



Universidade de Brasília  
Instituto de Psicologia  
Depto. de Processos Psicológicos Básicos

---

**O COMPORTAMENTO DO BRASILIENSE  
NA FAIXA DE PEDESTRE:  
EXEMPLO DE UMA INTERVENÇÃO CULTURAL**

Vívica Lé Sénéchal Machado

Brasília - DF, agosto de 2007.



Universidade de Brasília  
Instituto de Psicologia  
Depto. de Processos Psicológicos Básicos

---

**O COMPORTAMENTO DO BRASILIENSE  
NA FAIXA DE PEDESTRE:  
EXEMPLO DE UMA INTERVENÇÃO CULTURAL**

Vívica Lé Sénéchal Machado

Dissertação apresentada ao  
Instituto de Psicologia da  
Universidade de Brasília, como  
requisito parcial à obtenção  
do grau de Mestre em Psicologia.

Orientador: Prof. Dr. João Claudio Todorov

Brasília - DF, agosto de 2007.

# COMISSÃO EXAMINADORA

---

Prof. Dr. João Claudio Todorov (Presidente)  
Universidade de Brasília

---

Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Maria do Carmo Guedes (Membro Efetivo)  
Pontifícia Universidade Católica de São Paulo

---

Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Rachel Nunes da Cunha (Membro Efetivo)  
Universidade de Brasília

---

Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Laércia Abreu Vasconcelos (Membro Suplente)  
Universidade de Brasília

Brasília - DF, agosto de 2007.

À minha maravilhosa Mamis,  
meu maior modelo de determinação  
e alegria de viver...minha maior  
fonte de força e admiração!

## AGRADECIMENTOS

À minha mãe, Ana Maria, e meu querido irmão, Giuliano, minhas paixões! Sem o incentivo e grande ajuda deles, principalmente nos momentos mais difíceis, essa conquista não seria possível.

Ao meu querido pai, Antonio Roberto (in memorian), que me ensinou que o conhecimento é o maior bem que possuímos. Sinto muitas saudades!!

Ao Fernando, meu grande amor, por sempre, sempre estar ao meu lado, durante todo esse tempo, com toda paciência, carinho e confiança, me inspirando coragem e tornando minha vida muito feliz.

À querida Nena, por estar sempre presente com seus mimos e carinho quando eu voltava para casa.

Aos queridos primos Adriana, Carla e Júlio César, que me ajudaram de forma muito importante para que esse sonho se realizasse. E à toda minha família, pelo encorajamento e apoio.

Ao Professor João Cláudio Todorov, pelos ensinamentos, pela paciência e, principalmente, pela confiança, ao me proporcionar importantes oportunidades de trabalho e de formação acadêmica.

Ao Professor Lincoln da Silva Gimenes, que me ajudou desde o meu primeiro dia na UnB até os dias de hoje. Sempre de forma muito generosa e carinhosa esteve presente em alguns dos momentos mais difíceis que vivi no mestrado. Serei eternamente grata!

Às professoras Maria do Carmo Guedes, Rachel Nunes da Cunha e Laércia Abreu Vasconcelos, pela participação na Comissão Examinadora.

Aos professores que contribuíram para minha formação, Raquel Maria de Melo, Josele Abreu-Rodrigues, Antônio de Freitas Ribeiro, Jorge M. Oliveira-Castro, Gerson Américo Janczura, Lincoln da Silva Gimenes, Rosana Maria Tristão, Maria Ângela Guimarães Feitosa e Vítor Augusto Motta Moreira.

Aos queridos e generosos amigos Lu Verneque e Marcinho, que me acolheram em sua casa durante os primeiros seis meses. Com certeza, sem essa ajuda, eu não teria conseguido ficar em Brasília e realizar esse sonho. Vocês foram fundamentais!

Aos colegas de mestrado, Juliano, Júnnia, Alex, Pablo, Jassanã, Alessandra, Cristiane, Myriam e Patrícia, com quem compartilhei vários momentos de “ralação” e tensão, mas, principalmente, de muitas alegrias e risadas.

À Raquel, ótima companheira de moradia, pessoa adorável e fácil de se conviver, com quem vivi momentos inesquecíveis de sofrimento e inúmeras risadas.

A todos os meus fiéis amigos de BH que sempre me apoiaram e me encheram de força.

Ao Ricardo Martone, por sua paciência e habilidades “artísticas” para construir figuras e pelas importantes discussões conceituais que tivemos, contribuindo de forma muito importante para a realização do presente trabalho.

À Capes e Finatec, pelo apoio financeiro para a realização e divulgação deste trabalho.

## ÍNDICE

<b>DEDICATÓRIA .....</b>	<b>i</b>
<b>AGRADECIMENTOS.....</b>	<b>ii</b>
<b>ÍNDICE .....</b>	<b>iii</b>
<b>LISTA DE FIGURAS .....</b>	<b>v</b>
<b>LISTA DE TABELAS.....</b>	<b>vi</b>
<b>LISTA DE ANEXOS.....</b>	<b>vii</b>
<b>RESUMO .....</b>	<b>viii</b>
<b>ABSTRACT .....</b>	<b>ix</b>
<b>INTRODUÇÃO .....</b>	<b>1</b>
CULTURA E PRÁTICAS SOCIAIS .....	1
MACROCONTINGÊNCIA E METACONTINGÊNCIA .....	4
PLANEJAMENTO CULTURAL .....	9
PRÁTICAS CULTURAIS E APRENDIZAGEM DE COMPORTAMENTOS SOCIAIS .....	11
<i>Modelação.....</i>	<i>12</i>
<i>Exposição Direta às Contingências.....</i>	<i>13</i>
<i>Regras.....</i>	<i>15</i>
O GOVERNO E A LEI.....	17
MÍDIA .....	19
A CAMPANHA PELA PAZ NO TRÂNSITO E PELO RESPEITO À FAIXA DE PEDESTRE .....	23
<b>MÉTODO.....</b>	<b>27</b>
FONTES .....	27
PROCEDIMENTO DE COLETA DE DADOS E MATERIAIS OBTIDOS .....	27
PROCEDIMENTO DE ANÁLISE DE DADOS .....	31
<b>RESULTADOS.....</b>	<b>32</b>
HISTÓRICO .....	32
QUADRO 1.....	53
ÍNDICES ESTATÍSTICOS .....	54
<b>DISCUSSÃO.....</b>	<b>69</b>

	iv
HISTÓRICO .....	70
ÍNDICES ESTATÍSTICOS .....	84
POR QUE A LEI NÃO FUNCIONA? .....	88
MACROCONTINGÊNCIA E METACONTINGÊNCIA .....	90
<b>CONCLUSÃO .....</b>	<b>96</b>
<b>REFERÊNCIAS .....</b>	<b>98</b>
<b>ANEXOS .....</b>	<b>108</b>

**LISTA DE FIGURAS**

Figura 1: Frequência de notícias sobre trânsito divulgadas pelo Correio Brasiliense, por mês, no ano de 1996 .....	38
Figura 2: Frequência de notícias sobre trânsito divulgadas pelo Correio Brasiliense, por mês, no ano de 1997 .....	47
Figura 3: Evolução mensal dos acidentes com morte, Brasil, Brasília – DF, 1995 – 1998 ....	55
Figura 4: Placar da vida: paz no trânsito .....	56
Figura 5: Frequência de mortes, por 10.000 veículos/ano, em todo o Distrito Federal, de 1995 a 1999 .....	57
Figura 6: Frequência de mortes, por 100.000 habitantes/ano, em todo o Distrito Federal, de 1995 a 1999 .....	58
Figura 7: Frota de veículos registrados e vítimas fatais de acidentes de trânsito, em todo o Distrito Federal, de 1995 a 1999 .....	59
Figura 8: Frequência de acidentes, com morte, nas Vias Urbanas, em todo Distrito Federal, de 1995 a 1999 .....	60
Figura 9: Frequência de acidentes, com morte, nas Vias Urbanas, em todo Distrito Federal, durante os meses de setembro, outubro, novembro e dezembro, nos anos de 1995 e 1996 ...	61
Figura 10: Número de acidentes com morte, nas Vias Urbanas, em todo Distrito Federal, por semestre, nos anos de 1996 e 1997 .....	62
Figura 11: Número de faixas de pedestres, em todo Distrito federal, de 1995 a 1999 .....	63
Figura 12: Porcentagem de atropelamentos de pedestres em relação ao total de acidentes ocorridos, com morte, em todo o Distrito Federal, de 1995 a 1999 .....	65
Figura 13: Frequência de atropelamento de pedestres, com morte, nas Vias Urbanas, em todo Distrito Federal, de 1995 a 1999 .....	66
Figura 14: Número de pedestres, vítimas fatais, nas Vias Urbanas, em todo Distrito Federal, por semestre, nos anos de 1996 e 1997 .....	67
Figura 15: Esquema representativo da Intervenção Cultural .....	90



**LISTA DE TABELAS**

Tabela 1: Total de acidentes, de atropelamento de pedestres e de atropelamento de pedestres na faixa, com morte, ocorridos em todo o DF, por ano.....	64
Tabela 2: Comparação do percentual de atropelamentos com o total de acidentes, com vítimas, antes e após a obrigatoriedade do Respeito à Faixa de Pedestre, no Distrito Federal, nos anos de 1996 e 1997 .....	68

**LISTA DE ANEXOS**

Anexo I: Entrevista com o Prof. Dr. David Duarte Lima (UnB) .....	108
Anexo II: Entrevista com o Coronel Renato Azevedo.....	109
Anexo III: Entrevista com a Jornalista Ana Júlia Pinheiro .....	110
Anexo IV: Entrevista com o Policial Militar Ednei .....	111
Anexo V: Entrevista com o Jornalista Alexandre Garcia .....	112
Anexo VI: Entrevista com o Senador Cristovam Buarque .....	113
Anexo VII: Plano do Governo – Diário Oficial do Distrito Federal (Decretos 19.645 e 17.781) .....	114
Anexo VIII: Planilha de manchetes de notícias sobre trânsito, divulgadas pelo Correio Braziliense, no ano de 1996 .....	115
Anexo IX: Símbolo da Campanha pela Paz no Trânsito.....	116
Anexo X: Ofício sobre a passagem da coordenação da Campanha pela Paz no Trânsito para a Universidade de Brasília (UnB).....	117
Anexo XI: Ata de reuniões do Fórum Permanente pela Paz no Trânsito .....	118
Anexo XII: Lista de Presença da 10 <sup>a</sup> reunião do Fórum Permanente pela Paz no Trânsito, em outubro de 1997.....	119
Anexo XIII: Proposta do respeito à faixa de pedestre apresentada pelo Coronel Renato Azevedo, ao Fórum Permanente pela Paz no Trânsito, em janeiro de 1997.....	120
Anexo XIV: Projeto do Dia de Reflexão sobre o Trânsito .....	121
Anexo XV: Sobre o grupo de teatro Rodovia, da Companhia de Polícia Rodoviária do Distrito Federal.....	122
Anexo XVI: Planilha de manchetes de notícias sobre trânsito, divulgadas pelo Correio Braziliense, no ano de 1997 .....	123
Anexo XVII: Planilha de manchetes de notícias sobre trânsito, divulgadas pelo Jornal de Brasília, no ano de 1997.....	124
Anexo XVIII: Campanha Dê Sinal de Vida.....	125
Anexo XIV: Pesquisa Vox Populi, realizada pelo Detran-DF, em dezembro de 1998.....	126

## RESUMO

O estudo dos fenômenos sociais tem despertado, cada vez mais, o interesse e preocupação dos Analistas do Comportamento. Desde 1997, praticamente todos os motoristas de Brasília respeitam a faixa de pedestre. Essa mudança de prática cultural ocorreu devido a uma campanha local, envolvendo importantes agências sociais, cujos representantes reuniam-se no Fórum Permanente pela Paz no Trânsito, organizado pela Universidade de Brasília (UnB). O presente trabalho descreveu as ações dessas agências que promoveram uma intervenção cultural e que resultou na nova prática cultural do respeito à faixa de pedestre. Através da análise de documentos e da realização de entrevistas buscou-se reconstruir a história dessa campanha, com o objetivo de identificar, analisar e interpretar as contingências comportamentais entrelaçadas responsáveis por tal intervenção cultural. Esse fenômeno social foi discutido à luz dos conceitos de macrocontingência e metacontingência.

Palavras-chave: prática cultural, faixa de pedestre, intervenção cultural, macrocontingência e metacontingência.

## ABSTRACT

The study of social phenomena has awakened, increasingly, the interest and concern of Behavior Analysts. Since 1997, practically all drivers living in Brasília respect crosswalks. This changing of cultural practice happened due to a local campaign, involving important social agencies, whose representations got together in the Permanent Forum for Peace on Traffic, organized by the University of Brasilia (UnB). The present study described the agency's actions that promoted a cultural intervention, resulting in the new cultural practice of yielding to pedestrians. Through the analysis of documents and realization of interviews this study sought to rebuild the history of this campaign, with the purpose of identifying, analyzing and interpreting the interlocking behavioral contingencies responsible for such cultural intervention. This social phenomenon was discussed under the macrocontingencies and metacontingencies concepts.

Keywords: cultural practice, crosswalks, cultural interventions, macrocontingencies e metacontingencies.

“...até que, um louco varrido, um sujeito desmiolado, resolveu fazer a proposta mais louca do mundo, mais maluca, mais inaceitável, mais indecente e mais perigosa do mundo. Ele se levantou e disse: 'olha, nós vamos respeitar a faixa de pedestres agora. O pedestre na faixa vai ter preferência.' Foi um pânico geral! Todo mundo ficou pasmo, inclusive os técnicos. 'Essa cara tá louco?'. O nome desse sujeito é Renato Azevedo. E aí começou o tal da faixa de pedestres.” Prof. Dr. David Duarte Lima (UnB).

“Eu enfrentei certas relações ferozes para não começar no dia 1º de abril... Tinha setores que diziam que eu ia ser acusado de homicídio porque muita gente ia morrer” Coronel Renato Azevedo (Ex-Comandante do Batalhão de Trânsito da PMDF).

As colocações acima ilustram, muito bem, o que Skinner (1971/1983) afirma sobre o planejamento de uma cultura: muitas vezes é uma proposta ambiciosa, quase sempre considerada utópica no sentido pejorativo.

## **Cultura e Práticas Sociais**

Cultura (do latim *cultura*, cultivar o solo, cuidar) é um termo com várias acepções, com diferentes níveis de profundidade e de especificidade. O Novo Dicionário da Língua Portuguesa, de Ferreira (1986), atribui ao conceito de cultura, entre outros, os seguintes significados: “o complexo dos padrões de comportamento, das crenças, das instituições e doutros valores espirituais e materiais transmitidos coletivamente e característicos de uma sociedade ou civilização (*a cultura ocidental, a cultura dos esquimós*)”; “o desenvolvimento de um grupo social, uma nação, etc, que é fruto do esforço coletivo pelo aprimoramento desses valores (civilização, progresso: *A Grécia do sec.V a.C. atingiu o mais alto grau de cultura da sua época*)” (p.508). O primeiro significado está claramente relacionado aos padrões de costumes de um povo. E o segundo, se refere aos diferentes

níveis ou graus de cultura que um povo pode atingir, se tornando mais ou menos desenvolvida.

O termo cultura tem sido amplamente explorado por várias áreas do conhecimento como a Sociologia, Antropologia e Psicologia. Porém, em nenhuma dessas áreas há uma definição consensual do que seja cultura, o que demonstra a complexidade e riqueza da aplicação do termo. Dentro da antropologia, por exemplo, é possível encontrar uma diversidade de enfoques sobre o conceito: a) histórico – uma herança social, ou tradição, que é passada para futuras gerações; b) comportamental – comportamentos humanos aprendidos que formam um estilo de vida; c) normativo – ideais, valores ou regras para se viver; d) funcional – maneira como os humanos resolvem seus problemas de adaptação ao ambiente ou para viverem juntos; e) mental – complexo de idéias, ou hábitos aprendidos, que inibem os impulsos e distingue as pessoas dos animais; f) simbólico – significados arbitrariamente definidos que são compartilhados por uma sociedade. Essas diferentes concepções de cultura vão influenciar os diferentes posicionamentos dos diversos estudiosos da Antropologia com relação aos problemas de pesquisa investigados, seus métodos e interpretações acerca desse fenômeno (Kroeber and Kluckhohn, 1952, citado por Bodley, 1994).

Apesar dessas definições particulares, atualmente, uma definição generalizada do conceito de cultura, sob uma perspectiva antropológica, se refere ao conjunto de padrões de comportamentos e pensamentos aprendidos socialmente, compartilhados por uma dada sociedade, que são reproduzidos e transmitidos de uma geração para outra (Bodley, 1994). Tal definição sustenta-se na proposta original de Tylor (1881, citado por Cabral e Nick, 2000) que conceitua cultura como o complexo que inclui o conhecimento, as crenças, as artes, a moral, as tradições e costumes, e quaisquer outras capacidades e hábitos adquiridos pelo homem como membro de uma sociedade.

A Psicologia, de forma geral, considera a cultura como uma forma de viver compartilhada por um grupo de pessoas, que inclui costumes, valores, suposições, tradições, etc, que influenciam e guiam o comportamento, tornando possível às pessoas sobreviver em seu meio (Berry 1992, citado por Huffman, Vernoy e Vernoy, 2001). O conceito varia, ainda, dentro dos diferentes enfoques do estudo psicológico (cultura e saúde mental; cultura e desenvolvimento cognitivo; cultura e aprendizagem; cultura e sexualidade, entre outros) e das diferentes abordagens da Psicologia.

De acordo com Skinner (1953/2000, 1969/1984, 1971/1983), o ambiente social é aquilo que chamamos de cultura. Assim que uma criança nasce, ela começa a interagir com as contingências ambientais às quais é exposta, que são, a maior parte delas, fornecidas por outras pessoas. A cultura se refere, então, às contingências de reforçamento social que geram e mantêm o comportamento dos membros de uma cultura, cuja existência vai além do período de vida dos membros do grupo. Normalmente, essas contingências são formuladas por meio de regras e leis que constituem os costumes, tradições, etc, habituais de um povo: o modo como se vestem, comem, como criam os filhos, como se governam, e assim por diante. Ou seja, é um conjunto particular de condições no qual um grande número de pessoas se desenvolve e vive.

Glenn (2004) se refere à cultura como “padrões de comportamentos aprendidos transmitidos socialmente, assim como os produtos de tais comportamentos (objetos, tecnologias, organizações, etc)” (p.139). E às práticas culturais como sendo “padrões similares de conteúdo comportamental, usualmente resultados de similaridades nos ambientes” (p. 140). Essa similaridade no conteúdo operante do repertório de várias pessoas, ao longo da passagem do tempo, é o que garante nomear esse fenômeno como uma prática cultural. As práticas culturais envolvem, então, consistência no comportamento de muitos indivíduos. Mas, variações de práticas culturais estão sempre

ocorrendo, já que estas envolvem o comportamento de gerações sucessivas de indivíduos que vivem em ambientes comportamentais um pouco diferentes dos indivíduos da geração anterior (Glenn, 1988).

### **Macrocontingência e Metacontingência**

De acordo com Skinner (1981) o comportamento humano é o produto conjunto de contingências de sobrevivência, responsáveis pela seleção natural das espécies (seleção filogenética), de contingências de reforçamento, responsáveis pelos repertórios adquiridos por seus membros durante o seu período de vida (seleção ontogenética) e de contingências especiais mantidas por um ambiente cultural evoluído (seleção cultural). Desse modo, o indivíduo deve ser compreendido nos níveis biológico, individual e cultural, não sendo possível explicar o comportamento sem levar em consideração a relação entre os três.

É possível observar em vários trabalhos de Skinner (1948/1978, 1953/2000, 1957/1978, 1961, 1969/1984, 1971/1983, 1972/1982, 1986), além do empenho na compreensão do comportamento individual, uma grande preocupação com as questões culturais, correspondentes ao terceiro nível de seleção. Em “Ciência e Comportamento Humano” (1953/2000), Skinner discorre, amplamente, sobre comportamento social, agências controladoras, sociedade, planejamento cultural, sobrevivência de uma cultura e evolução.

De acordo com Skinner (1981), a cultura evolui quando suas práticas contribuem para o sucesso do grupo praticante em resolver seus problemas. E ressalta que é o efeito sobre o grupo, e não as conseqüências reforçadoras para os membros individuais, que é responsável pela evolução e seleção de uma cultura.

