamento suficientemente masculino, será tratado pelos demais. Trata-se de um exemplo muito claro do desprezo e da hostilidade em relação a outras formas de masculinidade, apontadas por Cornell (1997 apud AMÂNCIO, 2004) em sua teorização sobre a masculinidade hegemônica. Nessa discussão, ressalta a mensagem de que, além de macho, o homem deve ser um predador, como insinua a imagem da figura 2. O Golf Sport, da figura 3, é vendido prometendo fazer um garoto ‘virar homem’, enquanto o veículo Peugeot, da figura 1, arremata dizendo, com todas as letras, ‘tudo o que uma mulher’ espera de um homem: Segurança, conforto e estabilidade. Está aí, um resumo muito esclarecedor do que esta sociedade espera de um homem de verdade: ‘Seja macho, viril, seguro, estável e use seu automóvel para provar a todos que você é isso tudo’.

As mensagens transmitidas por filmes e anúncios são poderosas, razão pela qual não podem ser levadas na brincadeira como, geralmente, acontece no Brasil. Tanto os filmes quanto as propagandas fazem uma inequívoca associação entre velocidade e virilidade: quanto mais rápido você dirige, mais homem você é. Num país machista como o Brasil, ter sua masculinidade questionada é uma ofensa grave, passível de sérias represálias, onde o automóvel é um bem de consumo valorizado e desejado por quase todos.

Para Roberto DaMatta (2010), uma pessoa, no Brasil, compra um carro para realizar um desejo e, quando os motoristas falam sobre o processo de dirigir, demonstram sentimentos ao acentuar que este ato se torna um prazer, independentemente das condições em que venha a ocorrer. Isso porque, no mundo moderno, o carro é um instrumento de liberdade, autonomia e símbolo de status social, contrastando com o transporte coletivo que, no imaginário popular, está diretamente relacionado a atrasos e a um público ‘mal educado’, ‘inferior’ ou ‘mal apresentado’. O autor diz, ainda que, para os motoristas brasileiros:

Dirigir bem significa ocupar rapidamente os espaços vazios, entrar em brechas entre outros veículos aproveitando as oportunidades. Em suma: agindo como um cidadão rápido, oportunista, quase sempre malandro, como manda essa síntese de hierarquia com igualdade que é o centro ainda não definido ou resolvido de nossa vida social (DAMATTA, 2010, p.86)

Num país onde dirigir com excesso de velocidade é tomado como estilo de dirigir ou pilotar, justificado pela ‘malandragem’ ou ‘jeitinho brasileiro’, aqueles que dirigem veículos capazes de alcançar maiores velocidades, são vistos e se veem como superiores em relação aos outros condutores que não podem adquirir um veículo veloz (DAMATTA, 2010). Não deve ser à toa que um dos últimos lançamentos da montadora Hyundai do Brasil tem o nome de “Veloster”. As propagandas, aqui em questão, tocam exatamente nesse ponto ao integrarem o desfrute da velocidade à virilidade do motorista. Acredita-se ser impossível não considerar que esse não seja um dos fatores responsáveis pelos vergonhosos números de acidentes no trânsito brasileiro.

Outro ponto que merece destaque, no que se refere às propagandas, inclusive para estudos futuros, é o assustador grau de



XX REDOR

Encontro da Rede Feminista Norte e Nordeste de Estudos e Pesquisas sobre Mulheres e Políticas da Cidade

machismo embutido nesses anúncios. O papel da mulher na publicidade de automóveis é sempre o mesmo, sendo abundantes os estereótipos de gênero. Em geral, o público-alvo é o masculino, de modo que as mulheres são sempre representadas como acessórios possíveis de se conquistar junto com a compra do carro, como se elas não dirigissem ou comprassem seus próprios veículos. Reforça-se, dessa forma, o estereótipo machista de que “dirigir um automóvel é uma tarefa masculina diretamente ligada ao status de provedor que o homem sempre teve” (CORASSA, 2000, p.31). Em tempo, a propaganda brasileira tem sido de um sexismo tamanho que, certamente, merece teses inteiras só para discutir esse assunto.

MÚSICA E TRÂNSITO

O Brasil é conhecido, mundialmente, pela riqueza de sua música e pela musicalidade inerente ao seu povo, tratando-se esta de uma forma muito natural de expressão da gente brasileira. Fazendo-se uma rápida leitura do repertório popular nacional, percebe-se que as letras de várias músicas brasileiras confirmam a fascinação que o carro exerce na população, principalmente na masculina. São músicas que cantam o quanto um automóvel pode facilitar o acesso dos homens às mulheres, as delícias do excesso de velocidade, o aumento do poder aquisitivo simbolizado pela compra do carro. Músicas que fizeram e continuam fazendo sucesso entre os jovens brasileiros, de várias gerações e estilos musicais que vão do romântico ao forró, passando pelo funk, o axé e o arrocha, dos anos 1970, com 120... 150... 200 km por hora, de Roberto Carlos, ao ano de 2012 com o Camaro Amarelo, da dupla Munhoz & Mariano, todas simbolizando o comportamento despojado e irresponsável, típico da adolescência, além de explicitar qual o lugar do automóvel no imaginário do

brasileiro e, também, da brasileira. Para DaMatta (2010), nessas músicas, a velocidade e o risco são invocados e adotados como parte do jogo amoroso e de um estilo moderno de dirigir, demonstrando como o problema está enraizado e já faz parte de um estilo nacional de comportamento. O autor conclui que os riscos simplesmente não foram internalizados pelos motoristas.

Para ilustrar, seguem exemplos de músicas das décadas de 1960, 1970, 1990, 2010:

120... 150... 200 km por hora (Roberto Carlos- 1970)

As coisas estão passando mais depressa
O ponteiro marca 120
O tempo diminui
As árvores passam como vultos
A vida passa, o tempo passa
Estou a 130
As imagens se confundem
Estou fugindo de mim mesmo
Fugindo do passado, do meu mundo
assombrado
De tristeza, de incerteza
Estou a 140
Fugindo de você
Eu vou voando pela vida sem querer
chegar
Nada vai mudar meu rumo nem me fazer
voltar
Vivo, fugindo, sem destino algum
Sigo caminhos que me levam a lugar
nenhum
O ponteiro marca 150
Tudo passa ainda mais depressa
O amor, a felicidade
O vento afasta uma lágrima
Que começa a rolar no meu rosto
Estou a 160
Vou acender os faróis, já é noite
Agora são as luzes que passam por mim
Sinto um vazio imenso
Estou só na escuridão
A 180
Estou fugindo de você
Eu vou sem saber pra onde nem quando
vou parar
Não, não deixo marcas no caminho pra
não saber voltar
Às vezes sinto que o mundo se esqueceu
de mim



XX REDOR

Encontro da Rede Feminista Norte
e Nordeste de Estudos e Pesquisas
sobre Mulheres e Políticas do Gênero

Não, não sei por quanto tempo ainda eu
vou viver assim
O ponteiro agora marca 190
Por um momento tive a sensação
De ver você a meu lado
O banco está vazio
Estou só a 200 por hora
Vou parar de pensar em você
Pra prestar atenção na estrada
Vou sem saber pra onde nem quando vou
parar
Não, não deixo marcas no caminho pra
não saber voltar
Às vezes, às vezes sinto que o mundo se
esqueceu de mim
Não, não sei por quanto tempo ainda eu
vou viver assim
Eu vou, vou voando pela vida
Sem querer chegar.

Rua Augusta - Hervé Cordovil (Eduardo Araújo-1963)