Além de Skinner, vários outros analistas do comportamento têm demonstrado um crescente interesse pelo estudo de fenômenos sociais, buscando desenvolver instrumentos



de análise e intervenção, que possam contribuir com possíveis soluções e planejamentos culturais para problemas sociais (Andery, Micheletto & Sérgio 2005; Andery & Sérgio, 1999a, 1999b; Biglan, 1995; Ellis, 1991; Glenn, 1986, 1988, 1989, 1991, 2003, 2004; Guerin, 1992; Kunkel, 1991; Laitinen & Rakos, 1997; Lamal, 1991a, 1991b; Lamal & Greenspoon, 1992; Malagodi, 1986; Malagodi & Jackson, 1989; Mallot & Glenn, 2004, 2006; Martone, 2002, 2003; Martone & Banaco, 2005; Mattaini, 1995, 1996a, 1996b; Pereira, 2005; Prudêncio, 2005; Rakos, 1989, 1991a, 1991b, 1992, 1993; Todorov, 1987; Todorov, Moreira, Prudêncio & Pereira, 2004). O grande desafio no estudo dos fenômenos sociais é que sua configuração não se limita às contingências que descrevem o comportamento operante de um único indivíduo, implicando a utilização de uma outra unidade de análise para a compreensão de tais fenômenos (Andery, Micheletto & Sérgio, 2005; Glenn, 1986).

A partir das contribuições de Skinner (1948/1978, 1953/2000, 1957/1978, 1961, 1969/1984, 1971/1983, 1972/1982), Glenn (1991) afirma que as contingências comportamentais dão conta da evolução e manutenção das unidades comportamentais (seleção ontogenética) e que as metacontingências dão conta da evolução e manutenção das unidades culturais (seleção cultural).

Glenn (1986) apresenta o conceito de metacontingência diferenciando-o do conceito de contingência de reforçamento, com o intuito de fazer uma distinção entre a seleção do comportamento operante em indivíduos e a seleção de práticas culturais. As metacontingências descrevem relações funcionais no nível cultural – envolvem relações de contingência entre contingências comportamentais entrelaçadas e um resultado comum a longo prazo.

Contingências entrelaçadas são mais do que a soma de contingências individuais, por produzirem resultados que não são possíveis de serem obtidos pelos indivíduos se

comportando isoladamente. Dessa forma, as contingências comportamentais entrelaçadas são contingências sociais nas quais o comportamento e os produtos comportamentais de cada membro funcionam como evento ambiental com o qual o comportamento dos outros indivíduos interage. O comportamento de cada pessoa possui um duplo papel: de ação e de ambiente para a ação de outros. E o comportamento verbal cumpre o papel de fazer a ligação entre as contingências atuais e as conseqüências a longo prazo, através do estabelecimento de regras e fornecimento de reforçamento social para o seu cumprimento (Glenn, 1988, 1989, 1991).

O conceito de metacontingência clarifica que os processos cultural e comportamental ocorrem em diferentes níveis de organização, porém apresentam processos de seleção análogos. Nenhum processo comportamental novo está envolvido. Na seleção cultural, os resultados culturais não selecionam o comportamento dos indivíduos que fazem parte do entrelaçamento de contingências. Eles selecionam as contingências comportamentais entrelaçadas. O resultado cultural tem a mesma relação com as contingências entrelaçadas que as conseqüências comportamentais têm com o operante. Assim, a evolução cultural constitui-se não de atos individuais repetidos, mas sim da repetição de contingências comportamentais entrelaçadas que funcionam como uma unidade integrada, produzindo resultados que afetam a probabilidade futura da recorrência do entrelaçamento (Glenn, 1988, 1991, 2004).

A formulação do conceito de metacontingência, como relações funcionais entre contingências comportamentais entrelaçadas e um resultado comum a longo prazo (Glenn, 1986, 1988 e 1991), sofreu algumas modificações, ao longo dos anos, permitindo um melhor entendimento da relação entre as contingências comportamentais entrelaçadas, o produto gerado desse entrelaçamento e o ambiente selecionador.

Glenn (2004, 2006) e Glenn & Mallot (2004) destacam a importância da distinção entre o produto e a consequência de um comportamento, apesar de, às vezes, eles poderem ser o mesmo. Assim como o comportamento operante, que envolve um produto comportamental, as contingências comportamentais entrelaçadas também produzem um produto. Produto este, que é um produto agregado resultado de recorrentes operantes inter-relacionados de várias pessoas. E, assim como o comportamento operante é seguido por uma consequência, responsável pela recorrência ou não desse operante, as contingências comportamentais entrelaçadas, e seu produto, também são selecionados por uma consequência final – efeito no ambiente externo – responsável pela recorrência ou não desse entrelaçamento. O ambiente externo é o recipiente do produto agregado e funciona como o ambiente selecionador das contingências entrelaçadas. Esse entrelaçamento não se repetirá mais caso não haja demanda por seus produtos.

O conceito de metacontingência, então, melhor explicitado, descreve:

Relações contingentes entre recorrentes contingências comportamentais entrelaçadas, que tem um produto agregado, e consequências funcionais baseadas na natureza desse produto. A repetição das contingências comportamentais entrelaçadas de duas ou mais pessoas constitui uma linhagem cultural sendo selecionada (Glenn, 2006, p. 38).

Glenn (2006) distingue duas fontes de produtos agregados (produtos culturais). Uma fonte é a interação organizada e recorrente de múltiplos indivíduos, dos quais o comportamento inter-relacionado resulta em um produto agregado. Nesse caso, o produto requer não só o comportamento de todos os indivíduos, mas também as contingências entrelaçadas recorrentes que mantêm a inter-relação entre os comportamentos de diferentes pessoas. Esse é o produto agregado envolvido em uma relação de metacontingência, mantido por uma linhagem cultural que é selecionada.

Outra fonte se dá através da soma dos produtos de pessoas se comportando individualmente e recorrentemente. Esse é o produto agregado envolvido em uma relação de macrocontingência. Macrocontingência, então, diz da relação entre comportamentos recorrentes, e funcionalmente independentes, de vários indivíduos, e um produto agregado resultante da soma dos produtos comportamentais individuais. Ou seja, é a relação entre linhagens operantes, que são repetições de um comportamento operante como resultado de contingências de seleção comportamentais, e seu produto agregado (Glenn, 2004, 2006). Desse modo, na macrocontingência há apenas uma única contingência sendo repetida milhares de vezes, por diferentes pessoas. A repetição sucessiva de uma mesma contingência por muitas pessoas caracteriza uma determinada prática cultural, que produz um efeito cumulativo a longo prazo, como o resultado do somatório dos efeitos do comportamento de cada um. Nesse sentido, uma característica importante da macrocontingência é que seu efeito cumulativo é aditivo. Quanto mais difundida a prática, maior o efeito cumulativo.

Na macrocontingência não há seleção cultural. O produto cultural não seleciona o comportamento individual recorrente das pessoas. O produto não funciona como uma consequência que mantém o comportamento que constitui a prática. As únicas contingências de seleção envolvidas na macrocontingência são contingências operantes. A mudança cultural é uma mudança de comportamento de vários indivíduos, como resultado de contingências comportamentais de seleção operando no comportamento de cada indivíduo. Nesse caso, para produzir alguma intervenção cultural sobre um efeito cumulativo é preciso encontrar maneiras de alterar, individualmente, o maior número possível do mesmo comportamento dos vários participantes (Glenn, 2004, 2006).

Intervenções culturais são designadas para alterar condições geradas pelo comportamento, inter-relacionado ou não, de muitos indivíduos. Quando estes

comportamentos geram um produto agregado que afeta outras pessoas, ou a própria sobrevivência de uma cultura, este produto se torna um problema social, podendo ser perigoso e causar prejuízos à saúde, segurança ou felicidade de um grande número de pessoas. Assim, nessas situações, uma intervenção cultural se faz necessária e justificável (Glenn, 2006).

Intervenções em uma metacontingência e em uma macrocontingência são diferentes. Intervenções culturais para alterar o produto agregado em macrocontingências têm como alvo somente mudanças comportamentais (linhagens operantes específicas). Intervenções culturais em uma metacontingência têm como alvo de interesse contingências comportamentais recorrentes que produzem um produto agregado (linhagens culturais) e que resultam em inputs (efeitos no ambiente externo) que mantêm essas recorrências (Glenn, 2006). Dessa maneira, planejamentos culturais são importantes para que se evite a necessidade de grandes intervenções culturais reparadoras.

### **Planejamento Cultural**

De acordo com Skinner (1969/1984):

Uma cultura bem planejada é um conjunto de contingências de reforço, sob o qual os membros se comportam de acordo com procedimentos que mantêm a cultura, capacitam-na a enfrentar emergências e modificam-na de modo a realizar essas mesmas coisas mais eficientemente no futuro (p.207).

Muitas pessoas se empenham no planejamento e reformulação dos costumes culturais, propondo maneiras melhores do que as que se dispõem em um determinado momento, sustentando-as com o auxílio de prognósticos e resultados mais reforçadores (Skinner, 1971/1983). Quando Skinner (1953/2000) afirma sobre o planejamento “deliberado” de uma cultura, ele quer dizer que uma nova prática deve ser produzida por causa de suas conseqüências futuras mais favoráveis. Mas essas conseqüências futuras

nunca são suficientes para justificar tal planejamento. Para se entender melhor um planejamento é preciso identificar os eventos ambientais anteriores que fazem com que uma mudança cultural seja advogada. Ou seja, é preciso a identificação do problema social que esteja causando danos a sociedade para que se justifique uma intervenção (Glenn, 2006).

Mattaini (1995) argumenta que para que uma determinada prática cultural seja alterada, em função de efeitos que podem afetar a viabilidade de uma cultura, são necessárias intervenções planejadas sobre os comportamentos dos membros constituintes da prática.

Esse mesmo autor define um projeto cultural como o planejamento, o estabelecimento e a estabilização de práticas culturais, através do estabelecimento de regras. Esse planejamento busca aumentar a incidência e prevalência de práticas culturais benéficas e diminuir o alcance das que causam prejuízo (Mattaini, 1996a, 1996b). Nesse sentido, Mallot (1988) argumenta que as culturas precisam de planejadores, porque são estes que fornecem as regras que controlam as ações das pessoas. Ou seja, o planejamento se faz necessário porque as contingências de reforço e punição que agem diretamente sobre o comportamento atual, na maioria das vezes, levam as pessoas a agirem de forma pouco produtiva a longo prazo, principalmente, conforme as sociedades vão se tornando mais complexas.

O planejamento de intervenções culturais deve sempre buscar identificar as contingências operantes dos comportamentos dos indivíduos, estejam eles se comportando de forma inter-relacionada ou não. O comportamento do indivíduo é a base a partir da qual as práticas culturais emergem em uma cultura. Os processos pelos quais as práticas são estabelecidas e mantidas consistem das relações comportamentais básicas. Não há nenhum

processo comportamental novo. Por isso se faz necessário identificar os princípios comportamentais subjacentes a estes comportamentos (Mattaini, 1995, 1996b).

Como Skinner (1971/1983) observa, a cultura está associada a um grupo de pessoas, sendo que é mais fácil ver as pessoas do que o comportamento delas. E este, por sua vez, é mais fácil de ser visto do que as contingências de reforçamento que o produzem. Daí resultam, muitas vezes, a dificuldade e o desafio de se empreender estudos sobre os fenômenos culturais.

### **Práticas Culturais e Aprendizagem de Comportamentos Sociais**

Skinner (1953/2000) define o comportamento social como “o comportamento de duas ou mais pessoas em relação a uma outra ou em conjunto em relação ao ambiente comum” (p.325). Este comportamento surge “porque um organismo é importante para outro como parte de seu ambiente” (p.326). Nesse sentido, um ambiente social é formado quando os comportamentos das pessoas servem como ambiente para o comportamento de outros. E quando esse ambiente social é formado por várias pessoas se comportando conjuntamente, uma prática social é gerada.

O processo de aprendizagem de comportamentos sociais, assim como o de comportamentos não sociais, depende do arranjo de contingências ambientais que envolvem o estabelecimento de relações entre o comportamento dos organismos e as conseqüências ambientais de tais ações.

Glenn (2003, 2004) chama atenção para o fato, já abordado por Skinner (1953/2000), de que a distinção entre eventos sociais e não sociais tem levado alguns autores a fazer uma diferenciação entre aprendizado individual e aprendizado social, como envolvendo diferentes processos de aprendizagem. É dito que se requer uma disciplina especial, como a ciência social, por causa dessa aparente ruptura. Mas essa distinção

confunde processo e conteúdo comportamentais. Todo aprendizado é individual no sentido de que o locus da aprendizagem está na relação individual entre o organismo e o ambiente. O caráter social ou não dos eventos ambientais é uma questão de conteúdo e não do processo pelo qual o ambiente afeta o comportamento. Os processos comportamentais são os mesmos, independente do ambiente selecionador do comportamento ser social ou não.

Alguns desses processos comportamentais, envolvidos na aprendizagem de grande parte dos comportamentos sociais que constituem práticas culturais, estão relacionados à modelação, a exposição direta às contingências de reforço e ao papel das regras no controle do comportamento.

- *Modelação*

Muitas vezes, comportar-se como o outro se comporta, como no caso da imitação, tem grande probabilidade de ser reforçador, seja por obter reforçadores positivos ou por evitar conseqüências aversivas. A aprendizagem por observação é baseada na observação do comportamento de um outro organismo. A pessoa que primeiro produz o comportamento é chamada de modelo (Baldwin & Baldwin, 1986; Catania, 1999).

A imitação é crucial para o desenvolvimento de muitas práticas culturais sofisticadas, pois muitas atividades culturais específicas são passadas de uma geração para a outra através da imitação (Glenn, 1991; Mattaini, 1996a).

De acordo com Glenn (2003), a imitação é uma relação de controle de estímulos. A atividade de um organismo tem a função, como estímulo, de evocar uma topografia similar, ou de relação de controle similar (repetição das contingências que mantêm esses comportamentos), no comportamento de um segundo organismo. Atos de imitação, como instâncias primárias de um repertório, constituem-se como uma boa maneira para variantes comportamentais aparecerem, sendo depois selecionados pelas contingências operantes.



Por isso, um elemento necessário para a origem de culturas é a replicação de comportamentos operantes através de repertórios sucessivos, nos quais os comportamentos dos anteriores funcionam como parte do ambiente comportamental para os aprendizes posteriores (Glenn, 2003; Mattaini, 1996a).

- *Exposição Direta às Contingências*

Uma outra forma de aprendizagem social que caracteriza uma porção substancial do comportamento humano se dá através da modelagem do comportamento por exposição direta às contingências de reforçamento: o organismo atua diretamente sobre o ambiente e obtém as conseqüências diretas dessa ação. Apesar desse tipo de comportamento se assemelhar, muitas vezes, topograficamente, ao comportamento governado por regras, as variáveis controladoras são diferentes e por isso os comportamentos são diferentes. Quando o comportamento é apenas produto da exposição direta às contingências, não se observa o que é chamado de seguir um plano ou uma regra (Skinner, 1969/1984).

O comportamento modelado na contingência pode ser 'inconsciente', no sentido de que o organismo que se comporta não sabe descrever as variáveis das quais o seu comportamento é função. Mas não é necessário saber descrever as contingências de reforço para que um organismo seja afetado por elas, pois, ainda assim, as contingências são efetivas (Sidman, 1995; Skinner, 1953/2000, 1969/1984).

De acordo com Skinner (1969/1984), a formulação das interações entre um organismo e o seu ambiente deve sempre especificar três aspectos: a ocasião na qual ocorre a resposta, a própria resposta e as conseqüências produzidas por ela. "As relações entre elas constituem as contingências de reforço" (p.182). Portanto, a descrição do comportamento operante envolve a relação entre a resposta emitida e a sua conseqüência, e a relação entre a resposta emitida e os estímulos antecedentes presentes na ocasião em que a resposta foi reforçada (Sério, Andery, Gioia & Micheletto, 2002). As contingências de

reforço envolvem comportamento social quando a emissão e/ou o reforçamento do comportamento de um organismo depende, ao menos parcialmente, do comportamento de um outro organismo (De-Farias, 2005).

No caso da relação entre a resposta emitida e os estímulos antecedentes, quando estes se tornam efetivos como sinais, geralmente, são chamados de estímulos discriminativos, e as operações que envolvem estes sinais, de operações de controle de estímulos (Catania, 1999). O estabelecimento do controle de estímulos antecedentes sobre uma determinada resposta é produzido por uma história específica de reforçamento, na qual a resposta foi seguida de reforço na presença de certos estímulos e não foi seguida de reforço na presença de outros estímulos (Michael, 1980, 1982). Por isso, quando uma resposta é seguida por reforçadores em um contexto, mas não em outros, essas pistas do contexto, associadas com o reforço, se tornam estímulos discriminativos. O controle de estímulos estabelecido é chamado de discriminação (Baldwin & Baldwin, 1986).

No caso da relação entre a resposta emitida e suas conseqüências produzidas, dois tipos de contingência podem ser descritos: as contingências de reforço e as contingências de punição. Nas contingências de reforço, as conseqüências que se seguem ao comportamento aumentam a probabilidade deste mesmo voltar a ocorrer sob circunstâncias semelhantes. No reforçamento positivo, o comportamento tem sua freqüência aumentada devido a apresentação de um estímulo reforçador. No reforçamento negativo, o comportamento aumenta de freqüência pela remoção ou evitação de um estímulo aversivo. Já no caso das contingências de punição, as conseqüências que se seguem ao comportamento diminuem a probabilidade deste voltar a ocorrer. Há uma supressão do comportamento, muitas vezes apenas temporária. Na punição positiva o comportamento diminui de freqüência devido a apresentação de um estímulo aversivo e na punição negativa, devido a retirada de estímulos reforçadores. Com exceção do reforçamento

positivo, o controle aversivo inclui tanto a punição como o reforçamento negativo (Catania, 1999; Keller & Schoenfeld, 1974; Sidman, 1995; Skinner, 1953/2000).

É importante salientar que nessas relações de controle, os estímulos que podem reforçar por meio de sua apresentação, também podem punir por meio da sua remoção e vice-versa (Catania, 1999).

Junto às contingências de reforço que descrevem como o ambiente controla os organismos através de estímulos antecedentes e conseqüentes, é importante considerar as variáveis motivacionais que podem alterar, momentaneamente, a função desses estímulos. Skinner (1953/2000) discorre sobre as variáveis motivacionais denominadas privação, saciação e estimulação aversiva, distinguindo-as de outros tipos de variáveis e relacionando-as a conceitos tradicionais da psicologia como impulsos, desejos e necessidades.

Michael (1993) denominou essas variáveis motivacionais como operações estabelecedoras, as quais definiu como uma operação ambiental que altera, momentaneamente, (1) a efetividade reforçadora de algum objeto, evento ou estímulo e (2) a freqüência de ocorrência do comportamento que tem sido reforçado por aquele objeto, evento ou estímulo. Esses dois efeitos são denominados, respectivamente, de efeito estabelecedor do reforço e efeito evocativo.

- *Regras*

Skinner (1969/1984) define regras como estímulos especificadores de contingências. Desse modo, o comportamento governado por regras pode ser considerado como o comportamento sob controle de estímulos verbais que especificam a contingência (Hayes, Zettle & Rosenfarb, 1989; Zettle, 1990).

As regras são estímulos verbais que funcionam, muitas vezes, como estímulos discriminativos com alta probabilidade de influenciar o comportamento do ouvinte, em um conjunto de contingências de reforço (Baum, 1995; Glenn, 1987; Skinner, 1969/1984).

Alguns autores destacam a função das regras como ‘estímulos alteradores de função’ uma vez que podem alterar a função de outros estímulos – discriminativos, neutros e reforçadores – descritos pela regra (Albuquerque, 2001; Mistr & Glenn, 1992; Sanabio & Abreu-Rodrigues, 2002; Schlinger, 1993). Esses autores diferenciam, ainda, estímulos discriminativos e regras, ao afirmarem que os efeitos destas últimas são atrasados e os efeitos dos estímulos discriminativos são imediatos. O estímulo discriminativo evoca o comportamento imediatamente, enquanto que os efeitos das regras, como estímulos alteradores de função, são observados, freqüentemente, depois de um período de atraso. Sendo assim, a regra não evoca o comportamento por ela descrito. O que evoca o comportamento é o aparecimento do estímulo descrito pela regra. O principal efeito das regras é alterar a função de outros estímulos. Por exemplo, o estímulo verbal “Quando os hóspedes chegarem, prepare um café” altera o papel da chegada dos hóspedes, que passa a ter funções evocativas sobre o comportamento de preparar o café. Nesse caso, o estímulo verbal pode ser considerado como alterador da função (Sanabio & Abreu-Rodrigues, 2002).

Mallot (1988) argumenta que o comportamento governado por regras tem grande importância dentro das contingências comportamentais dos indivíduos de uma cultura, tendo um papel principal na evolução e manutenção dos padrões culturais. Em geral, o comportamento governado por regras é aprendido mais rapidamente do que o comportamento modelado pelas contingências. Por isso, este comportamento é crucial na aprendizagem de comportamentos envolvidos nas práticas culturais (Mattaini, 1996a).