Entrei na Rua Augusta a 120 por hora
Botei a turma toda do passeio pra fora
Fiz curvas em duas rodas em usar a buzina
Parei a 4 dedos na vitrina (legal)
Hi, hi, Jonny
Hi, hi, Alfredo
Quem é da nossa gangue não tem medo.
Hi, hi, Johnny
Hi, hi, Alfredo
Quem é da nossa gangue não tem medo.
Meu carro não tem breque, não tem luz, não
tem buzina
São 3 carburadores todos os 3 envenenados
Só para na subida quando acaba a gasolina
Só passa se tiver sinal fechado (barbaridade).
Hi, hi, Jonny
Hi, hi, Alfredo
Quem é da nossa gangue não tem medo
Hi, hi, Jonny
Hi, hi, Alfredo
Quem é da nossa gangue não tem medo.
Toquei a 130 com destino a cidade
No Anhangabaú botei mais velocidade
Com três pneus carecas derrapando na raia
Subi a Galeria Prestes Maia (que menino)
Hi, hi, Jonny
Hi, hi, Alfredo
Quem é da nossa gangue não tem medo
Bye, Bye Jonny
Bye, Bye, Alfredo
Quem é da nossa gangue não tem medo
Quem é da nossa gangue não tem medo
Quem é da nossa gangue não tem medo

Nos exemplos acima, referentes aos anos
1960 a infração de trânsito é uma constante.
Em Rua Augusta, de Hervé Cordovil, a letra
glorifica uma série de infrações que vão do
excesso de velocidade à falta de equipamentos
de segurança. Nesse contexto, todas essas
referências salientam os atributos de
masculinidade, como arrojo, ousadia e
coragem. Na década de 1990, a banda
pernambucana Mundo Livre S/A brindou a
sociedade com esta pérola:

Tentando Entender As Mulheres (Mundo Livre S/A- 1996)

Todo homem deveria ter um carro
Ou senão nem precisava ter testículos.
De que serve um testículo sem carro?
Sem o carro o testículo é um saco
Deve ser algo nas revistas que elas leem
(Mulher)
Ou quem sabe naqueles cosméticos (Mulher)
Para cada satisfeita (Mulher)
Existe um homem morto (Mulher)
Pode ser algo no rádio...
Deve ser algo no rádio...

A letra da música chega ao extremo de
afirmar que, para um homem, ter um carro é
mais importante que ter testículos. A
mensagem é muito forte e difícil de ignorar,
pois ela nos dá uma ideia do lugar que o carro
ocupa no imaginário masculino. Vê-se aí, a
representação estereotipada da mulher como
objeto de desejo masculino, que só se entrega
àqueles que possuem um automóvel.

A década de 2010 foi especialmente fértil
na divulgação de canções que trazem o carro
como tema e nos mais variados ritmos, como



XX REDOR

Encontro da Rede Feminista Norte e Nordeste de Estudos e Pesquisas sobre Mulheres e Políticas da Mulher

o sertanejo, arrocha, funk e forró, muito populares entre os jovens e descrevem o automóvel como um meio extremamente eficaz de obtenção de favores sexuais das mulheres. Talvez por conta do maior rigor das leis imposto pelo Novo Código de Trânsito Brasileiro e da moda do politicamente correto, nenhuma delas se refere às infrações de trânsito como algo a ser invejado. Porém, o veículo continua numa forte posição de representante de virilidade.

Camaro Amarelo (Munhoz & Mariano- 2012)

Agora eu fiquei doce, doce, doce, doce.
Agora eu fiquei dodododo doce, doce.
Agora eu fiquei doce, doce, doce, doce.
Agora eu fiquei dodododo doce, doce.
Agora eu fiquei doce igual caramelo
To tirando onda de Camaro amarelo
E agora você diz: vem cá que eu te quero
Quando eu passo no Camaro amarelo
Quando eu passava por você
Na minha CG você nem me olhava
Fazia de tudo pra me ver, pra me perceber
Mas, nem me olhava
Aí veio a herança do meu véio
E resolveu os meus problemas, minha situação.
E do dia pra noite fiquei rico
To na grife, to bonito, to andando igual patrão.
Agora eu fiquei doce igual caramelo
To tirando onda de Camaro amarelo
E agora você diz: vem cá que eu te quero
Quando eu passo no Camaro amarelo
E agora você vem, né?
Agora você quer?
Só que agora vou escolher
Tá sobrando mulher
E agora você vem, né?
Agora você quer? Ha
Só que agora vou escolher
Tá sobrando mulher
Agora eu fiquei doce, doce, doce, doce.
Agora eu fiquei dodododo doce, doce.
Agora eu fiquei doce, doce, doce, doce.
Agora eu fiquei dodododo doce, doce.

Motel Disfarçado (Aviões do Forró- 2012)

Carro parado com vidro embaçado
Cuidado, cuidado, é motel disfarçado
Carro parado, carro balançando
Subindo e descendo, tem gente ficando.
Carro parado com vidro embaçado
Cuidado, cuidado, é motel disfarçado
Carro parado, carro balançando
Subindo e descendo, tem gente ficando.
Quem nunca namorou, quem nunca fez amor
No carro, no carro
Tomou umas e outras e deu uma fugidinha
No carro, no carro
Bancos reclinados,
Corpos abraçados,
Corações acelerados,
Apaixonados, apaixonados.
Carro parado com vidro embaçado
Cuidado, cuidado, é motel disfarçado
Carro parado, carro balançando
Subindo e descendo, tem gente ficando.

A música possui um elo estreito e forte com a sociedade brasileira e a cultura vigente, fato este que pode contribuir para que as pessoas associem a condução irresponsável de veículos com diversão e liberdade, principalmente quando é evidenciado este apelo nas letras das canções. Além da questionável qualidade poética, preocupa o fato de que lendo as letras dessas músicas fica fácil perceber o quanto o automóvel está atrelado a simbolismos tão poderosos no imaginário do brasileiro, principalmente dos jovens. No imaginário popular, o carro é símbolo de status social, de acesso a várias mulheres, de masculinidade, de liberdade e autonomia. Não é apenas um meio de transporte, há uma supervalorização do automóvel. Se um trabalho forte de educação para o trânsito, envolvendo as mais diversas esferas, criminal inclusive, não for realizado logo, essas informações do senso comum serão as únicas que, de fato, ecoarão na mente dos jovens quando se apoderarem de um veículo automotor.



XX REDOR

Encontro da Rede Feminista Norte e Nordeste de Estudos e Pesquisas sobre Mulher e Políticas da Cidade

INFLUÊNCIA DAS MÍDIAS NO COMPORTAMENTO DO JOVEM CONDUTOR

Abre-se um parêntese para se falar um pouco sobre adolescência e trânsito, pois é neste segmento da população que o número de acidentes vem preocupando as autoridades. Segundo o Mapa da Violência, os acidentes de trânsito são, no Brasil, a primeira causa de morte entre pessoas de 15 a 29 anos, sendo os adolescentes o grupo mais vulnerável à influência de seus pares e da mídia, seja através de propagandas, filmes ou das músicas veiculadas nacionalmente.

Discute-se sob o prisma da Psicologia e das teorias de formação da identidade, principalmente dos meninos, apontando a forte correlação existente entre os papéis de gênero e os números de acidentes e mortes no trânsito.

O conceito de adolescência adotado, para este estudo, é o definido por Papalia, Olds e Feldman (2006). Para essas autoras, a adolescência caracteriza-se por um longo período de transição no desenvolvimento entre a infância e a idade adulta, que envolve grandes mudanças físicas, cognitivas e psicossociais inter-relacionadas, durando, aproximadamente, 10 anos, ou seja, dos 11 ou 12 até pouco antes ou pouco depois dos 20 anos, embora seu ponto de início não seja claramente definido. De maneira geral, considera-se que começa com a puberdade, período onde ocorrem a maturação sexual e a fertilidade. Por oportuno, esclarece-se que o conceito de adolescência ganhou corpo, no ocidente, durante o século XX, pois, antes desta época, as crianças ocidentais entravam no mundo adulto quando estavam fisicamente maduras ou quando aprendiam um ofício. Hoje, o ingresso na vida adulta leva mais tempo e é menos bem definido, levando-se

em conta que a puberdade começa mais cedo e o aprendizado vocacional tende a ocorrer mais tarde.