As regras possuem um papel muito importante na manutenção do comportamento até que as conseqüências atrasadas objetivadas possam ser experimentadas. De acordo Mallot (1988), o problema das conseqüências atrasadas é que estas não se constituem como contingências que agem diretamente sobre o comportamento atual. As conseqüências

atrasadas estão envolvidas em contingências que não agem diretamente sobre o comportamento e como tais, apresentam suas dificuldades no controle do comportamento.

O comportamento verbal identificado como regra, então, tem um papel fundamental na ligação entre o comportamento e as conseqüências a longo prazo. Elas regem as interações entre as pessoas organizadas em grupos e preenchem a lacuna entre os objetivos a longo prazo e o comportamento que deve ocorrer, especificando regras de conduta a serem seguidas. O reforçamento social fornece as conseqüências que mantêm o comportamento sob controle de regras até o momento em que as conseqüências a longo prazo possam ser distinguidas (Glenn, 1986; Todorov, 1987).

Isso ocorre devido ao fato das mudanças desejadas no comportamento acontecerem tão lentamente e tão distribuídas ao longo do tempo, que a mediação social parece ser fundamental para que elas ocorram (Glenn, 1986). Por isso, quando essas mudanças são propostas é preciso um trabalho de determinação de regras específicas (como em forma de leis, por exemplo), de providenciar conseqüências imediatas para a observação delas, e de avaliação dessas regras e de suas conseqüências. Essa parece ser uma maneira de tentar garantir que, quando especificadas, estas regras sejam aprendidas por todos e afetem o comportamento de todos (Todorov, 1987).

### **O Governo e a Lei**

Skinner (1953/2000) afirma que o grupo social exerce um controle sobre seus membros através do poder de reforçar ou punir. Uma forma efetiva e freqüentemente utilizada no controle do comportamento dos indivíduos, por qualquer grupo de pessoas que convivem conjuntamente, é a classificação desses comportamentos como ‘bom’ e ‘certo’, ou, ‘mau’ e ‘errado’. O comportamento bom e correto é reforçado, enquanto o mau e errado é punido. “Geralmente se denomina o comportamento de um indivíduo bom ou

certo na medida em que reforça outros membros do grupo, e mau ou errado na medida em que é aversivo” (p.353).

A sociedade codifica, então, suas práticas éticas, legais e culturais de modo que o indivíduo possa emitir um comportamento adequado às contingências sociais sem ter sido exposto diretamente a elas. No caso das agências de controle do governo, estas adotam, na grande parte das vezes, a distinção entre o que é ‘legal’ e ‘ilegal’, na tentativa de, mais uma vez, classificar os comportamentos como certos e errados. De forma semelhante ao ‘mau’ comportamento, o comportamento é ‘ilegal’ se traz conseqüências aversivas para uma agência (Skinner, 1953/2000; 1969/1984).

As agências governamentais descrevem seus procedimentos de controle através da elaboração de leis. As leis são escritas para controlar o comportamento (Todorov, 2005). Skinner (1953/2000) define a lei como “o enunciado de uma contingência de reforçamento mantida por uma agência governamental” (p.370). Ele aponta que a lei tem dois aspectos importantes: ela especifica o comportamento e a conseqüência que, geralmente, é de punição. “Uma lei é uma regra de conduta no sentido de que especifica as conseqüências de certas ações que, por seu turno, regem o comportamento” (p.370). Portanto, uma lei que se preze sempre prescreve alguma conseqüência para algum tipo de comportamento. No controle governamental, a decretação de uma lei geralmente estabelece novas práticas culturais (Skinner, 1953/2000, Todorov, 2005).

Apesar das leis também prescreverem conseqüências positivas para comportamentos desejáveis, do ponto de vista de quem redige a lei (Todorov, 2005), a grande maioria das leis prescrevem formas aversivas de controle. O Governo reage de forma aversiva, principalmente, através do poder de punir os comportamentos ‘errados’ e ‘ilegais’. Técnicas alternativas ao uso da punição requerem tipos de controle governamental diferentes, que ainda precisam ser melhor elaborados. Tal forma ‘padrão’

de controle coercitiva acaba gerando, por parte dos controladores, um repertório complexo de contracontrole (Sidman, 1995). Além disso, o comportamento, quando punido, pode gerar disposições emocionais marcantes, como sentimentos de vergonha e de medo, que ajudam no controle desse comportamento (Skinner, 1953/2000).

Assume-se que a lei é para todos e que a ignorância da lei não exime a culpa das pessoas. De acordo com Todorov (2005), o papel de torná-las conhecidas e acessíveis, normalmente, é de instituições como a família, a escola, a igreja e a mídia. Essas instituições se encarregam de ensinar o que é ‘certo’ e ‘errado’ de acordo com a lei.

Dessa forma, ao deixar tais ensinamentos para estas outras instituições, a agência governamental encobre sua negligência e o caráter aversivo de suas regras, alegando um efeito educacional nessa forma de tornar conhecidos os procedimentos controladores (Skinner, 1953/2000). E dessa forma, acabam conseguindo o apoio dessas instituições, como da mídia, por exemplo, evitando um controle autoritário.

## **Mídia**

Além das agências de controle citadas por Skinner (1953/2000) é possível encontrar outras que podem participar no controle social dos indivíduos (Martone & Banaco, 2005). Uma dessas agências de grande importância na disseminação do item reforçador ‘informação’ é a Mídia, em todas as suas formas. Esta agência exerce controle sobre o comportamento das pessoas divulgando informações e notícias sobre o mundo.

Diversos autores da área de comunicação e jornalismo discorrem sobre o marcante papel influenciador que a mídia vem exercendo, muitas vezes de forma manipulativa, sobre a projeção de acontecimentos na opinião pública, responsável pela criação de uma realidade social, cultural, política e econômica de uma sociedade (Arbex, 2001; Dizard, 2000; Sousa, 2002; Traquina, 2001).

Os meios de comunicação noticiosos estabelecem uma relação direta com o desenvolvimento das sociedades, sendo definidos, atualmente, como um Quarto Poder. A mídia controla grande parte dos fluxos de cultura em circulação na sociedade, tornando-se um elemento importante na organização da vida cotidiana das pessoas. As notícias, ao alcançarem o tecido social, se tornam agentes participantes no processo de construção social da realidade e podem contribuir para a ocorrência de modificações sociais profundas (Sousa, 2002).

Arbex (2001) vai além ao afirmar que não há como compreender o mundo contemporâneo sem uma reflexão sobre o poder representado pela mídia em associação com o Estado. Os dois estão, na grande maioria dos casos, unidos por interesses mútuos. A mídia cumpre uma função social de grande relevância ao servir como instrumento de informação cultural, debate e crítica, em consonância com os mais legítimos interesses da nação, mesmo que, algumas vezes, estes incomodem o próprio Estado.

Martins (2005) afirma que a cultura, a partir do sec XIX, não existe se não forem consideradas suas relações com a comunicação, chegando a ponto de ser impossível separar, exatamente, comunicação e cultura.

O estudo da influência da mídia sobre as práticas culturais tem despertado, cada vez mais, a atenção dos Analistas do Comportamento interessados em entender os fenômenos culturais. Rakos (1992) chama a atenção para a comunicação global da sociedade moderna que tem a informação como um item de grande valor reforçador. O ambiente altamente tecnológico do mundo contemporâneo define a informação, ao invés do dinheiro, como o bem mais valioso. De acordo com ele, os sistemas sócio-políticos baseados na propriedade do capital são menos relevantes do que aqueles baseados na propriedade da informação, já que o conhecimento agora é o que produz riqueza.



Antes de Rakos, Eco (1984) já considerava a informação como o principal bem, afirmando que esta é a Era da Comunicação, na qual a própria informação não é mais usada para produzir bens econômicos, tornando-se, ela própria, o principal dos bens. Ele ainda vai além, ao dizer que um país pertence a quem controla os meios de comunicação.

O que está na base dessas informações socialmente compartilhadas são as contingências verbais com as quais os indivíduos entram em contato. As notícias são socialmente relevantes na formação de fortes cadeias intraverbais responsáveis pela construção social da realidade. Nesse sentido, deve-se olhar proximamente para a determinação e manutenção do comportamento verbal, na tentativa de identificar como o conhecimento socialmente construído pode funcionar (Guerin, 1992). Por isso, a importância da realização de trabalhos de análise de relatos verbais que são construídos pela imprensa. Alguns estudos já foram realizados com tal objetivo (Andery. & Sério, 1999b; Martone, 2003; Rakos, 1993).

Rakos (1993) fez uma análise da propaganda como controle de estímulos sobre as respostas dos cidadãos americanos no episódio da Guerra do Golfo. O autor definiu propaganda como um conjunto de estímulos antecedentes que tem a função de produzir respostas operantes específicas. Esses estímulos antecedentes constituem o conteúdo da propaganda. Ele analisou o conteúdo de todas as publicações do New York Times, sobre a invasão do Kuwait pelo Iraque, no período de 1º de agosto de 1990 até 17 de janeiro de 1991. As informações sobre ações e declarações do governo norte americano, os comentários de líderes do Iraque e ações desse país, e as notícias sobre a região do conflito foram analisadas e agrupadas de acordo com o seu conteúdo, em quatro operações de controle de estímulos antecedentes: operações estabelecedoras, regras, estímulos discriminativos e formação de símbolos através de equivalência de estímulos.

Após o primeiro mês da invasão do Kuwait pelo Iraque, a população americana não via como ‘bons olhos’ uma intervenção militar dos Estados Unidos (EUA) sobre o Iraque. A administração dos EUA teve, então, que recorrer a mídia como sua cúmplice para a formação de imagens específicas do Iraque e Kuwait, de acordo com o seu interesse (uma imagem feia de Saddam Hussein e uma bonita do Kuwait), com o intuito de conseguir o apoio dos cidadãos para tal ação militar. Após cinco meses de conflito, essa parceria publicitária entre o estado americano e a imprensa surtiu efeito, alterando a opinião dos cidadãos americanos que passaram a apoiar uma intervenção bélica por parte dos EUA sobre o Iraque.

A construção desse apoio público para a guerra foi conseguida através da restrição de informações, da criação de imagens específicas do Iraque e Kuwait (enviesamento de informações) e de disseminação dessas informações. Dessa forma, invasão do Iraque sobre o Kuwait, em 2 de agosto de 1990, e a subsequente construção de tensões e deflagração da guerra, em janeiro de 1991, é um excelente exemplo de processos comportamentais envolvidos na propaganda moderna através da manipulação de informações (Rakos, 1993; Laitinen e Rakos, 1997).

Um outro exemplo desse tipo de análise de relato verbal construído pela imprensa se refere ao episódio dos ataques terroristas contra os EUA em 11 de setembro de 2001. Durante os três dias seguintes ao episódio, Martone (2003) analisou notícias veiculadas através da Internet, via o site da Cable News Network (CNN), utilizando da classificação empregada pela própria agência CNN na divulgação dos relatos. As notícias também foram categorizadas e organizadas de forma a encadear os eventos relatados em uma seqüência causal. Os resultados obtidos indicaram que o relato da imprensa foi parcial, não fornecendo qualquer dado sobre a motivação envolvida no ataque, privilegiando as ações da agência governamental e econômica.

Portanto, é possível identificar a grande influência da mídia na formação de opiniões e ações de toda uma sociedade. Assim também ocorreu com a Campanha pela Paz no Trânsito, na cidade de Brasília-DF, em 1996, iniciada pelo maior jornal da mídia escrita da cidade, ao divulgar, intensamente, notícias sobre a violência do trânsito local, e que mobilizou toda a sociedade brasiliense.

### **A Campanha pela Paz no Trânsito e pelo Respeito à Faixa de Pedestres**

O deslocamento a pé é um dos mais importantes meios de transporte urbano, sendo o mais utilizado para percorrer pequenas distâncias ou servindo como complemento de viagens realizadas por outros modos de transporte. Pesquisas de origem-destino, realizadas em cidades brasileiras, mostram que 30% dos deslocamentos em áreas urbanas são feitos a pé. Por isso, uma questão passível de discussão e exploração reside no fato de proprietários de veículos automotivos terem privilégios, em comparação com os pedestres, em termos de qualidade de mobilidade e acessibilidade, sendo favorecidos na concepção das áreas urbanas. Enquanto isso, os pedestres são os usuários mais expostos às diversas adversidades do trânsito e, conseqüentemente, as maiores vítimas (Melo & Moreira, 2005).

O andar a pé, então, deve ser tratado como um componente básico da mobilidade no sistema de planejamento de transportes urbanos, o que evitaria grandes índices de atropelamentos. Diversos estudos brasileiros na área de Sistema e Engenharia de Transportes têm sido desenvolvidos colocando como foco o entendimento do comportamento do pedestre e sua relação com os outros componentes constituintes do sistema de trânsito e transportes (Ariotti & Cybis, 2005; Faria & Braga, 2005; Melo & Moreira, 2005; Melo, Torres & Jacques, 2004).

As faixas de pedestres, um dos principais elementos que compõem o sistema de trânsito dos usuários, apesar de serem concebidas para sinalizar de forma segura e não

ambígua os locais de travessia de pedestres, são foco de polêmica por serem, sistematicamente, desrespeitadas por motoristas e, também, pelos próprios pedestres (Vialle e Junior, 2003).

Brasília-DF, nos anos de 1995 e 1996, era uma das cidades brasileiras mais violentas no trânsito, não só pelo grande número de acidentes e vítimas fatais, mas também, pela violência dos desastres e pelo grande índice de pedestres atropelados. O número de atropelamentos nesses anos representava, respectivamente, 49,8% e 47,3% do número total de acidentes, com morte, em todo Distrito Federal. Números assustadores, que revelavam a situação grave em que se encontrava a relação pedestre - veículo, em Brasília-DF, uma cidade planejada para a rápida e fácil circulação de carros, com pistas largas e longas, que favoreciam o abuso da velocidade e dificultavam a travessia das ruas pelos pedestres.

Situação de desrespeito à figura do pedestre não são observadas somente no Brasil. Huybers, Van Houten & Malenfant (2004) e Van Houten & Malenfant (2004) realizaram pesquisas que investigaram os efeitos de alguns tipos de intervenção, como placas de sinalização, sinalização pintada na calçada, advertências aos motoristas, entre outras, com o objetivo de diminuir a relação conflituosa entre motoristas e pedestres em cidades americanas, onde o índice de atropelamentos também é alto.

O antigo Código Nacional de Trânsito (Lei nº 5.108/66), promulgado em 21/09/66, já garantia ao pedestre a preferência de passagem nas vias. O inciso XI do Art. 83, que tratava dos Deveres e Proibições impostas a todos os condutores de veículos, afirmava: “XI – Dar preferência de passagem aos pedestres que estiverem atravessando a via transversal na qual entrar, aos que ainda não hajam concluído a travessia, quando houver mudança de sinal e aos que se encontrem nas faixas a eles destinadas, onde não houver sinalização”.

Em 23/12/97 foi promulgado o Novo Código de Trânsito Brasileiro (Lei no 9.503/97) no qual, embora redigido de outra maneira, nos incisos I e II do Art. 214, manteve a garantia de preferência do pedestre sobre o veículo:

“I – Que se encontrar na faixa a ele destinada; II – que não haja concluído a travessia mesmo que ocorra sinal verde para o veículo” ([www.denatran.gov.br](http://www.denatran.gov.br)).

Apesar da lei estar prevista no Código de Trânsito Brasileiro, desde 1966, pode-se afirmar que, praticamente, ela nunca foi cumprida por motoristas e pedestres brasileiros. Porém, na cidade de Brasília-DF, desde o ano de 1997, tem sido possível observar o respeito à faixa de pedestres. Esse cumprimento da lei foi possível a partir de uma mobilização social que promoveu a união entre a mídia, o governo e a sociedade civil brasiliense em prol de um mesmo objetivo: a Paz no Trânsito.

Essa articulação social, denominada “Campanha pela Paz no Trânsito”, foi iniciada em 1996 pelo maior jornal da mídia escrita de Brasília-DF – O Correio Braziliense – e logo contou com o forte apoio e adesão do governo e da sociedade brasiliense. Já nesse mesmo ano, essa campanha reduziu significativamente a velocidade dos carros nas ruas e o número de vítimas fatais de acidentes de trânsito.

No ano seguinte, em 1997, a condução da campanha foi encaminhada para a Universidade de Brasília (UnB), onde foi criado o Fórum Permanente pela Paz no Trânsito no qual reuniam-se representantes de diversos setores do governo e da sociedade civil. Logo em uma das primeiras reuniões do Fórum foi proposta e aprovada uma nova campanha pelo Respeito à Faixa de Pedestre. Esta, por sua vez, permitiu o estabelecimento dessa prática cultural na cidade, reduzindo o número de atropelamentos fatais.

As Campanhas pela Paz no Trânsito e pelo Respeito à Faixa de Pedestre produziram melhorias tão positivas e transformadoras no trânsito de Brasília-DF, que estas vêm sendo, desde então, objetivos de interesse e estudo de outros pesquisadores (Affonso,

Rezende & Pinheiro, 1999; Castro, Santos, Yamanaka, & Rosa, 1997; Palumbo, Neto, Barreto, Priolli, Santos, Oliveira & Santos, 2002; Rodrigues, 2007)

Particularmente, a implantação da prática cultural da travessia na faixa de pedestre teve grande repercussão nacional, sendo sugerida como “Fato do Ano” pelo jornalista Roberto Pompeu de Toledo, na edição de 24 de dezembro de 1997, da Revista Veja. No texto, o autor afirma que, em Brasília-DF, a faixa de pedestre não é um rabisco esquecido no asfalto ou um ornamento inútil, como nas demais cidades brasileiras. Ele a define como um “cantinho da Suíça encravado no maltratado solo do cerrado”.

O propósito do presente trabalho foi o de identificar e descrever as ações realizadas por pessoas e instituições, que se mostraram fundamentais na criação e condução das Campanhas pela Paz no Trânsito e pelo Respeito à Faixa de Pedestre, nos anos de 1996 e 1997, respectivamente, em Brasília-DF, que estabeleceram mudanças significativas no repertório comportamental de motoristas e pedestres dessa cidade.

A partir disso, mais especificamente, objetivou-se identificar, analisar e interpretar as contingências comportamentais entrelaçadas responsáveis pelo estabelecimento da prática cultural de travessia na faixa de pedestres e, ainda, discutir esse fenômeno à luz dos conceitos de macrocontingência e metacontingência, buscando apontar a relevância de tais conceitos na interpretação teórica desse fenômeno social.

## MÉTODO

### Fontes

- 1) Mídia Escrita: Jornal Correio Braziliense e Jornal de Brasília.
- 2) Fórum Permanente pela Paz no Trânsito (UnB).
- 3) Detran – DF.
- 4) Entrevistas.
- 5) Outras Fontes (contatos e conversas informais).

### Procedimento de Coleta de Dados e Materiais Obtidos

#### 1) Mídia Escrita: Correio Braziliense e Jornal de Brasília

Foram selecionadas e registradas, em uma planilha, as datas e manchetes de todas as notícias sobre os vários aspectos do trânsito da cidade de Brasília-DF (acidentes, leis, índices estatísticos, ações do Detran-DF, perigos e riscos, etc), divulgadas pelo Correio Braziliense, nos anos de 1995 a 1999, e pelo Jornal de Brasília, nos anos de 1996 e 1997. Todas as edições do jornal foram folheadas e consultadas, página por página, pela pesquisadora. Esse levantamento foi possível através do acesso ao arquivo do CEDOC (Centro de Documentação), de ambos os jornais, que dispõe de todas as edições do jornal encadernadas.

#### 2) Fórum Permanente pela Paz no Trânsito (UnB)

Através do acesso a um arquivo pertencente ao Decanato de Extensão da UnB foram obtidos documentos que continham projetos, datas, listas de presença, pautas e atas das várias reuniões realizadas pelo grupo do Fórum, no prédio da Reitoria da UnB.

### 3) Detran – DF

Foram obtidos alguns documentos em alguns setores que compõem a instituição.

- Na Biblioteca: trabalhos referentes às Campanhas pela Paz no Trânsito e pelo Respeito à Faixa de Pedestre;
- No Setor de Campanhas (Sercamp) e de Supervisão de Material Didático (Sumad): folhetos sobre campanhas educativas;
- Na Divisão de Educação no Trânsito (Dividuque): folhetos sobre o trabalho do grupo de teatro;
- No Núcleo de Pesquisa e Tratamento de Dados: dados estatísticos sobre o trânsito dos anos de 1995 a 1999.