Para Laranjeira (2004, p. 50), a adolescência “pode ser caracterizada como um período de vida onde está presente e é valorizada a experimentação”. Entre as condutas e atitudes típicas do comportamento adolescente, Elkind (1984 apud PAPALIA; OLDS, 2000) descreve a suposição de invulnerabilidade, usando o termo fábula pessoal para denotar a crença dos adolescentes de que são pessoas especiais, que sua experiência de vida é única e não estão sujeitos às regras que governam o resto do mundo. Trata-se de uma forma especial de egocentrismo que aparece, de maneira acentuada, no início da adolescência e está na base de grande parte dos comportamentos arriscados e autodestrutivos, como: uma moça pensa que ela não pode se tornar uma viciada em drogas, um rapaz pensa que ele não pode ser morto disputando um ‘racha’ ou dirigindo alcoolizado.

Um estudo feito por psicólogos e neurocientistas de sete universidades americanas, usado como referência pela Suprema Corte dos Estados Unidos, afirma que, enquanto as áreas do cérebro responsáveis pela emoção amadurecem rapidamente, o córtex pré-frontal, responsável por funções de controle, como a capacidade de julgamento e avaliação de riscos, só se desenvolve completamente no fim da adolescência. Por isso, conclui o estudo, crianças e adolescentes são facilmente influenciados pela opinião de terceiros, têm um enorme apetite por situações de risco, tendem a pensar apenas no prazer imediato daquilo que fazem e, frequentemente, subestimam as consequências de seus atos (GLOBO, 2010).

Do ponto de vista dos instrutores entrevistados para esta pesquisa, motoristas



XX REDOR

Encontro da Rede Feminista Norte e Nordeste de Estudos e Pesquisas sobre Mulher e Políticas da Cidade

mais jovens são mais irresponsáveis no trânsito que os mais maduros. Um desses entrevistados chega a comparar seu comportamento de adolescente ao dos adolescentes dos dias de hoje e fala da potência dos carros atuais como mais um fator que põe em risco a vida dos jovens motoristas, conforme se transcreve abaixo:

H1: Antes, com 19, 20 anos eu era irresponsável, como todo jovem de hoje é irresponsável. Na minha época, era menos irresponsável porque o carro era menos potente. Eu tinha um Fiat 147, meu colega tinha um Fusca, outro tinha uma Brasília, então era uns carrinhos que não dava nem pra correr, hoje, o cara pega um Camaro, ele vai e se acaba ali na frente, o carro a 300Km/h, aí já viu...

Diante desses argumentos, defende-se a ideia de que é preciso uma regulamentação ou autorregulação das mídias, a fim de que estas instâncias assumam seu papel na formação das mentalidades, arcando com as consequências que o bombardeio de ideias equivocadas traz para o trânsito. Glamourizar o excesso de velocidade e o consumo de álcool, entre os adolescentes, podem ser divertidos, mas, na vida real, tais práticas quase sempre acarretam dor e sofrimento. No caso dos instrutores de trânsito, trata-se de uma tarefa inglória e pouco frutífera tentar ensinar o que é certo para os jovens, enquanto a família, que convive diariamente com eles, se abstém de educá-los, assim como a mídia os estimula a consumir drogas, dirigir em alta velocidade e desobedecer às leis do país.

Entende-se que o condutor é o principal fator de acidentes, porque é ele quem toma a decisão de seguir ou não a legislação e, quando escolhe não seguir, amplia a possibilidade de acidentes e desastres. Pergunta-se, então, por que um número tão elevado de condutores brasileiros opta por desobedecer às regras de trânsito, pondo a sua vida e as dos outros em risco. Após muita

leitura e reflexão, chega-se à conclusão que, entre outros fatores, falta à maioria de nós, brasileiros, as noções básicas de cidadania, de respeito ao outro. Assim, discute-se a necessidade do ensino da cidadania, do fortalecimento do sentimento de cidadania nos brasileiros, pois as violações às leis de trânsito acontecem num número maior que o desejado. As cenas diárias, nos noticiários de TV, mostram um número elevado de adolescentes e adultos surpreendidos disputando racha, dirigindo alcoolizados e em excesso de velocidade. Esses condutores estão violando não só o código de trânsito como, igualmente, as regras elementares de cidadania. Salienta-se que, também, os meios de comunicação e entretenimento devem ser advertidos sobre a sua parcela de culpa no momento em que glamourizam comportamentos de risco ao volante. É preciso chamar a sociedade a uma reflexão acerca de que o conceito de cidadania não envolve apenas direitos, mas, igualmente, deveres para com o coletivo. E, se a família não conduz esse debate, cabe à escola fazê-lo.