Além disso, através do acesso ao site do órgão ([www.detran.df.gov.br](http://www.detran.df.gov.br)), foram obtidas informações sobre o Sistema de Informações de Acidentes de Trânsito (SAT), do Detran-DF, responsável pela padronização na coleta e tratamento dos dados estatísticos. As definições dos principais termos técnicos utilizados por esse sistema (SAT) e também, pela presente pesquisa, são descritos a seguir:

- *Acidentes de trânsito*: “Todo evento não premeditado de que resulte dano em veículo ou na sua carga e/ou lesões em pessoas e/ou animais, em que pelo menos uma das partes está em movimento nas vias terrestres ou áreas abertas ao público. Pode originar-se, terminar ou envolver veículo parcialmente na via pública”.
- *Vítima fatal de acidente de trânsito*: “Vítima que falece em razão das lesões e/ou decorrentes do acidente de trânsito, no momento ou até 30 dias após a ocorrência do mesmo”.
- *Atropelamento de pedestre*: “acidente em que o(s) pedestre(s) sofre(m) o impacto de um veículo, estando pelo menos uma das partes em movimento”.



O site apresentava, também, informações complementares sobre o trabalho educativo de divulgação dos princípios de segurança no trânsito, realizado pelo grupo de teatro do Detran-DF.

#### 4) Entrevistas

Foram realizadas entrevistas com algumas das pessoas consideradas muito importantes, à época, no processo de implementação das Campanhas pela Paz no Trânsito e pelo Respeito à Faixa de Pedestre. Essas entrevistas foram abertas, sem nenhum roteiro formalmente elaborado anteriormente pela pesquisadora, de forma a evitar qualquer possível direcionamento das respostas dos entrevistados. Todos os entrevistados foram informados, via email ou por telefone, a respeito do objetivo da entrevista que era o de resgatar o histórico da implementação da prática cultural do Respeito à Faixa de Pedestre em Brasília-DF.

No dia da entrevista, como já estava esclarecido o propósito do encontro, a pesquisadora somente perguntava, de forma geral, sobre o que aquela pessoa sabia a respeito daquele momento histórico e qual havia sido sua participação nele, como membro de uma das agências fundamentais na consecução das campanhas. Todas as entrevistas foram gravadas em mídia de áudio digital e, posteriormente, transcritas pela pesquisadora.

Os entrevistados foram:

- O Prof. Dr. David Duarte Lima, do Departamento de Estatística da UnB, que ficou na coordenação do Fórum Permanente pela Paz no Trânsito no período de 1997 e 1998 (Anexo I);

- O Coronel Renato Azevedo, Ex-Comandante do Batalhão de Trânsito da Polícia Militar do Distrito Federal, que esteve no comando desse Batalhão no período de 1995 até 1999 (Anexo II);

- A Jornalista Ana Júlia Pinheiro, que fez parte da Equipe do Correio Braziliense do Caderno Cidades, no período de 1993 até 1999 (Anexo III);
- O Policial Militar da Companhia da Polícia Rodoviária, Ednei, que trabalhou no grupo de teatro da CPRV na época da campanha (Anexo IV);
- O Jornalista da Rede Globo Alexandre Garcia (Anexo V);
- O Senador da República Cristovam Buarque, Governador do Distrito Federal no período de 1995 a 1998 (Anexo VI).

##### 5) Outras Fontes

Os Planos de Governo dos anos de 1995 e 1996 anunciados no Diário Oficial do Distrito Federal (Anexo VII), que continham a descrição das medidas de segurança para o trânsito, foram obtidos junto ao ex-diretor do Detran-DF, Luis Riogi Miura, através de contato direto e informal – conversa pessoal – com a pesquisadora. O ex-diretor também forneceu, via emails, outros trabalhos realizados por representantes do governo da época e, também, por estudantes universitários, relativos às modificações no trânsito de Brasília-DF, de 1996 a 1998.

A pesquisadora obteve, também, através de contato direto e informal – conversa pessoal – junto ao Ex-Comandante do Batalhão de Trânsito da Polícia Militar do DF, Coronel Renato Azevedo, o projeto apresentado ao Fórum que continha a proposta de Educação dos Pedestres para o Trânsito (Anexo XIII), no qual ele apresentava a idéia de fazer valer o Respeito à Faixa de Pedestre.

## **Procedimento de Análise de Dados**

Todas as informações obtidas na coleta de dados foram usadas para tentar reconstruir, o mais fielmente possível, um relato histórico dos acontecimentos relativos às Campanhas da Paz no Trânsito e do estabelecimento do Respeito à Faixa de Pedestre, em Brasília-DF, nos anos de 1996 e 1997.

O levantamento de notícias, um dos primeiros passos na coleta de informações, permitiu a reconstrução dos fatos em ordem cronológica, e a identificação das pessoas consideradas importantes para as campanhas.

A análise dos documentos do Plano de Governo, do Fórum Permanente pela Paz no Trânsito e do Detran-DF permitiu a identificação e descrição das ações realizadas por estas e por outras instituições, além de fornecer, também, nomes de pessoas a serem contatadas, cujas entrevistas seriam relevantes.

Nas situações de entrevista o propósito foi o de obter declarações adicionais e complementares a respeito das ações realizadas pelos entrevistados e por outras pessoas, bem como pelas instituições às quais pertenciam no período do processo de mudança cultural do Respeito à Faixa de Pedestre.

Após construído o relato histórico das referidas campanhas a pesquisadora buscou relacioná-lo com os dados estatísticos obtidos junto ao setor de Núcleo de Pesquisa e Tratamento de Dados, do Detran-DF, de forma a identificar correlações entre ações, acontecimentos e índices estatísticos.

Por fim, o relato histórico foi analisado e interpretado de acordo com os princípios da Análise do Comportamento buscando, particularmente, interpretar o estabelecimento da prática cultural do Respeito à Faixa de Pedestre à luz dos conceitos teóricos de macrocontingência e metacontingência.

## RESULTADOS

### Histórico

#### 1) **Plano do Governo** (Diário Oficial do Distrito Federal – Anexo VII).

Em 25 de julho de 1995, o Governo do Distrito Federal (GDF) criou o Programa de Segurança para o Trânsito (Decreto nº 16.645), coordenado por um Colegiado constituído pelos Secretários de Segurança Pública, de Transportes, de Obras, de Educação, de Saúde e de Comunicação Social, tendo como objetivo a redução substancial dos acidentes de trânsito no Distrito Federal.

O programa tinha como proposta a implementação de 10 medidas de ação: eliminar o excesso de velocidade, eliminar o uso excessivo de bebidas alcoólicas pelos condutores, fazer cumprir as normas de trânsito, intensificar as ações de educação no trânsito, aumentar as condições de segurança na malha viária, melhorar o atendimento médico aos acidentados do trânsito, manter os veículos em condições adequadas de segurança, aperfeiçoar a legislação de trânsito, padronizar o acompanhamento estatístico e priorizar a circulação de pedestres, de ciclistas e do transporte coletivo.

Além dessas medidas, o projeto apoiava: a) a aprovação do Novo Código de Trânsito Brasileiro (CTB), que na época ainda estava em tramitação no Senado; b) a criação do Batalhão de Trânsito da Polícia Militar, que ainda estava em tramitação no Poder Executivo Federal, e que neste mesmo ano de 1995 foi viabilizado e c) a divulgação, através da mídia local, de Campanhas Educativas que visavam a diminuição da violência no trânsito.

No dia 25 de outubro de 1996, o GDF altera e amplia o Programa de Segurança para o Trânsito, transformando-o no Programa Paz no Trânsito (Decreto nº 17.781). Este aumentava o número de medidas para 12, passando a incluir as ações de criar instrumentos

de participação dos cidadãos no combate à violência no trânsito e de organizar campanhas de publicidade para a conscientização dos mesmos sobre o problema do trânsito.

Este Programa era coordenado por um Grupo Executivo que passou a incluir, além dos Secretários de Segurança Pública e de Transportes, representantes de outros órgãos do Governo, como o Comandante do Policiamento da PMDF, o Comandante da Companhia de Polícia Rodoviária, o Comandante do Batalhão de Policiamento de Trânsito, o Diretor Geral do DER e o Diretor Geral do Detran/DF, mais intimamente relacionados com as questões de trânsito.

## **2) Campanha do Jornal Correio Braziliense**

No intervalo de tempo entre a criação dos dois Programas lançados pelo Governo do Distrito Federal, o jornal Correio Braziliense lançou uma campanha, em agosto de 1996, contra a violência no trânsito brasileiro. Esse jornal sempre demonstrou grande preocupação com o problema do trânsito na cidade de Brasília-DF, publicando notícias sobre acidentes, atropelamentos, estatísticas, normas de segurança, etc. No ano de 1995 foram divulgadas 117 notícias sobre esse assunto. Porém, o número de notícias sobre esse tema foi o dobro no ano de 1996. Esse aumento ocorreu devido ao fato do jornal encabeçar, no segundo semestre desse mesmo ano, uma campanha que mobilizou toda a sociedade de Brasília-DF: a Campanha pela Paz no Trânsito.

Além da cobertura constante dos diversos acidentes, mortos e vítimas, que caracterizavam o trânsito de Brasília-DF como um dos mais violentos do Brasil, um acidente envolvendo o então Ministro dos Transportes Odacir Klein e seu filho, no início do mês de agosto de 1996, despertou ainda mais a atenção para as tragédias no trânsito. Logo após esse acidente, que ficou marcado por sua ironia, já que envolvia o Ministro dos Transportes, um dos principais incentivadores da melhoria do trânsito em âmbito nacional,

o jornal Correio Braziliense, ainda no mês de agosto, iniciou uma série de matérias que retratavam a tragédia do trânsito de Brasília-DF (Anexo VIII).

Nessa época, o Jornal tinha um produto chamado “Série de Reportagens”, que consistia em um conjunto de matérias sobre um tema específico. A jornalista Ana Júlia Pinheiro, do Caderno Cidades, propôs, então, uma série de reportagens que tratassem da violência no trânsito de Brasília-DF. Essa série iniciou-se com uma reportagem com o título “Sangue no Asfalto”. No texto, a jornalista denunciava que, até aquele momento, o trânsito já havia matado 422 pessoas desde o começo do ano. Para a surpresa do jornal, o interesse dos leitores pela série foi superior a qualquer matéria já publicada na história do jornal. Segundo a própria jornalista, “A gente recebia na época 100 cartas. Entre cartas e emails. No dia em que foi publicada a primeira matéria, como reação à primeira matéria, nós recebemos 100 cartas só de trânsito e o resto de outros assuntos. Nós superamos em leitura...”. Também, nessa época, o Correio Braziliense mantinha uma pesquisa de opinião, diária, na qual os entrevistadores de uma empresa de telemarketing, contratada pelo próprio jornal, ligavam para a casa dos assinantes perguntando sobre a matéria que mais havia lhes chamado a atenção. A série de reportagens sobre o trânsito alcançou o interesse de 70% dos leitores, quando o recorde anterior era pouco superior a 40% (Affonso & cols., 1999). “Enquanto existiu essa pesquisa ela nunca foi superada”, confirma a jornalista Ana Júlia Pinheiro.

Dessa forma, aquela que seria apenas um conjunto de matérias sobre o diagnóstico do trânsito na cidade, passou a ser um dos principais temas do Correio, nos meses seguintes. A partir da primeira matéria, em quase todos os dias do mês de agosto, houve a publicação de, pelo menos, uma matéria sobre a violência no trânsito de Brasília-DF (Anexo VIII). A seguir, algumas dessas matérias:

- 14/08/96: “Sinal Vermelho: a tragédia que envolveu o filho do Ministro dos Transportes, e ele próprio, traz à baila a violência no trânsito. Chegou a hora de acender o sinal vermelho para a morte”.
- 18/08/96: “Sangue no Asfalto: trânsito já matou este ano 422 pessoas no Distrito Federal. São duas mortes por dia, uma a cada 12 horas”.
- 19/08/96: “Jovens morrem mais no trânsito: de janeiro a junho deste ano, 93 jovens, entre 21 e 30 anos, morreram no trânsito do DF”.
- 22/08/96: “Vidas dilaceradas: além de mortes, acidentes causam ferimentos com graves seqüelas. Hospital de Base já atendeu 4.126 vítimas em 1996”.

No dia 28 de agosto de 1996, o jornalista Ismar Cardona escreveu um importante editorial intitulado “Reage Brasília!”, no qual criticou a omissão dos vários setores da sociedade brasiliense diante da violência no trânsito em Brasília-DF, pedindo reação.

A seqüência de notícias e esse editorial marcaram o início da Campanha pela Paz no Trânsito, no mês de agosto de 1996, e foram essenciais para a mobilização e envolvimento de toda a sociedade brasiliense, que resolveu reagir à campanha iniciada, com a organização de uma passeata pela Paz no Trânsito, no mês de setembro. A organização da passeata ficou centralizada no próprio Correio Braziliense. “O Correio ficou quase louco de tanto telefonema que ele recebeu. E tudo virou problema de trânsito. Porque era tal o envolvimento da população que congestionaram os telefones do Correio. Todo mundo: ‘eu quero participar da passeata!’, lembra o Prof. David Duarte Lima, que também ajudou a organizar e participou da manifestação. Organizou-se uma reunião com todos os interessados no prédio principal do Correio para batizar a Campanha e para planejar a passeata (Castro & cols., 1997).

Durante o mês de setembro, não houve um dia em que o Correio não divulgasse uma notícia sobre o trânsito de Brasília (Anexo VIII). No período que antecedeu a

Caminhada pela Paz, realizada no dia 15 de setembro, as matérias concentraram-se na divulgação da passeata e na forte adesão dos vários setores da sociedade que apoiavam o movimento. A seguir, algumas dessas matérias:

- 06/09/96: “Branco será a cor oficial da caminhada pela paz: essa será a cor das camisas, bottons e adesivos da caminhada contra a violência no trânsito marcada para o próximo dia 15, no Eixão”.
- 07/09/96: “Uma causa ecumênica: a impressionante adesão da sociedade de Brasília à campanha deflagrada por esse jornal por paz no trânsito evidencia que essa é uma das mais sérias demandas coletivas contemporâneas”.

A passeata reuniu mais de 25 mil pessoas vestidas de branco e com fitas azuis, no Eixo Rodoviário Sul (Eixão), conhecido como o Eixo da Morte, pois era o lugar onde o número de acidentes e mortes no trânsito era altíssimo (Affonso & cols., 1999; Castro & cols., 1997; Palumbo & cols., 2002). “Houve uma mobilização, uma coisa inesperada. É como se você destampasse a panela de pressão e ‘bum’! Todo mundo morria de medo do trânsito de Brasília”, afirma o Prof. David.

No dia da passeata o Correio divulgou:

- 15/09/96: “Brasília Viva: todas as cores de Brasília se vestem hoje de branco para dar um basta à violência no trânsito. Milhares de pessoas vão marchar pela paz no trânsito e transformar o Eixão da morte no Eixão da Vida”.

O movimento reuniu políticos dos diversos partidos, líderes e fiéis das mais diversas tendências religiosas, estudantes, empresários, representantes de sindicatos, jornalistas, artistas, etc – representantes dos vários segmentos da sociedade que marcaram essa mobilização popular como uma das mais memoráveis da história de Brasília (Affonso & cols., 1999; Castro & cols., 1997; Palumbo & cols., 2002). “Era adesão de todo o tipo... Foi tão grande a confluência de organizações e segmentos da sociedade, de todo tipo. Onde



é que você consegue botar uma igreja católica, uma igreja evangélica, luterana, etc, sentadas na mesma mesa? Uma CUT e uma FIBRA? Sentados com um objetivo comum...”, ressalta o Prof. David.

A Campanha pela Paz no Trânsito ganhou até um símbolo que vinha sempre estampado em todas as matérias do Correio sobre trânsito e que também virou adesivo de carro. O símbolo era uma placa de trânsito com uma mão aberta no centro, representando um pedido pelo fim da violência no trânsito (Anexo XIX) (Affonso & cols., 1999).

A utilização desse símbolo como um sinal de adesão à Campanha também foi divulgada pelo jornal (Anexo VIII):

- 11/09/96: “A mão pode ajudar quem dirige: a placa com a mão é uma ferramenta para os motoristas extravasarem a raiva sem xingamentos”.
- 15/09/96: “Símbolo agora vira uma mania: a mãozinha já está estampada em folhetos, adesivos, cartazes, faxes de entidades e anúncios”.

A Figura 1 mostra a frequência mensal de notícias sobre o tema trânsito, divulgadas pelo Correio Braziliense, no ano de 1996.

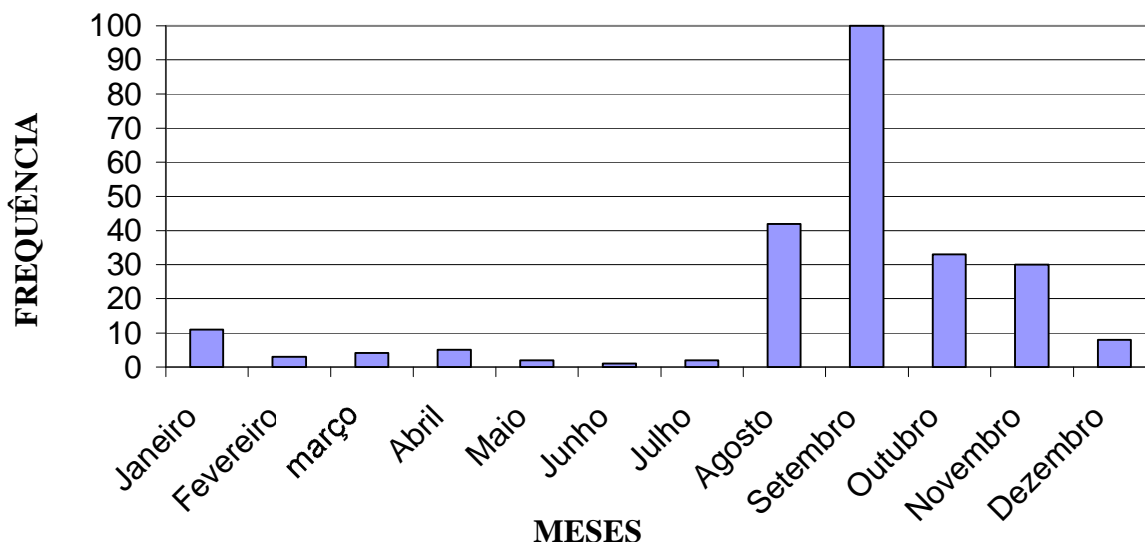


Figura 1: Frequência de notícias sobre trânsito divulgadas pelo Correio Brasiliense, por mês, no ano de 1996.

Essa figura permite identificar, claramente, o aumento de divulgação de notícias no segundo semestre desse ano, principalmente nos meses de agosto, quando se iniciou a campanha, e no mês de setembro, em que ocorreu a passeata. Essa quantidade de notícias representa, respectivamente, 17,4% ( $n=42$ ) e 41,5% ( $n=100$ ) do total de notícias sobre trânsito, divulgadas no ano de 1996.

Após esse período de criação e encabeçamento da Campanha pela Paz no Trânsito pelo Correio Brasiliense, no mês de dezembro, este jornal resolveu passar a continuidade do movimento à Universidade de Brasília (UnB), que organizou o Fórum Permanente pela Paz no Trânsito, ficando responsável pela elaboração dos passos seguintes dessa campanha.

### 3) Rede Globo de Televisão

A Rede Globo, através do jornalista Alexandre Garcia, colaborou de forma fundamental com a Campanha Paz no Trânsito. O jornalista, no início dos anos 90, já abordava, freqüentemente, através das edições locais do telejornal DFTV, a questão do

trânsito violento de Brasília. Segundo o Prof. David Duarte Lima, “o Alexandre Garcia sempre falou muito, sempre bateu muito nessa tecla de segurança no trânsito. Ele sempre teve uma postura muito correta com relação ao trânsito”. “Todos os dias eu falava. Criou-se um mito de que eu falava isso porque meu filho tinha sido atropelado. Felizmente eu não tive ninguém da família morto...”, conta o próprio jornalista. Através da Tribuna da Rede Globo o jornalista, então, tinha a oportunidade e a aproveitava, sempre, para tocar no assunto sobre a segurança no trânsito, que era um tema que não vinha sendo tratado com a devida importância. “Ele foi o cara que quando não tinha ninguém falando do assunto, ele todo dia tinha uma mensagem, tinha uma crítica, tinha uma recomendação, uma lembrança para falar... E falava isso pela Tribuna da Rede Globo, da edição local”, conta o Prof. David. Quando a Campanha começou, o jornalista continuou dando seu apoio e contribuição de forma explícita. “O Correio ajudou a botar gente no Eixão, nós também... Eu era diretor da Tv Globo, então eu pautava as coisas, fazia as coisas acontecerem na nossa campanha pela TV Globo, que era uma forma de espalhar essa idéia pro povão que estava vendo e ouvindo a TV Globo”, afirma o jornalista. Como afirma o próprio Governador do DF à época, o atual Senador Cristovam Buarque “Esse foi fundamental. É um apaixonado por isso... Ele é um cara que mostrava indignação. Isso é importante”, se referindo à contribuição do jornalista na campanha por um trânsito melhor.

#### **4) Fórum Permanente pela Paz no Trânsito - UnB**

O Fórum Permanente pela Paz no Trânsito foi uma das mais importantes e inteligentes conseqüências da Campanha pela Paz no Trânsito iniciada pelo jornal Correio Braziliense, em agosto de 1996, no sentido de dar continuidade aos resultados promissores obtidos nos meses seguintes ao início da campanha (Castro & cols., 1997).

Após uma reunião que ocorreu no Salão da Reitoria da UnB, em dezembro de 1996, à qual estavam presentes pessoas ativas no movimento pela Paz no Trânsito, a Universidade de Brasília (UnB) foi convidada a coordenar um Fórum Permanente pela Paz no Trânsito. Nasceu, então, no dia 19 de dezembro de 1996, o Fórum Permanente pela Paz no Trânsito, sob a coordenação do Decanato de Extensão da UnB, representado pela Professora Maria José Rossi, Decana de Extensão. A UnB foi escolhida como a instituição para dar seguimento ao movimento pela Paz no Trânsito por seu forte credenciamento acadêmico e social no DF, possibilitando um maior engajamento das representações da sociedade civil. O Fórum, então, ficou encarregado de levar adiante a campanha iniciada pelo Correio e elaborar os próximos passos (Anexo X).

As duas primeiras reuniões do Fórum, no mês de janeiro de 1997, foram coordenadas pela Decana Maria José dos Santos Rossi, já citada anteriormente. Daí em diante, ele ficou sob a coordenação do Professor da Faculdade de Ciências da Saúde da UnB, David Duarte Lima (Anexo XI).

Os membros do Fórum eram representantes dos mais diversos segmentos do governo e da sociedade: do Grupo Executivo do Programa Paz no Trânsito do Governo (Secretaria de Transportes, de Segurança Pública e de Comunicação, do GDF); da mídia (Correio Braziliense, Rede Globo, Jornal de Brasília, Rede Bandeirantes, CBN); de entidades religiosas (LBV, Federação Espírita, Comissão de Justiça e Paz da Arquidiocese de Brasília, Congregação Presbiteriana); da Polícia Militar; do Detran; do empresariado (FIBRA); da Universidade Católica de Brasília; de várias faculdades da UnB (Psicologia, Direito, Educação, Comunicação, Saúde); do Centro de Pesquisa do Hospital Sara Kubitschek, entre outros. Formou-se, assim, um grupo que unia tanto técnicos em questões de trânsito, quanto leigos interessados no assunto. Estabeleceu-se, então, uma parceria entre o governo e a sociedade civil brasileira (Anexos XI e XII).

O Fórum promovia, entre outras ações, palestras informativas para a comunidade e campanhas educativas, além de discutir várias questões pertinentes ao trânsito em suas reuniões. As reuniões tratavam de diversos assuntos que eram organizados em forma de pautas a serem discutidas. “Então começamos a fazer ações. Havia debates no Fórum... e muito leigo. Era uma discussão muito rica por um lado, mas muito difícil”, conta o Prof. David Duarte Lima.

Logo na primeira reunião do grupo, em janeiro de 1997, ‘comissões de trabalho’ foram formadas para aprofundar o entendimento de alguns temas e operacionalizar as propostas levantadas, nesta reunião, relativas às medidas a serem tomadas durante o carnaval, a volta às aulas e outras. Na segunda reunião do Fórum, ainda em janeiro, além de outros tópicos discutidos, foi apresentada a proposta do Coronel Renato Azevedo, Comandante do Batalhão de Trânsito da Polícia Militar do DF à época, sobre a Educação de Pedestres para o Trânsito. O Comandante discorreu sobre o 1) Panorama estatístico, 2) A lei, os motorista e os pedestres e 3) A busca pela mudança de comportamento. Essa proposta incluía a idéia de fazer com que a faixa de pedestre fosse respeitada em Brasília-DF (Anexos XI e XIII).

Para que essa idéia fosse efetivada era necessária a aprovação do Fórum, ou seja, da grande maioria dos membros componentes do grupo. Várias pessoas discordavam da idéia por achá-la maluca e impossível de dar certo. Afirmavam que seria um festival de batidas e atropelamentos. A idéia, inicialmente, agradou a poucos. Mas depois de muitas discussões e convencimentos, o Fórum aprovou. “Nós tivemos votos discordantes, dos que achavam que iria morrer muita gente, que aqui é Brasil, que nós não estamos preparados para isso...”, relembra o Coronel Renato Azevedo. Como ali também havia representantes do governo, além de representantes da sociedade civil, essa aprovação, portanto, representou a aprovação de ambos os segmentos. Dessa forma, não havia mais que submetê-la à

avaliação dos órgãos do governo, externos ao Fórum. Além disso, “a aprovação do Fórum me daria mais legitimidade para tocar a Campanha, já que o Fórum pretendia representar a Sociedade Civil. Seria como se tivesse sido feita consulta popular”, explica o Coronel. Foi o primeiro passo. Assim começou a história sobre a travessia na Faixa de Pedestres em Brasília-DF...

Uma das importantes ações do Fórum para a continuidade da Campanha pela Paz no Trânsito e para a divulgação e promoção da Campanha do Respeito à Faixa de Pedestre, que havia começado há pouco tempo, foi a organização do Dia da Reflexão sobre o Trânsito. Esse projeto teve como objetivo fazer com que todas as instituições religiosas, em suas missas, cultos e celebrações diversas, no dia 18 de maio de 1997, um domingo, abordassem a importância da educação no trânsito, em defesa da vida e do exercício da cidadania (Anexo XIV). “O Dia da Reflexão foi votado no Fórum. Esse foi um projeto que eu encaminhei. Todas as igrejas de Brasília, duas mil e não sei quantas, até as que não tem tanta evidência, participaram. A recomendação era para que todos os pastores, os líderes religiosos, dedicassem um dia para falar com os seus fiéis: ‘é uma atitude religiosa, cristã, respeitar o pedestre, respeitar o outro no trânsito’. Todas as igrejas fizeram isso. E no final, à noite, um culto ecumênico na Catedral, com várias igrejas. Foi um negócio muito bonito!”, relembra o Prof. David. Esse projeto também foi acolhido e divulgado pelo jornal Correio Braziliense:

- 13/05/97: “Um dia para a reflexão: as igrejas cristãs de Brasília vão dedicar um momento nas missas e cultos do próximo domingo, dia 18, à Reflexão sobre Paz no Trânsito”.

##### 5) **Polícia Militar**

Em 1995, o GDF criou o Batalhão de Trânsito da Polícia Militar, formado por policiais especializados em trânsito (Affonso & cols., 1999). Para operacionalizar esse

batalhão foi designado o Tenente Coronel Renato Azevedo que, à época, havia acabado de chegar de uma viagem de estudos ao exterior, na qual teve a oportunidade de presenciar, pessoalmente, o respeito à faixa de pedestres. E lá mesmo teve a idéia de implementar o respeito a essa lei em Brasília-DF. “Como todo brasileiro, eu fiquei impressionado com o que vi lá. E lá mesmo, eu disse: vou implantar isso em Brasília. Os colegas que estavam comigo acharam graça”, conta o Coronel. Mas quando retornou ao Brasil, reconheceu que não seria possível, pois a velocidade média das vias urbanas em Brasília girava em torno dos 90Km/h. Sendo assim, desistiu do projeto naquele momento.

Porém, com a Campanha pela Paz no Trânsito, em 1996, uma das ações realizadas pelo Detran, em novembro, foi o início da implantação dos meios eletrônicos de controle da velocidade. Apesar da alta velocidade não ser a única causa de acidentes de trânsito, ela potencializa, e muito, a possibilidade e a gravidade dos acidentes. O Detran instalou, então, barreiras eletrônicas e pardais nos pontos críticos de acidentes das vias do DF. Com o início da instalação dos equipamentos, a velocidade urbana média diminuiu para 60Km/h. “A Campanha pela Paz no Trânsito, o eixo da campanha, foi a velocidade. No final de 1996 eu vi que a velocidade tinha diminuído para um padrão internacional. Velocidade urbana. Então, eu lancei a campanha. E lancei a campanha em um grupo que se reunia na UnB chamado de Fórum Permanente pela Paz no Trânsito”, afirma o Coronel.

Então, aproveitando a diminuição média da velocidade nas vias urbanas, o Coronel Renato Azevedo propôs, no Fórum, a idéia de se fazer cumprir a lei de respeito à faixa de pedestre, em Brasília.

Depois de aprovada a idéia começou, então, o importante trabalho educativo do Batalhão de Trânsito da Polícia Militar na Campanha pelo Respeito à Faixa de Pedestre. “A Campanha produziu resultados em três meses. Em três meses, nós saímos de uma

situação em que ninguém parava na faixa, para uma situação em que a cidade começou a parar na faixa”, afirma o Coronel.

Durante os três primeiros meses do ano de 1997, até o dia 1º de abril, a Polícia Militar ficou encarregada de instruir a população sobre a mudança que iria ocorrer. Uma primeira medida tomada foi a colocação de guardas nas principais faixas de pedestre do Plano Piloto. Essas faixas foram chamadas pelo Coronel de “faixas formadoras de opinião”, pois boa parte da população passava por elas como seu caminho obrigatório para casa, trabalho, etc, todos os dias. Os guardas obrigavam os carros a pararem antes da faixa, para que o pedestre pudesse atravessar a rua sobre a faixa, com segurança. Além dos carros, os policiais também paravam pedestres para dar orientações e distribuir folhetos sobre a maneira mais segura de atravessar a faixa. O pedestre deveria, ao se aproximar da faixa, parar, olhar para ambos os lados, aguardar que os veículos parassem para, só então, atravessarem. Nesse período, nenhuma multa era aplicada e apenas advertências eram dadas aos motoristas (Affonso & cols., 1999; Palumbo e cols., 2002).

Os policiais também percorreram ruas e escolas, para explicar sobre o uso da faixa de pedestre. Eles levavam crianças para a rua, para conversar com motoristas e pedestres, e para distribuir flores e folhetos a estes, com orientações básicas sobre seus deveres. “Fomos às escolas, conversamos com frentistas, com motoristas de ambulâncias, de táxis, de carroças, de bicicletas, etc, explicando como funcionava... Percorremos as escolas, falamos sobre a faixa, levamos as crianças para a rua, elas entregavam rosas, flores, conversavam com motoristas, etc”, afirma o Coronel.

A Companhia de Polícia Rodoviária da Polícia Militar do DF também teve uma participação importante ao longo do processo educativo da Campanha pela Paz no Trânsito e também na Campanha pelo Respeito à Faixa. A Companhia tinha um grupo de teatro, chamado Grupo de Teatro Rodovia, criado em 1992, juntamente com o Grupo de Teatro do



Detran (descrito a seguir). Voluntários da Polícia Militar e do Detran fizeram, juntos, um curso de teatro de três meses de duração na UnB, no qual aprenderam desde a confecção de bonecos até a arte circense. “O trabalho nasceu junto com o Detran. Fizemos o curso todos juntos lá na UnB..... Na época começamos a trabalhar junto, mas depois acabou separando...”, conta o Policial Militar Ednei. O Grupo Rodovia, então, era composto exclusivamente por policiais militares, que tinha como objetivo, através de suas encenações nas ruas, ensinar a motoristas e pedestres os princípios de segurança no trânsito (Anexo XV). “O teatro é isso, um teatro de impacto com personagens que chamam a atenção. O teatro é feito nas ruas para chamar a atenção do público e quando o público está próximo, os personagens dão o recado”, afirma o Policial Ednei.

Portanto, todo o trabalho de preparação da população, com campanhas educativas nas ruas e escolas, nos três meses que antecederam o início do cumprimento da lei de travessia na faixa, ficou sob a responsabilidade da Polícia Militar. “Toda a parte técnica de instruir a população sobre a lei foi com a gente. E depois toda a fiscalização”, afirma o Coronel Renato Azevedo.

Mais uma vez, o Correio Braziliense, entre outras mídias, como o Jornal de Brasília e a Rede Globo, entrou em cena para a divulgação e mobilização da população para a adesão à campanha do respeito à faixa. “Foram matérias e matérias em jornais, rádio e televisão, mostrando o desrespeito para com os pedestres e que nós tínhamos uma lei, desde 1966, que era do antigo código nacional de trânsito, que dava preferência ao pedestre na faixa, mas que ninguém respeitava. E que nós íamos cumprir em Brasília”, afirma o Coronel. “Na época da faixa o que foi importante para que ela desse certo foi o apoio da imprensa. A imprensa caiu em cima divulgando...”, relembra o Policial Ednei.

Várias notícias, principalmente durante o mês de março de 1997, foram publicadas pelo Correio Braziliense e pelo Jornal de Brasília, alertando a população sobre a nova

prática e as campanhas educativas que vinham sendo feitas (Anexo XVI e XVII). A seguir, algumas dessas notícias:

- 08/03/97: “Campanha para pedestres: uma campanha inédita em todo país será colocada em prática em Brasília pela Polícia Militar” (Correio Braziliense).
- 09/03/97: “Novas regras para o trânsito: medidas visam conscientizar motoristas em relação à faixa destinada ao pedestre, que será o próximo alvo da Campanha do GDF” (Correio Braziliense).
- 09/03/97: “Faixa de Pedestre dará multa: em abril, motorista que não respeitar faixa vai pagar R\$53,00” (Jornal de Brasília).
- 11/03/97: “Policiais militares levam leis do trânsito à escola: motorista que não respeita a faixa será multado a partir de abril” (Jornal de Brasília).
- 12/03/97: “Respeito à vida: a partir de abril, motorista que não der preferência ao pedestre paga multas que podem chegar a R\$ 70,77” (Correio Braziliense).
- 21/03/97: “Das salas de aula para as ruas: campanha educativa nas escolas instrui pedestres e motoristas. A partir de 1º de abril, parar na faixa será obrigatório” (Correio Braziliense).
- 23/03/97: “A insustentável leveza: bailarinas do estúdio Kátia Gontijo transformaram a faixa de pedestres das entrequadras 209-210 Norte em palco” (Correio Braziliense).
- 27/03/97: “É preciso educar também o pedestre: campanha pelo respeito a faixa de travessia começou conscientizando motoristas. Agora vai se voltar também para o povo nas ruas” (Correio Braziliense).
- 31/03/97: “Desrespeito à faixa começa a ser multado amanhã: a partir de amanhã, o motorista que desrespeitar a faixa, não dando preferência a quem estiver atravessando a rua, será multado” (Jornal de Brasília).

Durante os últimos dez dias do mês de março, que antecederam o início do cumprimento da lei, o Correio fez uma contagem regressiva publicando ‘tirinhas’ que acompanhavam as matérias dizendo “PARE NA FAIXA: faltam 10 dias”, e assim sucessivamente. No dia 1º de abril, o Correio publicou na capa do caderno Cidades: “Dia de Parar na Faixa”.

Além da divulgação da nova campanha o Correio continuou divulgando fortemente outras notícias sobre o tema trânsito. A Figura 2 mostra a frequência mensal de notícias sobre trânsito, divulgadas pelo Correio Braziliense, no ano de 1997.

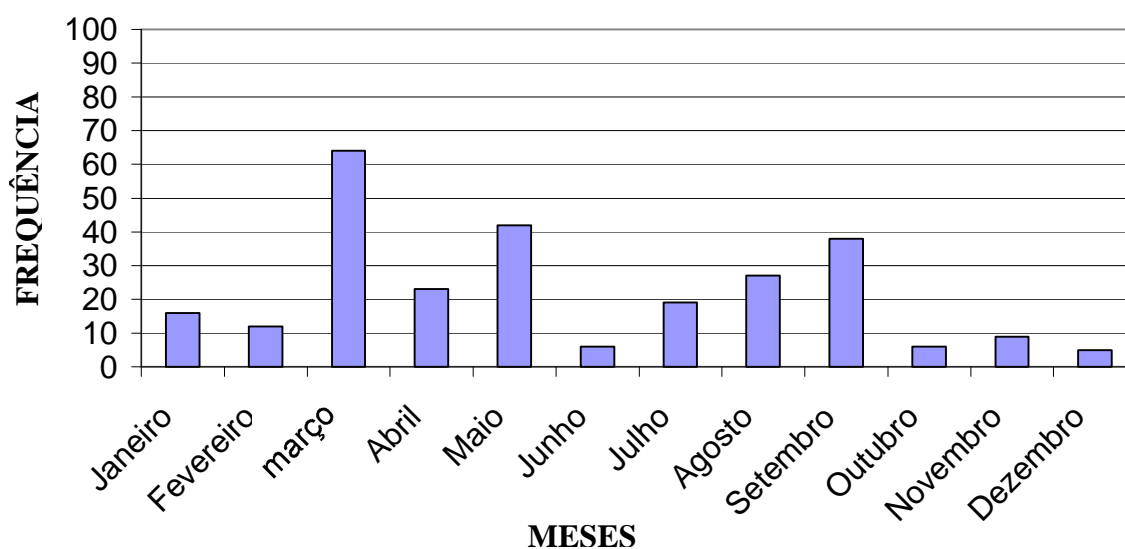


Figura 2: Frequência de notícias sobre trânsito divulgadas pelo Correio Brasiliense, por mês, no ano de 1997.

Pode-se observar, nesta figura, como o maior número de notícias sobre o trânsito no mês de março, se destacou, já que correspondeu ao período que antecedeu o início do cumprimento da lei sobre a travessia na faixa de pedestre.

Nessa época, a Rede Globo, através do jornalista Alexandre Garcia, também contribuiu muito para o sucesso dessa nova campanha, noticiando-a freqüentemente. “Tem

gravação do Alexandre falando ‘na minha cidade pára-se na faixa’, ‘amanhã todo mundo vai parar na faixa!’, recorda o Prof. David Duarte.

A partir do dia 1º de abril, a lei começou a vigorar e os policiais começaram a multar os motoristas que desrespeitavam a preferência do pedestre na faixa.

O Coronel esclarece a escolha dessa data dizendo que “nós sempre fomos ensinados desde criança na escola ‘atravesse na faixa, na faixa é mais fácil de atravessar, na faixa tem mais segurança’. Quando na verdade isso era uma mentira. Atravessar na faixa não tinha segurança nenhuma porque os carros não paravam. Nós estabelecemos o 1º de abril, porque isso que nos vendiam, que era uma mentira, em Brasília, no Dia da Mentira iria passar a ser verdade”, conta o Coronel.

Os policiais começaram, então, a fiscalização. Eles passaram a ficar escondidos, observando o comportamento de motoristas e pedestres, e multando os motoristas que cometiam a infração. Os motoristas não sabiam onde havia guarda escondido. O objetivo era o estabelecimento da relação de controle entre motoristas e pedestres. A idéia era de que “o motorista não tem que respeitar o guarda de trânsito. A figura que tem que ser respeitada é o pedestre. A relação dele é com o pedestre e não com o guarda. Quanto menos guardas tiverem, melhor. Então o guarda passou a ficar escondido. Se ele não respeitasse, o guarda multava”, explica o Coronel.

O número de multas logo no primeiro dia em que a lei passou a vigorar foi de 396, chegando a 650 ao longo da primeira semana. Porém, nessa primeira semana ainda, as multas do Tipo I foram canceladas. As multas do Tipo I se referiam aos motoristas que não paravam antes da faixa assim que o pedestre colocava o pé na pista para iniciar a travessia. “Suspendemos as multas para que o Detran pudesse completar a parte de engenharia”, afirma o Coronel. Ou seja, multas estas, do Tipo I, muitas vezes propiciadas pela falta de sinalização clara de faixa da pedestre. Apenas advertências, então, a esse tipo de infração

passaram a ser aplicadas. Mas, as multas do Tipo II continuaram a ser aplicadas. Estas se referiam ao avanço do motorista sobre a faixa de pedestre ao mesmo tempo em que a pessoa já atravessava a rua.

A imprensa divulgou (Anexo XVI e XVII):

- 02/04/97: “Balanço de 396 multas no primeiro dia: apesar de haver guardas de trânsito em cada quadra, as pessoas ainda hesitam na hora de parar na faixa” (Correio Braziliense).
- 01/04/97: “Motoristas começam a ser punidos: no primeiro dia de aplicação da lei, 396 foram multados no Plano Piloto por desrespeito à faixa” (Jornal de Brasília).
- 05/04/97: “Detran suspende cobrança de multas: a partir de hoje, quem desrespeitar as faixas de pedestres será apenas advertido” (Correio Braziliense).
- 06/04/97: “Campanha educativa suspende multas: o grande número de multas, 650 só no Plano Piloto, e a enxurrada de reclamações dos motoristas, fizeram o Detran rever cobrança de multas a quem não deu preferência aos pedestres na faixa” (Jornal de Brasília).
- 03/05/97: “Multa para dois mil motoristas: um mês depois de implantada a punição para quem não respeita as faixas de pedestres. Outras mil pessoas foram advertidas” (Correio Braziliense).