Portanto, a Educação para o Trânsito se faz necessária para contribuir na mudança de comportamento dos componentes humanos do sistema trânsito, com o objetivo de reduzir e/ou evitar os acidentes, uma vez que o trânsito é um fenômeno eminentemente social. Diz Rozestraten (1988) que a Educação para o Trânsito e a sua Psicopedagogia não apenas lidam com a memorização e a informação, mas, também, com a formação baseada na introjeção de valores, considerada pelo autor como mais importante nesta educação. Para o autor, é a formação de valores que vai dirigir o comportamento do ser humano no seu componente ético e social, seu comportamento em relação ao sexo oposto e às hierarquias encontradas na sociedade, e à formação de uma consciência moral, através



XX REDOR

Encontro da Rede Feminista Norte e Nordeste de Estudos e Pesquisas sobre Mulheres e Políticas da Cidade

da qual saiba julgar suas próprias ações e as dos outros. Ele acredita, igualmente, que a modificação do comportamento, no trânsito, das diversas gerações, presentes na sociedade, depende muito de uma educação adequada, o que por seu turno, depende de material didático disponível que possa ser manuseado facilmente pelos professores. Por conseguinte, a Educação para o Trânsito deve ser fruto de um trabalho integrado entre família, escola e sociedade em geral. Ações isoladas pouco podem acrescentar.

Resultados e discussão

Os dados apresentados, por esta pesquisa, o apontam a forte correlação existente entre os papéis de gênero e os números de acidentes e mortes no trânsito e questionam o campo educacional no sentido de rever processos de formação dos futuros cidadãos, sejam eles motoristas ou pedestres. Conclui-se que a fragilidade da Educação para o Trânsito, no Brasil, pode ser apontada como um dos fatores colaboradores para o assustador número de acidentes com vítimas, principalmente do sexo masculino. Nesse sentido, emerge a importância de se introduzir um debate importante visando elevar a qualidade das condições em que se dá a mobilidade humana no trânsito em Sergipe e no Brasil.

Referências

ABETRAN-ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE EDUCAÇÃO DE TRÂNSITO. **Mapeamento das mortes por acidentes de trânsito no Brasil.** Disponível em: <http://abetran.org.br/index.php?option=com_content&task=view&id=12627&Itemid=2>. Acesso em: 27 jan. 2010.

AMÂNCIO, Lígia (org.) **Aprender a ser homem.** Construindo masculinidades. Lisboa: Livros Horizonte, 2004.

ANDRADE, Sandra dos Santos. Mídia impressa e educação dos corpos femininos.

In: LOURO, Guacira Lopes; FELIPE, Jane; GOELLNER, Silvana Vilodre (Orgs.). **Corpo, gênero e sexualidade.** Um debate contemporâneo da educação. Petrópolis, RJ: Vozes, 2003, p. 107-120.

BOURDIEU, Pierre. **Conferência do prêmio Goffman: a dominação masculina revisitada.** In: LINS, Daniel (org.) A dominação masculina revisitada. Campinas. S.P.: Papirus, 1988, p. 11-27.

BRASIL. Código de Trânsito Brasileiro (CTB). **Lei Nº 9.503, de 23 de Setembro de 1997,** que institui o Código de Trânsito Brasileiro. Brasília: Diário Oficial da União, 2007.

CORASSA, Neusa. **Vença o medo de dirigir:** como superar-se e conduzir o volante da própria vida. São Paulo: Editora Gente, 2000.

CRUZ, Maria Helena Santana. **Trabalho, gênero, cidadania. Tradição e modernidade.** São Cristóvão: Editora UFS; Aracaju: Fundação Oviedo Teixeira, 2005.

_____. Inovações tecnológicas e relações de gênero no setor de serviços financeiros bancários. **Revista do Mestrado em Educação,** UFS, v. 4, p. 131-144, jan./jun., 2002.

DAMATTA, Roberto. **Fé em Deus e pé na tábua.** Como e por que o trânsito enlouquece no Brasil. Rio de Janeiro: Rocco, 2010.