## 6) Detran

“O Detran basicamente entrou com os setores de educação e engenharia”, afirma o Coronel Renato Azevedo. Até 1<sup>o</sup> de abril de 1997, Brasília apresentava apenas 300 faixas de pedestres pintadas em suas Vias Urbanas e Rodovias. Os agentes começaram, então, a pintar novas faixas em locais que atendessem aos critérios adequados para sua implantação. Estes critérios eram: linhas de desejo dos pedestres, largura da via, velocidade máxima de 60km/h, ausência de curvas e rampas, e proximidade de pontos de

parada de ônibus. Foram instaladas, a 100m de cada faixa, placas de advertência com os dizeres “Passagem de Pedestre”, com o objetivo de alertar sobre a existência da faixa de pedestre, logo à frente. Além disso, em cada faixa, foram instalados postes de iluminação, especialmente projetados para iluminar a aproximação dos pedestres nas calçadas em frente a faixa. O pedestre deveria ser visto pelo motorista que se aproximava da faixa.

Além de pintar as novas faixas, várias outras faixas que estavam localizadas em locais errados tiveram que ser apagadas. “Nós detectamos que aqui em Brasília, como no Brasil, a engenharia colocava as faixas onde o motorista não podia parar”, ressalta o Coronel. Devido a esses erros de engenharia, a Polícia Militar teve que suspender, durante alguns meses, a aplicação de multas aos motoristas infratores para que o Detran completasse com a parte de engenharia.

Além da parte de engenharia, o Detran também realizou trabalhos educativos. Em setembro de 1997, o Detran lançou a campanha educativa “Dê Sinal de Vida” (Anexo XVII). A campanha tinha como objetivo tornar a travessia dos pedestres sobre a faixa ainda mais segura. Para isso, os pedestres deveriam realizar um sinal com o braço antes de atravessar a rua. Ele deveria parar na calçada ao lado da faixa, estender o braço na direção do outro lado da rua, esperar que todos os motoristas parassem e, então, atravessar a rua sobre a faixa. Dessa maneira, o pedestre se tornaria mais visível para os motoristas ao demonstrar sua intenção de atravessar a rua. “O código não obriga isso (a mãozinha)... Mas como o Detran tem um setor específico de educação, quando nós começamos no dia 1º de abril, eles acharam que se colocasse o pedestre para fazer um sinal, melhoraria a relação pedestre motorista. E efetivamente melhorou. Mas eles colocaram isso já com a campanha em andamento”, explica o Coronel. Essa campanha recebeu, mais uma vez, o apoio do Correio Braziliense, que passou a publicar notícias sobre a campanha, apresentando a

descrição de todos os passos de como os pedestres deveriam proceder para atravessar a rua (Anexo XVII):

- 03/09/97: “Um sinal para atravessar na faixa: pedestre terá que acenar com a mão antes de fazer a travessia. Motoristas devem repetir o gesto para evitar acidentes”.

O Detran realizou, também, trabalhos educativos através do teatro. Conforme descrito anteriormente, o grupo de teatro dessa instituição foi criado em 1992, juntamente com o Grupo de Teatro Rodovia, da Polícia Rodoviária. No início, o grupo era composto por voluntários do Detran. Porém, em 1995, o grupo composto pelos funcionários, se desfez. A Divisão de Educação do Detran contratou, então, um grupo de teatro que passou a ficar vinculado ao órgão. Ao longo de toda a Campanha pela Paz no Trânsito, e também durante a Campanha pelo Respeito à Faixa de Pedestre, o grupo de teatro do Detran realizou diversas apresentações nas ruas e escolas, com cenas que destacavam os princípios de segurança no trânsito, incluindo a travessia correta na faixa de segurança. O objetivo era alertar motoristas e pedestres e também educar as crianças. Um trabalho semelhante ao do Grupo de Teatro Rodovia, da Polícia Rodoviária. Foram encenadas mais de 300 apresentações em toda a cidade, atingindo um público superior a 43.700 pessoas. Somente nas escolas do DF foram 282 apresentações, abrangendo cerca de 30 mil alunos (Palumbo e cols., 2002).

#### **7) Fórum Permanente pela Paz no Trânsito**

No mês de agosto de 1997, na oitava reunião do Fórum, foi proposta e aprovada uma nova caminhada pela Paz no Trânsito, no dia 21 de setembro, no Parque da Cidade (Anexo IV). Completava-se um ano da Campanha. O Correio Braziliense, nesse mês, fez, novamente, uma ampla divulgação da nova edição da Caminhada, com a publicação de várias notícias que a anunciavam (Anexo XVI):

- 11/09/97: “Grande festa para tornar o trânsito mais civilizado: nova edição da caminhada promete repetir, no dia 21, o sucesso da manifestação que reuniu 25 mil pessoas no Eixão em 1996”.
- 20/09/97: “A paz invade o Parque: a caminhada pela Paz no Trânsito reunirá milhares de manifestações no Parque da Cidade, a partir das 9h da manhã”.

O Quadro 1, a seguir, apresenta, em esquema, um resumo do histórico das Campanhas pela Paz no Trânsito e pelo Respeito à Faixa de Pedestre, em Brasília-DF, descrito até aqui.





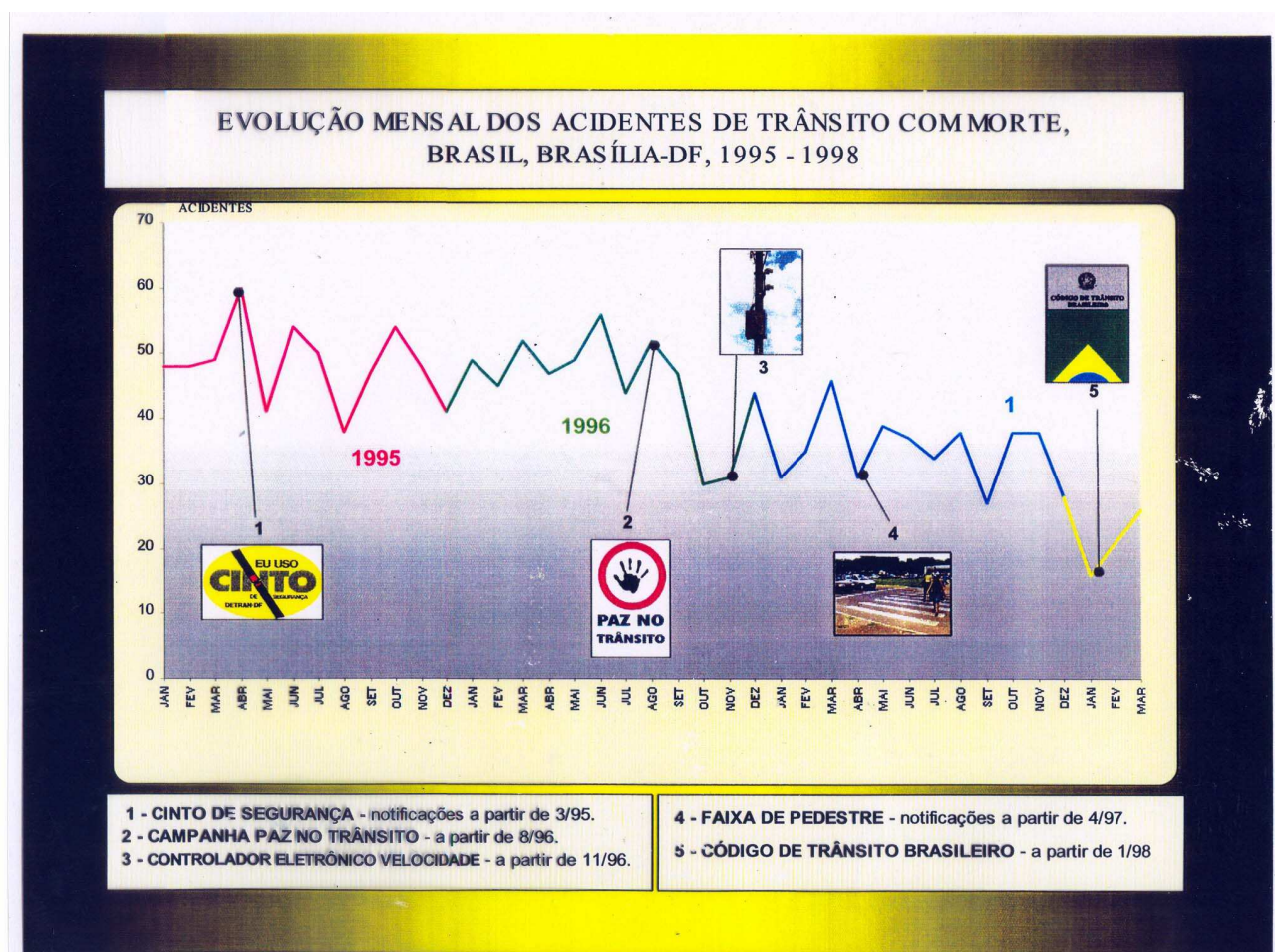
## Índices Estatísticos

Os dados estatísticos descritos, a seguir, foram produzidos e fornecidos pelo Detran-DF. Até o ano de 1994 não havia, no Detran/DF, uma padronização na coleta e no tratamento dos dados sobre acidentes de trânsito. A partir do ano de 1995 instalou-se um procedimento padrão para tal, denominado Sistema de Informação de Acidentes de Trânsito (SAT), vinculado ao Detran/DF. Este sistema envolve os órgãos da Polícia Civil, Polícia Militar, IML e Secretaria de Saúde, do DF, junto ao Detran/DF, que participam como fonte para coleta de dados sobre acidentes e vítimas no trânsito. Esses dados são tratados, analisados e, posteriormente, disseminados, com o objetivo de se obter números reais e confiáveis que servem para direcionar as ações do governo com relação à questão do trânsito, no âmbito do Distrito Federal. Sem o oportuno conhecimento de dados estatísticos sobre acidentes de trânsito, nenhum planejamento ou programa poderá ter, ajustadas, as suas ações e objetivos, à realidade. Por isso, a importância desse sistema integrado de coleta e tratamento de dados. O conhecimento do processo e dos procedimentos utilizados na geração desses dados imprime maior credibilidade às informações divulgadas.

A partir desse ponto, todos os dados estatísticos representados graficamente, em forma de Figuras e Tabelas, apresentam os resultados obtidos ao longo de todo o Processo da Campanha pela Paz no Trânsito e da implementação da prática cultural do Respeito à Faixa de Pedestre, permitindo comparar índices que antecederam esses períodos, com índices obtidos no auge desses acontecimentos e posteriormente a eles, até o ano de 1999.

É preciso considerar que a primeira medida, que começou a mudar a situação do trânsito de Brasília-DF, foi a obrigatoriedade do uso do cinto de segurança, em março de 1995. Depois disso, no final do ano de 1996, foram instalados os instrumentos eletrônicos

do controle de velocidade (pardais e barreiras eletrônicas). O período da Campanha pela Paz no Trânsito coincidiu com o início do controle de velocidade, em novembro de 1996. Em 1997, houve a implementação do Respeito à Faixa de Pedestre. A Figura 3<sup>1</sup> mostra a ordem cronológica dos acontecimentos fundamentais à redução da violência no trânsito.



Os dados dessa figura permitem observar, também, que houve uma grande redução na evolução mensal de acidentes fatais logo após a Campanha pela Paz no Trânsito, antes mesmo do início do controle eletrônico da velocidade. Após o início do Respeito à Faixa de Pedestre o índice de acidentes reduziu ainda mais. Apesar das oscilações ao longo dos meses, é possível observar uma tendência decrescente na curva após essas duas ações, que se manteve até o início do novo Código de Trânsito Brasileiro, no início de 1998.

<sup>1</sup> Figura elaborada pelo Núcleo de Pesquisa e Tratamento de Dados do Detran – DF.

A redução do número de vítimas fatais era registrada, mês a mês, no chamado Placar da Vida, que era um painel enorme colocado em frente ao Palácio do Buriti. O Placar funcionava para dar informações dos números da violência no trânsito e ao mesmo tempo servir como estímulo à população para que continuasse com uma nova postura no trânsito (Palumbo e cols, 2002). A Figura 4<sup>2</sup> ilustra o Placar da Vida.



Pode-se observar, nessa figura, que ocorreu uma grande redução, em torno de 71%<sup>3</sup>, no número de mortos no trânsito entre 1995 e 1998.

<sup>2</sup> Figura elaborada pelo Núcleo de Pesquisa e Tratamento de Dados do Detran – DF.

<sup>3</sup> Todas as porcentagens apresentadas na descrição de Figuras e Tabelas, e não incluídas no corpo destas, foram calculadas pela pesquisadora, com o objetivo de permitir uma melhor visualização da relação entre os dados.

Em uma pesquisa Vox Populi, realizada pelo Detran-DF, em dezembro de 1998, para avaliar a opinião da população a respeito das mudanças no trânsito, 74% dos entrevistados afirmaram que a violência no trânsito de Brasília-DF diminuiu, 13% disseram que continuou a mesma, 11% disseram que aumentou e 2% que não sabiam ou não responderam (Anexo XIX).

As figuras apresentadas a seguir ilustram a progressiva melhora no trânsito de Brasília-DF, no período compreendido entre os anos de 1995 e 1999.

A Figura 5 ilustra o índice de mortos, por 10.000 veículos/ano, em todo o Distrito Federal.

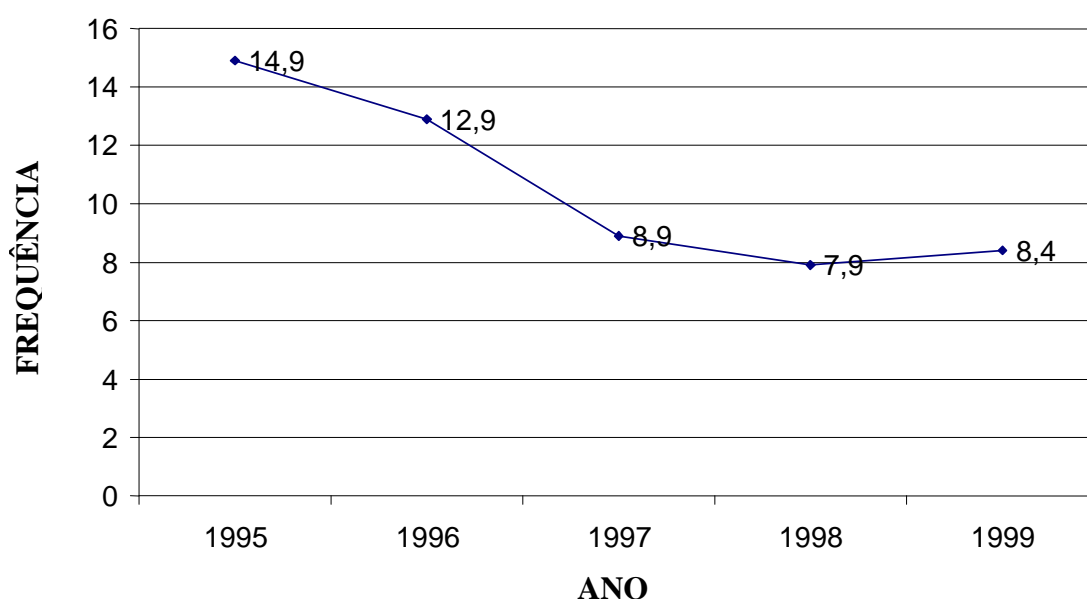


Figura 5: Frequência de mortes, por 10.000 veículos/ano, em todo o Distrito Federal, de 1995 a 1999.

Os dados mostrados nessa figura demonstram uma redução do índice de mortos, ao longo dos anos, com uma diminuição de 4 pontos entre 1996 e 1997, caracterizando a maior redução desses cinco anos.

A Figura 6 ilustra o índice de mortos, por 100.000 habitantes/ano, em todo o DF.

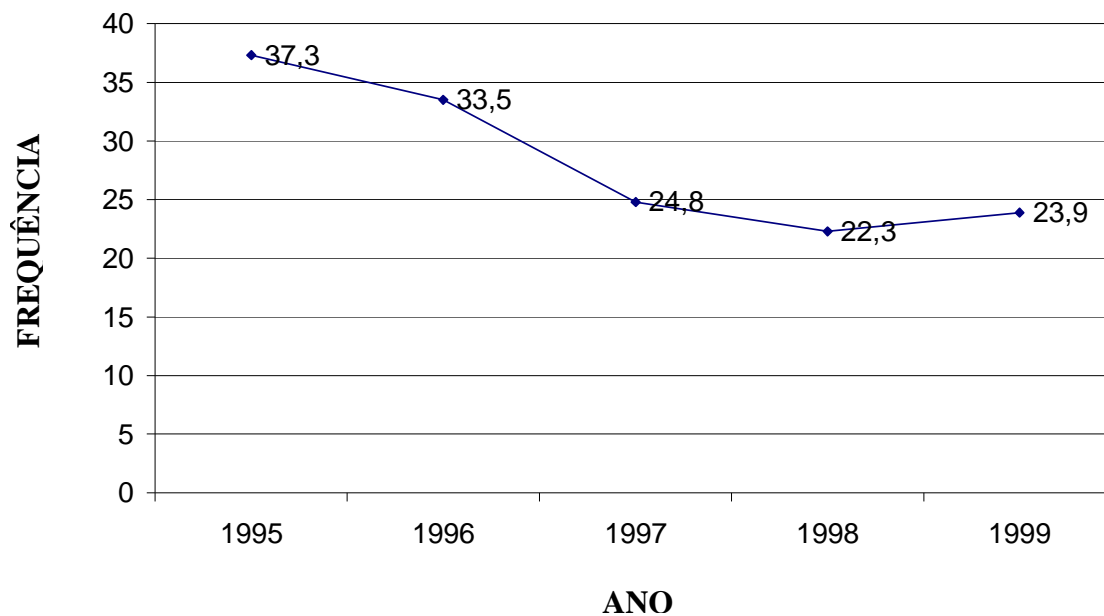


Figura 6: Frequência de mortes, por 100.000 habitantes/ano, em todo o Distrito Federal, de 1995 a 1999.

Os dados dessa figura mostram, também, uma redução do índice de mortos ao longo dos anos, com uma diminuição de 9 pontos entre 1996 e 1997, destacando-se, novamente, como a maior redução desses cinco anos.

A Figura 7 mostra o número de vítimas fatais, comparativamente ao aumento da frota de veículos, ao longo dos anos de 1995 a 1999, em todo o Distrito federal.

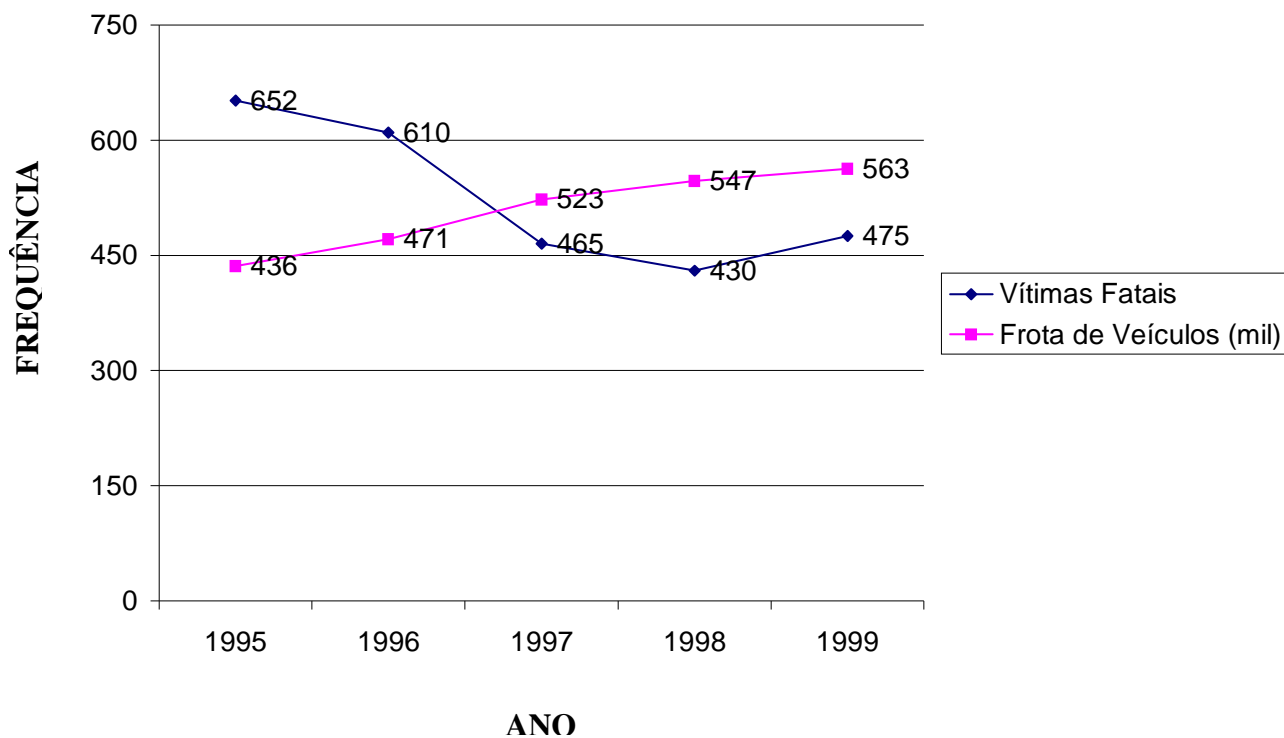


Figura 7: Frota de veículos registrados e vítimas fatais de acidentes de trânsito, em todo o Distrito Federal, de 1995 a 1999.

É possível observar que, entre 1996 e 1997 houve uma redução de 23,8% no número de vítimas fatais de acidentes de trânsito e um aumento de 11% na frota de veículos, representando os maiores índices nesses cinco anos.

Já a Figura 8 ilustra o número de acidentes, com morte, nas Vias Urbanas, por ano, em todo Distrito Federal.

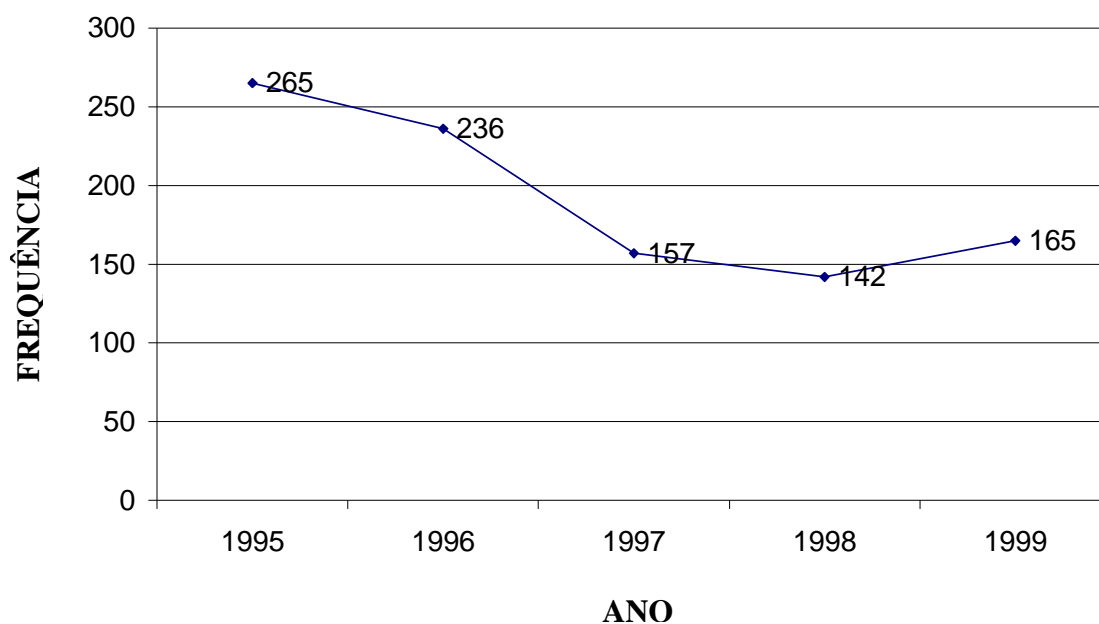


Figura 8: Frequência de acidentes, com morte, nas Vias Urbanas, em todo Distrito Federal, de 1995 a 1999.

A maior redução do número de acidentes fatais, nas Vias Urbanas, ocorreu novamente entre 1996 e 1997, sendo esta de 33,47%. Esse número ainda continuou caindo, reduzindo mais 9,56% entre 1997 e 1998.



A Figura 9 mostra a freqüência de acidentes fatais, nas Vias Urbanas do Distrito Federal, nos meses de setembro, outubro, novembro e dezembro de 1995 e 1996.

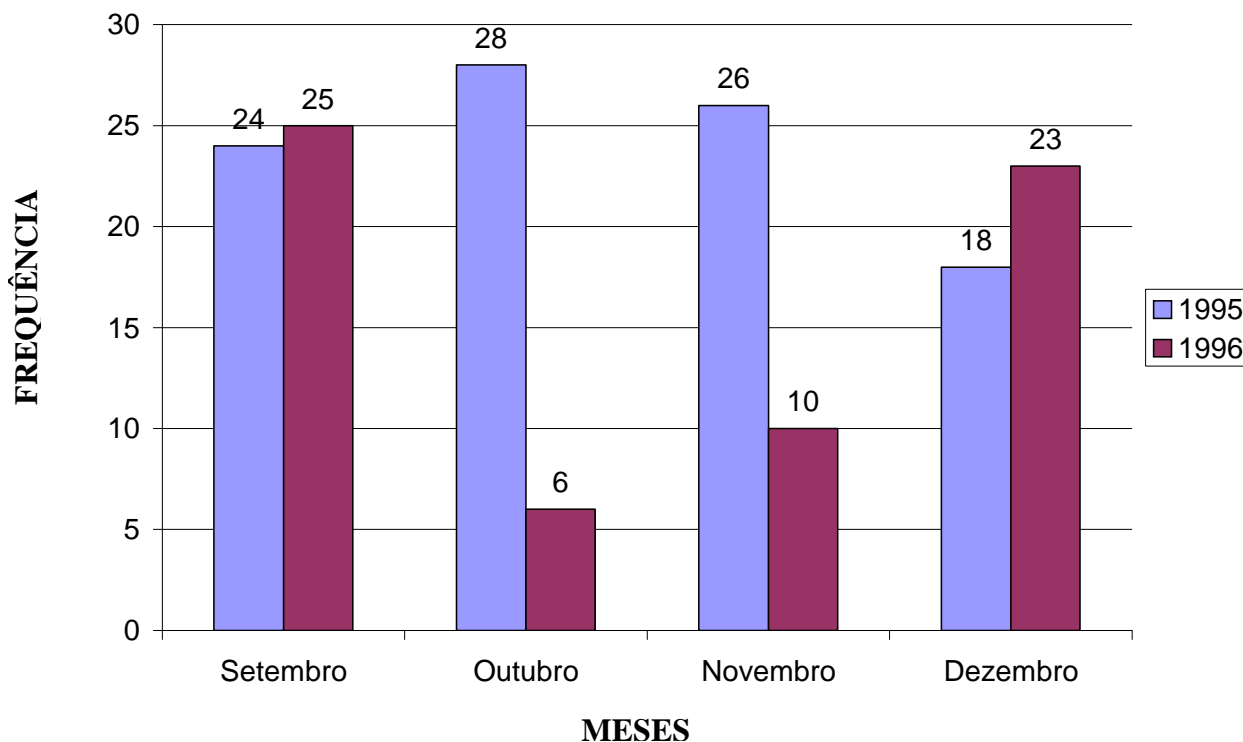


Figura 9: Frequência de acidentes, com morte, nas Vias Urbanas, em todo Distrito Federal, durante os meses de setembro, outubro, novembro e dezembro, nos anos de 1995 e 1996.

Nos meses de outubro e novembro de 1996 verifica-se uma redução significativa do número de acidentes fatais, comparativamente ao mês de setembro, do mesmo ano, em que houve a caminhada pela Paz no Trânsito. De setembro de 1996 para outubro de 1996 houve uma redução de 76% no número de acidentes. Os meses de outubro e novembro de 1996, quando comparados ao mesmo período de 1995, apresentam uma redução de 78,6% e 61,5% do número de acidentes, respectivamente.

A Figura 10 mostra a evolução do número de acidentes com morte, nas Vias Urbanas do Distrito Federal, por semestre e por ano.

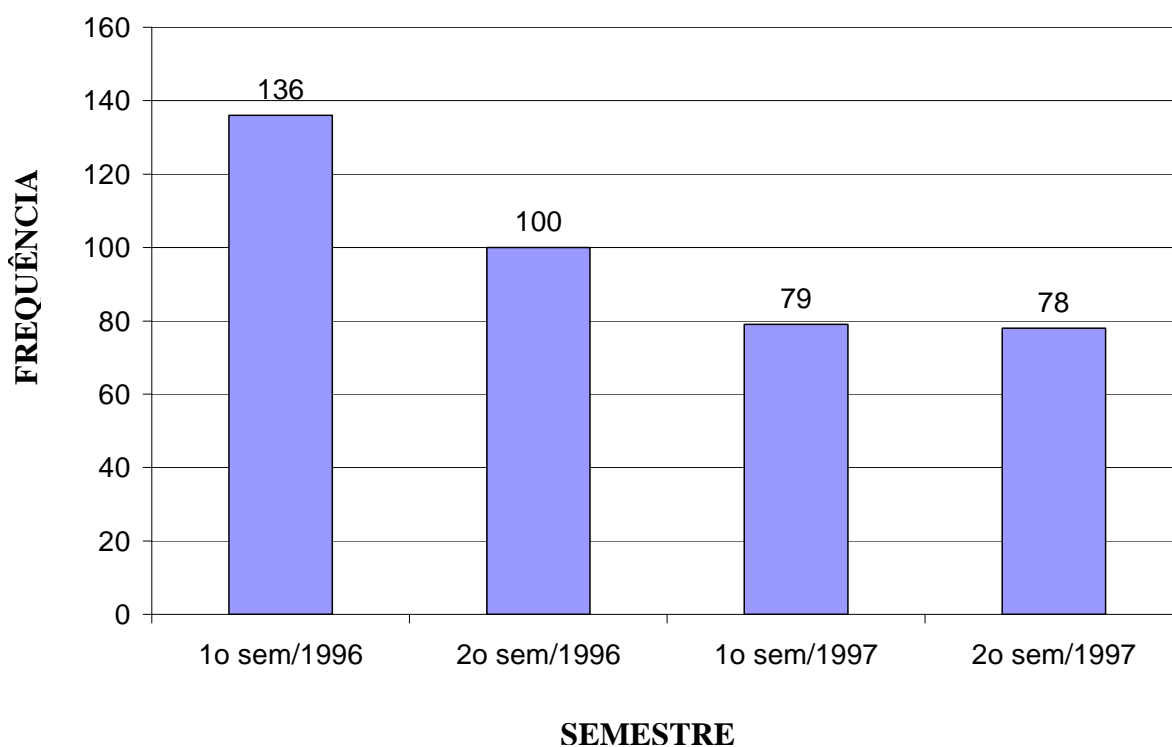


Figura 10: Número de acidentes com morte, nas Vias Urbanas, em todo Distrito Federal, por semestre, nos anos de 1996 e 1997.

Uma redução significativa no número de acidentes ao longo dos primeiro e segundo semestres de 1996 e 1997 fica evidente ao se observar a Figura 10. Do primeiro semestre de 1996 para o segundo, em que aconteceu a Campanha pela Paz no Trânsito, houve uma redução de 26,5% do número de acidentes fatais. Essa redução continuou a acontecer, ainda, do segundo semestre de 1996 para o primeiro de 1997, período em que houve a Campanha pelo Respeito à Faixa de Pedestre (21%).

A Figura 11 mostra a evolução do número de faixas de pedestre instaladas, por ano, em todo Distrito Federal.

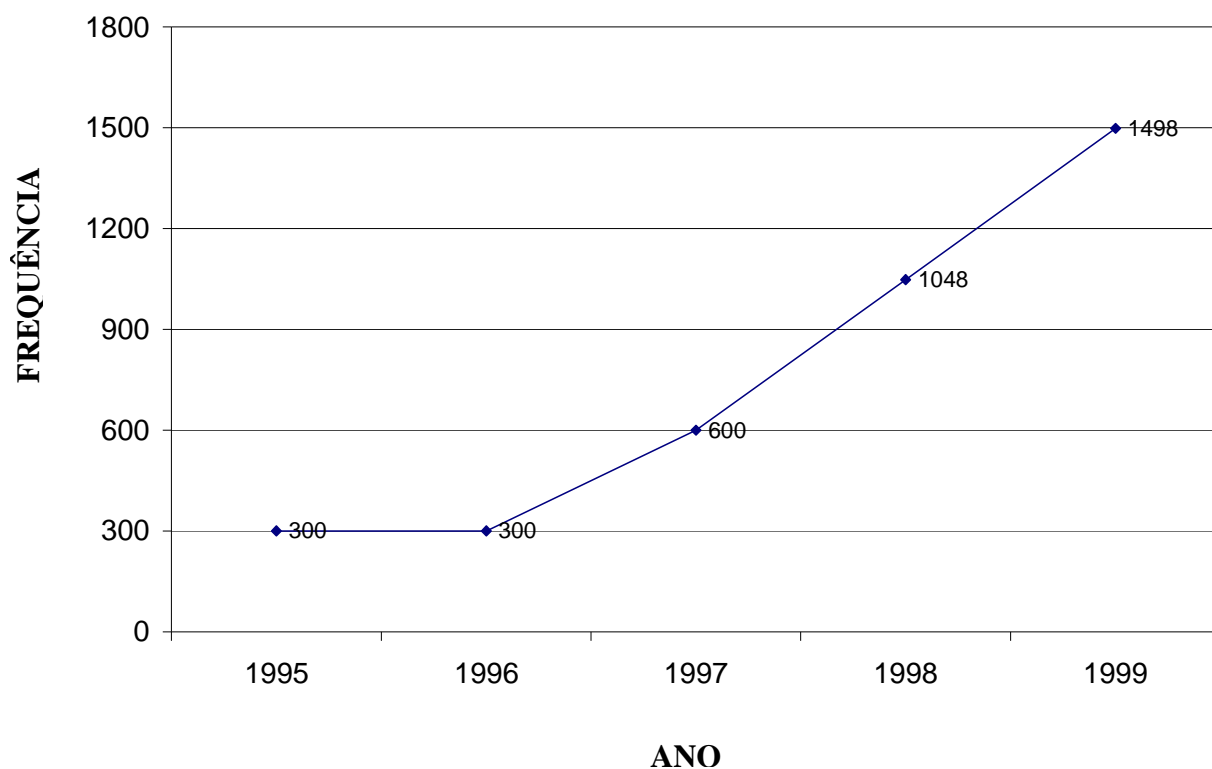


Figura 11: Número de faixas de pedestre, em todo Distrito Federal, de 1995 a 1999.

Os dados dessa figura mostram, claramente, um aumento de 50% no número de faixas instaladas em todo Distrito Federal, entre 1996 e 1997, continuando a subir esse número, a partir daí, até o ano de 1999, em torno de 40%.

A Tabela 1 mostra o total de acidentes e de atropelamentos de pedestres, com morte, em todo o Distrito Federal, incluindo os atropelamentos ocorridos na faixa de pedestre.

Tabela 1: Total de acidentes, de atropelamento de pedestres e de atropelamento de pedestres na faixa, com morte, ocorridos em todo o DF, por ano.

Número de acidentes com morte	Ano				
	1995	1996	1997	1998	1999
Total de acidentes	578	545	422	365	432
Total de atropelamentos de pedestres	288	<b>258</b>	<b>191</b>	150	188
Atropelamentos na faixa	0	0	2	1	3

Os dados dessa figura mostram uma redução de 22,6% no número total de acidentes e de 26% no número de atropelamentos fatais de pedestres, entre os anos de 1996 e 1997, caracterizando-se, assim, como as maiores reduções ocorridas em todos os anos indicados.

A Figura 12 mostra a proporção de atropelamentos de pedestres, em todo o Distrito Federal, em relação ao total de acidentes, com morte, por ano.

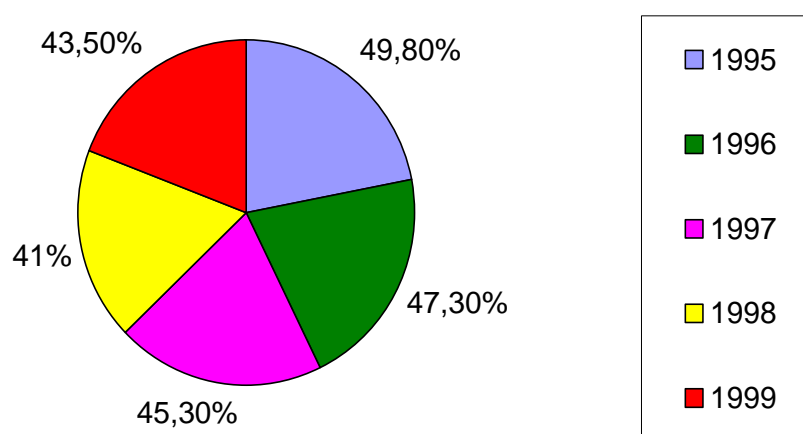


Figura 12: Porcentagem de atropelamentos de pedestres em relação ao total de acidentes ocorridos, com morte, em todo o Distrito Federal, de 1995 a 1999.

Os resultados mostram uma redução gradual da porcentagem de atropelamentos de pedestres de 1995 a 1998, destacando-se uma redução de 4,5% de 1995 a 1997.

A Figura 13 mostra o número de atropelamentos de pedestres, nas Vias Urbanas do Distrito Federal, no período de 1995 a 1999.

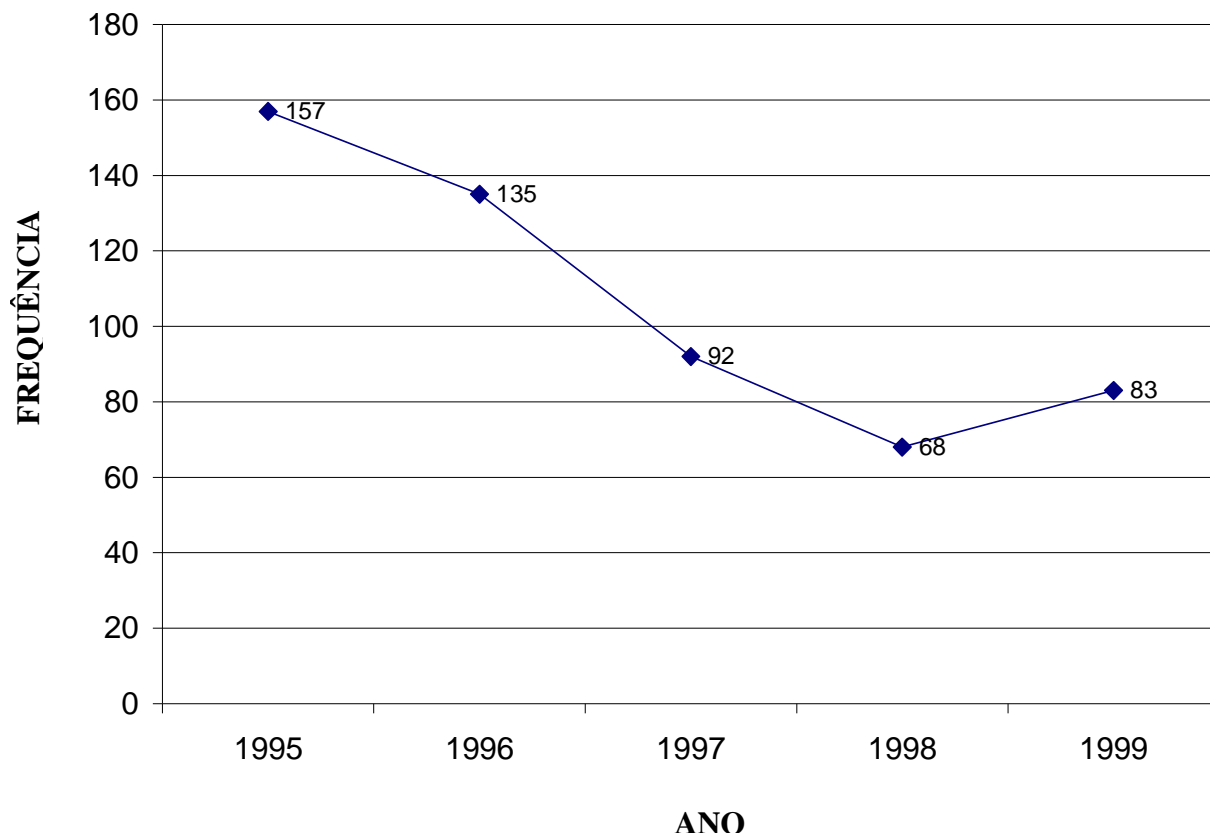


Figura 13: Frequência de atropelamento de pedestres, com morte, nas Vias Urbanas, em todo Distrito Federal, de 1995 a 1999.