GLOBO.COM. **Menino de 12 anos é flagrado dirigindo caminhonete no MA.** Rio de Janeiro. 27 abr. 2010c. Disponível em: <<http://g1.globo.com/brasil/noticia/2010/04/menino-de-12-anos-e-flagrado-dirigindo-caminhonete-no-ma.html>>. Acesso em: 27 abr. 2010.

GRAMSCI, Antonio. **A construção do conceito de hegemonia.** São Paulo: Xamã, 2000.

GROSSI, Miriam Pilar. Masculinidades: uma revisão teórica. **Revista Antropologia em primeira mão,** n. I, Florianópolis, 2006, p. 4-37.



XX REDOR

Encontro da Rede Feminista Norte e Nordeste de Estudos e Pesquisas sobre Mulheres e Políticas de Gênero

HARRIS, Mary B.; MILLER, Kari C. Gender and perceptions of danger. **Sex Roles**, v. 43, n. 11-12, p. 843-863, 2000. Disponível em: <<http://link.springer.com/article/10.1023/A%3A1011036905770>>. Acesso em: 11 de out. 2013.

HOTT, José Lopes. **Convidados avaliam o estado das estradas no Brasil**. Brasília, Globo News, 31 dez. 2014. Entrevista concedida a Alexandre Garcia.

JULIA, Dominique. A cultura escolar como objeto histórico. **Revista Brasileira de História da Educação**. Campinas, n. 1, p. 9-43, jan./Jun., 2001.

LARANJEIRAS, Ana Rita. Não és homem não és nada: Masculinidade e comportamentos de risco. In: AMÂNCIO, Lígia (org.) **Aprender a ser homem. Construindo masculinidades**. LISBOA: Livros Horizonte, 2004, p. 51-73.

MARQUES, António Manuel. **Masculinidade e profissões: discursos e resistências**. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2011.

MARTINHO, Teresa. Viver jovem, morrer depressa: masculinidade e condução de risco. In: AMÂNCIO, Lígia (Org.) **Aprender a ser homem. Construindo masculinidades**. Lisboa: Livros Horizonte, 2004, p. 75-70.

MEIRA, Paulo Roberto. **A publicidade da indústria automobilística e a segurança do trânsito**. Rio Grande do Sul: Instituto Zero, 2003.

PANICHI, Renata Maria Dota; WAGNER, Adriana. Comportamento de risco no trânsito: revisando a literatura sobre as variáveis preditoras da condução perigosa na população juvenil. **Revista Interamericana de Psicologia**, México, v.. 40, n. 2, p. 159-166.

PAPALIA, Diane E.; OLDS, Sally Wendkos. **Desenvolvimento Humano**. Porto Alegre: Artes Médicas Sul, 2000.

PAPALIA, Diane E.; OLDS, Sally Wendkos; FELDMAN, Ruth Duskin. **Desenvolvimento Humano**. Porto Alegre: Artes Médicas Sul, 2006.

ROZESTRATEN, Reinier J. A. **Psicologia do trânsito: conceitos e processos básicos**. São Paulo: EPU, 1988.

SEFFNER, Fernando; PARKER, Richard; EMIL, Luana Rosado. Identidades masculinas "não hegemônicas" e ações de cuidado à AIDS "progressistas" na Casa Fonte Colombo em Porto Alegre. In: **26ª REUNIÃO BRASILEIRA DE ANTROPOLOGIA**, 1-4, 2008, Porto Seguro. **Anais...** Bahia: Fórum de Pesquisa Religião, gênero, sexualidades e reprodução, 2008. Disponível em: <http://www.abant.org.br/conteudo/ANAIS/C_D_Virtual_26_RBA/fórums_de_pesquisa/trabalhos/FP%2006/Fernando%20seffner.pdf>.

Acesso em: 15 dez. 2013.

TAVRIS, Dale R.; KUHN, Evelyn M.; LAYDE, Peter M. Age and gender patterns in motor vehicle crash injuries: importance of type of crash and occupant role. **Accident Analysis and Prevention**, vol. 33, n. 2, p. 167-172, mar. 2001.