Uma redução de 31,9% no número de atropelamentos fatais nas Vias Urbanas entre os anos de 1996 e 1997, fica evidenciada nos dados dessa figura, que mostra, ainda, essa redução como a maior ocorrida nos anos de 1995 a 1999.

A Figura 14 mostra a evolução do número de pedestres, vítimas fatais, nas Vias Urbanas do Distrito Federal, por semestre, nos anos de 1996 e 1997.

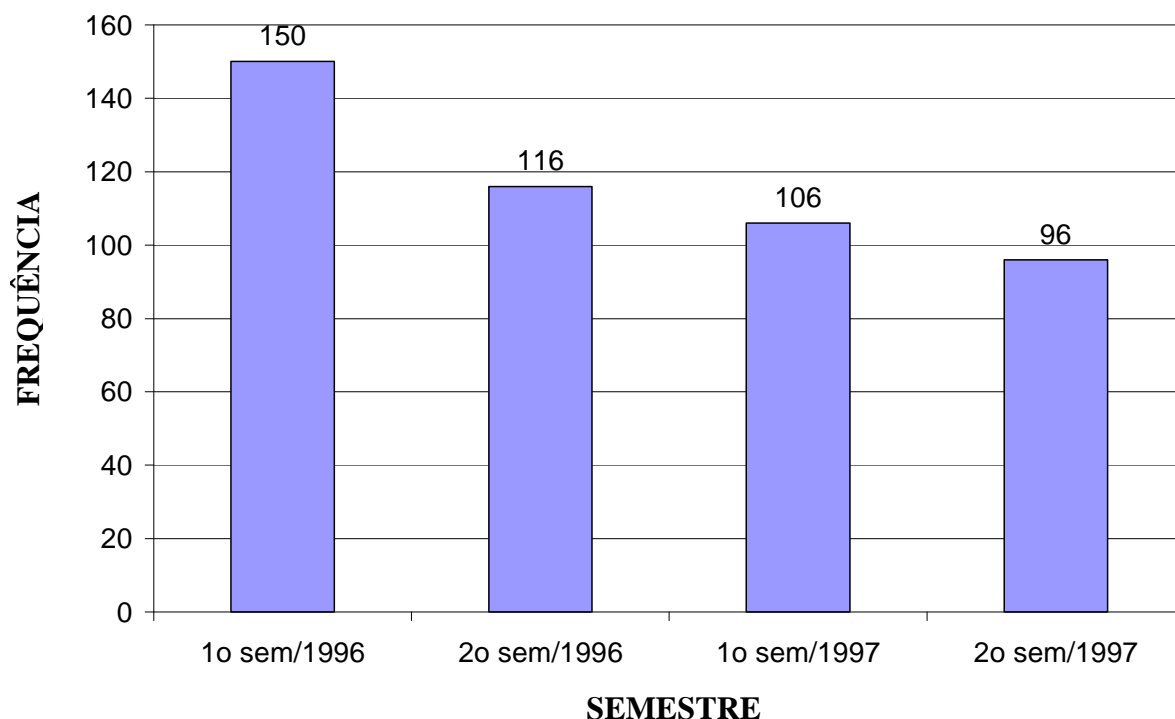


Figura 14: Número de pedestres, vítimas fatais, nas Vias Urbanas, em todo Distrito Federal, por semestre, nos anos de 1996 e 1997.

Os dados dessa figura mostram uma expressiva redução no número de pedestres mortos ao longo dos semestres dos anos indicados. Do primeiro semestre de 1996 para o segundo, em que aconteceu a Campanha pela Paz no Trânsito, houve uma redução de 22,7% no número de pedestres mortos. Essa redução continuou acontecendo, ainda, do segundo semestre de 1996 para o primeiro de 1997, período em que houve a Campanha pelo Respeito à Faixa de Pedestres, atingindo o índice de 15,88%.

A Tabela 2 mostra uma comparação entre o percentual de atropelamentos e o total de acidentes, com vítimas, antes e após o Respeito à Faixa de Pedestre.

Tabela 2: Comparação do percentual de atropelamentos com o total de acidentes, com vítimas, antes e após a obrigatoriedade do Respeito à Faixa de Pedestre, no Distrito Federal, nos anos de 1996 e 1997.

Meses	1996			1997		
	Atropelamentos	Acidentes com Vítima	Perc. de atrop. (%)	Atropelamentos	Acidentes com Vítima	Perc. de atrop. (%)
Janeiro	128	498	25,70	107	411	26,03
Fev-Mar	315	1031	<b>30,55</b>	214	845	<b>25,33</b>
Abr-Dez	1353	4556	<b>29,70</b>	1005	3944	<b>25,48</b>
Total	1796	6085	<b>29,52</b>	1326	5200	<b>25,50</b>

Os números apresentados nessa tabela revelam uma redução de 5,22% no percentual de atropelamentos ocorridos nos meses de fevereiro e março, entre os anos de 1996 e 1997. Foi nesses meses do ano de 1997 que a Campanha e instrução da população sobre o Respeito à Faixa de Pedestre implementou-se. Nota-se, também, uma diminuição de 4,22% na porcentagem de atropelamento no período de abril a dezembro de 1996 para o mesmo período em 1997, em que a lei sobre a faixa de pedestre passou a funcionar. Em termos gerais, os totais indicam uma redução de 4,02% nos atropelamentos entre os anos de 1996 e 1997.



## DISCUSSÃO

Brasília-DF, patrimônio da humanidade, é uma cidade planejada para favorecer a circulação de automóveis, com pistas largas e extensas, que estimulam o excesso de velocidade, principal causa dos acidentes de trânsito. No início da década de 90 os limites médios de velocidade de 60Km/h nas vias urbanas e de 80Km/h nas rodovias, eram descumpridos pela grande maioria dos motoristas que, constantemente, desrespeitavam as leis de trânsito. A velocidade média atingia os 90Km/h nas Vias Urbanas. “Quanto maior a velocidade, maior o risco. Óbvio! É possível de se demonstrar isso... tem trabalhos técnicos”, explica o técnico de trânsito Prof. David Duarte. O resultado disso era a consideração de Brasília como uma das cidades brasileiras mais violentas no trânsito. Não só pelos números, mas pela violência dos desastres. Além disso, o número de pedestres atropelados era muito alto (Affonso & cols., 1999; Palumbo & cols., 2002).

Dessa forma, o comportamento do motorista era completamente inadequado, caracterizando uma postura agressiva e irresponsável, imprimida pela impunidade. Além disso, os acidentes eram tidos como um fenômeno impessoal e natural, desprovido totalmente de qualquer atributo que imputasse responsabilidade aos envolvidos (Palumbo & cols., 2002). “Os acidentes aqui sempre mexeram... Chamados acidentes quando na realidade não é acidente. Não é obra do acaso. Isso tem explicação. É um desastre, uma tragédia. E a gente sabe o porque”, afirma, ainda, o Prof. David, da UnB.

Diante da situação preocupante, em 1996, Brasília se inquietou e articulou uma mobilização social que contou com o envolvimento de várias pessoas e entidades importantes, para a formação de um movimento que garantiu a presença fundamental e marcante da sociedade civil junto às ações do governo. A redução do número de vítimas fatais, de acidentes de trânsito e de atropelamentos, e a implementação do Respeito à Faixa de Pedestre, no Distrito Federal, não se deu isoladamente pelas ações do governo, mas sim,

e principalmente, pela grande adesão da imprensa local e da parceria formada com a sociedade brasiliense, esta, a maior responsável pelo sucesso alcançado.

O presente trabalho teve como objetivo identificar o papel de algumas dessas importantes pessoas e instituições, que produziu mudanças no repertório comportamental de motoristas e pedestres, estabelecendo a prática cultural do Respeito à Faixa de Pedestre, em Brasília-DF. Objetivou-se identificar quais foram às contingências entrelaçadas responsáveis pelo estabelecimento dessa prática cultural, buscando discutir esse fenômeno à luz dos conceitos de macrocontingência e de metacontingência.

### **Histórico**

De acordo com o histórico descrito na seção de Resultados (item Histórico), a mobilização social da Campanha pela Paz no Trânsito teve como desencadeador a série de reportagens divulgadas pelo jornal Correio Braziliense, no mês de agosto de 1996. O Correio Braziliense é o jornal da imprensa escrita de maior circulação na cidade de Brasília. Ele pode ser considerado como um jornal da ‘Mídia de Massa’ por seu produto final se enquadrar na caracterização desse tipo de trabalho que envolve, historicamente, produtos de informação e entretenimento, centralmente produzidos e padronizados, que são distribuídos a grandes públicos por vias diferentes. A mídia impressa é uma dessas vias (Dizard, 1998).

As notícias impressas sobre trânsito parecem ter sido de fundamental relevância na geração de estímulos antecedentes, escritos e pictóricos, que caracterizavam o conteúdo das notícias publicadas, e que passaram a exercer controle sobre uma classe de respostas de motoristas e pedestres. O poder da mídia moderna e das tecnologias de informação sobre o comportamento das pessoas, através da manipulação de estímulos que evoquem ou eliciem respostas especificamente planejadas, parece ser a essência da propaganda. Por isso, a

descrição dos processos comportamentais subjacentes à veiculação da notícia, e seus possíveis efeitos sobre o comportamento do leitor, é muito importante (Laitinen & Rakos, 1997; Rakos, 1993).

A divulgação intensa do Correio Braziliense sobre a violência do trânsito de Brasília-DF à época da Campanha pela Paz no Trânsito, principalmente nos meses de agosto e setembro de 1996, parece ter sido um forte exemplo da possível influência da mídia sobre o comportamento das pessoas (ver Figura 1). De forma semelhante a Rakos (1993), a análise do relato de algumas manchetes das notícias nesse período permitiu identificá-las como estímulos discriminativos, como regras – quando estímulos alteradores de função – e como operações estabelecedoras, para comportamentos de motoristas e pedestres.

As manchetes das notícias podem servir como estímulos discriminativos para alguns comportamentos verbais como o textual e o intraverbal (e.g. comentar com outras pessoas sobre o conteúdo das notícias, avisar sobre os riscos no trânsito, conversar sobre as leis de trânsito, etc). Michael (1980, 1982) afirma que quando uma condição de estímulo é identificada como um estímulo discriminativo, há sempre a implicação de que ele controla algum comportamento no sentido de que este é mais forte (frequência, resistência para diminuir, etc) na presença dessa condição do que na sua ausência. Além disso, há uma frequência diferencial do responder na presença do estímulo discriminativo, que se torna mais provável de ocorrer, do que na ausência do mesmo, devido a uma história diferencial de reforçamento na presença e ausência desse estímulo. No caso dos comportamentos descritos acima, eles se tornam mais prováveis de ocorrer depois que as pessoas lêem as notícias, porque estes produzem consequências reforçadoras como estar informado dos perigos no trânsito, se informar sobre as leis, ser agradecido por alertar outros, evitar multas, entre outras.

Porém, as notícias não funcionam como estímulos discriminativos para comportamentos no trânsito. As notícias têm efeito evocativo somente nos exemplos citados. Os estímulos discriminativos para os comportamentos que são relevantes no trânsito, como não ultrapassar o limite de velocidade, obedecer à sinalização, entre outros, estão na própria situação de trânsito. Nesses casos, as notícias podem ter o papel de regras, funcionando como estímulos que alteram a função de outros estímulos – discriminativos, neutros ou reforçadores. Mas elas não evocam diretamente o comportamento. Os efeitos das regras, quando funcionam como estímulos alteradores de função, são atrasados, e os efeitos de estímulos discriminativos são imediatos. O estímulo discriminativo evoca imediatamente o comportamento, ao passo que os efeitos dessas regras são observados, freqüentemente, depois de um certo tempo. Há uma separação temporal entre a contingência descrita e os estímulos evocativos. Isso fica evidenciado porque o comportamento é emitido apenas quando estes estímulos aparecem (Albuquerque, 2001; Mistr & Glenn, 1992; Sanabio & Abreu-Rodrigues, 2002; Schlinger, 1993).

Alguns exemplos de manchetes do Correio Braziliense, que podem ter funcionado como estímulos alteradores de função, estão identificadas abaixo (Anexo VIII):

- 04/08/96: “A diferença não é deles, é da cidade: as ruas de Taguatinga não têm lugar para quem anda de muletas ou para os que vivem sobre a cadeira de rodas”.
- 20/08/96: Imprudência é a morte: falta de atenção dos motoristas e direção perigosa são as maiores causas de acidentes fatais nas rodovias do DF.
- 24/08/96: “Marcelo e Adélio, mais 2 mortos no trânsito: motociclista de 27 anos sofre acidente no Eixo Monumental e homem de 62 é atropelado na L2 Sul”.
- 30/08/96: “Excessos noturnos: Detran flagra motoristas a mais de 90Km/h e pedestres atravessando o Eixão sem usar as passarelas”.

- 12/09/96: “Senado endurece as leis do trânsito: projeto de novo código obriga uso de cinto e airbag em todo o país e prevê até seis anos de cadeia para homicídio culposo”.
- 19/09/96: “Família atropelada na contramão: carro desgovernado sobe nas calçadas e atinge mulher e suas filhas”.

Pode-se sugerir, assim, que essas notícias podem ter estabelecido, isto é, alterado a função discriminativa de vários estímulos presentes no trânsito, como os pedestres, os deficientes físicos, os motociclistas, os ciclistas, as placas de sinalização, o limite de velocidade das vias, velocímetro do carro, o uso do cinto, entre outros. Portanto, pode-se considerar que estes estímulos adquiriram funções discriminativas e evocativas como resultado das regras noticiadas. Pois, para que estas notícias fossem consideradas como estímulos discriminativos para comportamentos no trânsito, seria necessária uma correlação com uma história de reforçamento diferencial que estabelecesse tal função para as notícias, o que não ocorreu nesse caso (Albuquerque, 2001; Michael, 1980, 1982).

Possivelmente, estes estímulos passaram, então, a controlar de forma mais eficiente os comportamentos de motoristas, pedestres e todos os outros envolvidos no dia-a-dia do trânsito, produzindo consequências reforçadoras como não se envolver em acidentes, não atropelar pedestres, entre outras.

Dessa forma, as notícias funcionando como regras, além de alterar a relação entre os estímulos discriminativos que estão no trânsito e os comportamentos das pessoas no trânsito, podem, também, alterar o valor reforçador de uma consequência. Função esta que se assemelha muito ao efeito estabelecedor das Operações Estabelecedoras: uma operação ambiental que altera, momentaneamente, a efetividade reforçadora de algum objeto, evento ou estímulo (Michael, 1993).

Porém, a dificuldade em identificar o aumento do valor reforçador das consequências dos comportamentos emitidos no trânsito, não permitiu uma caracterização

tão clara das notícias como Operações Estabelecedoras. Mas algumas notícias sugeriram um efeito alterador mais provável do valor reforçador de consequências como, por exemplo, estar vivo por não se envolver em acidentes de trânsito. Alguns exemplos (Anexo VIII):

- 18/08/96: “Trânsito assassino: no DF, de cada 100 mil, 42 morrem em acidentes causados por alta velocidade”.
- 18/08/96: “Sangue no Asfalto: trânsito já matou este ano 422 pessoas no Distrito Federal. São duas mortes por dia, uma a cada 12 horas”.
- 22/08/96: “Vidas dilaceradas: além de mortes, acidentes causam ferimentos com graves seqüelas. Hospital de Base já atendeu 4.126 vítimas em 1996”.
- 26/08/96: “Quase uma vítima por hora: das 11h de sábado até às 17h de ontem 24 pessoas sofreram acidentes de trânsito no DF”.
- 08/09/96: “A capital das mortes: Brasília é a campeã na violência do trânsito. Carros matam duas vezes mais que a média mundial”.
- 01/09/96: “Quase 80 morreram em agosto: números parciais do IML sugerem que os acidentes de trânsito feriram, só no mês passado, cerca de 1170 pessoas no DF”.
- 30/09/96: “Fim de semana violento: o trânsito faz mais quatro vítimas nas ruas da cidade”.

Portanto, a disseminação da informação através da mídia introduz estímulos que, muitas vezes, podem estabelecer condições que resultam em mudanças de comportamentos e que podem adquirir propriedades reforçadoras (Laitinen e Rakos, 1997; Rakos, 1993).

A pesquisa de opinião, diária, realizada pelo Correio Braziliense no início da Campanha pela Paz no Trânsito, mostrou o grande interesse e preocupação da população com a violência no trânsito, gerada pela forte divulgação de notícias a esse respeito na época. A série de reportagens sobre o trânsito alcançou o interesse de 70% dos leitores,

demonstrando, como afirma Traquina (2001), o poder do jornalismo não só na projeção social dos assuntos sociais, mas também no enquadramento desses assuntos como fonte de discussão pública. Este fato também pode ser evidenciado pela grande Caminhada pela Paz no Trânsito, no dia 15 de setembro de 1996, organizada pelo jornal, que revelou o engajamento da sociedade brasileira contra a tragédia que representava o trânsito da cidade.

Outro sinal de que a campanha causou impacto sobre a população foi a utilização do símbolo da campanha – uma placa de trânsito com uma mão aberta no centro – em forma de adesivos estampados nos vidros dos carros. Esse símbolo da ‘mãozinha’ sinalizava que aquele motorista era adepto da campanha, podendo sensibilizar outros motoristas, pois estabelecia uma ocasião para que estes emitissem comportamentos mais favoráveis no trânsito, como ter mais paciência, diminuir a velocidade, respeitar a sinalização, entre outros. Agindo assim, poderiam ser reforçados socialmente por outros motoristas e pedestres. A ‘mãozinha’, então, parece ter se tornado um estímulo discriminativo que controlava comportamentos favoráveis no trânsito, pois de acordo com Catania (1999) e Michael (1980, 1982), quando uma condição de estímulo se torna efetiva como um sinal, ela é identificada como um estímulo discriminativo, porque passa a controlar alguns comportamentos que são mais fortes na sua presença do que na sua ausência.

É interessante observar que a criação do novo programa do governo para as questões de trânsito – Programa Paz no Trânsito – lançado em outubro de 1996, parece ter sofrido fortes influências da Campanha pela Paz no Trânsito, iniciada pelo Correio Brasileiro, em agosto de 1996. No final do mês de setembro, o Correio publicou duas matérias denunciando a falha do governo em cumprir com as ações propostas em seu primeiro programa:

- 29/09/96: “Um pacote que não saiu das gavetas: medidas anunciadas pelo GDF para reduzir acidente de trânsito em Brasília ficam no discurso e esbarram na burocracia”.
- 29/09/96: “Nada de novo no trânsito: é preciso que o Governo do DF rompa com a inércia e saia à rua para enfrentar a guerra no trânsito”.

Essas matérias denunciativas, em setembro de 1996, sobre a negligência do governo na consecução de providências com relação ao trânsito, anunciadas no programa anterior – Programa de Segurança para o Trânsito – de julho de 1995, parece ter contribuído para a criação e lançamento de um novo programa, em outubro de 1996.

Outra evidência da influência da Campanha pela Paz no Trânsito sobre as ações do governo foi a nomeação desse novo programa – Programa Paz no Trânsito – utilizando a denominação já encabeçada pelo Correio Brasiliense em sua campanha. Esse fato parece indicar que o governo aproveitou-se da forte repercussão da campanha do jornal, que já contava com grande adesão da população de Brasília, representada na grande Caminhada pela Paz no Trânsito, no mês anterior, para renomear seu programa para um nome que já era conhecido pelo povo e que possuía credibilidade.

Tanto o governo parece ter reconhecido a importância e a forte influência da mídia na formação de opiniões e atitudes das pessoas, que uma das ações ampliadas no novo programa se referiu à organização de campanhas de publicidade para conscientização dos cidadãos sobre os problemas no trânsito (Medida 12 - Anexo VII).

O papel do Fórum Permanente pela Paz no Trânsito parece ter sido fundamental para evitar o aparecimento do Governo-DF com uma atitude autoritária e com outros interesses por detrás. Com o Fórum, as decisões passaram a ser descentralizadas das mãos do próprio governo e passaram a ser tomadas por uma equipe da sociedade civil, juntamente com representantes do Governo.



Quando Skinner (1953/2000) discorre sobre a diversificação do controle, ele aponta esta como uma boa solução, ao se distribuir o controle do comportamento entre muitas agências que têm pouco em comum e que por isso, provavelmente, não se juntariam em uma unidade despótica. Este é um argumento a favor da democracia, contra um totalitarismo, no qual todas as agências são colocadas sob o controle de uma única super agência. O Fórum parece ter sido uma solução semelhante a essa, com várias instituições reunidas a favor de uma única causa, tirando o governo como o centralizador e o grande controlador das decisões, diminuindo seu caráter normalmente associado a um controle autoritário, mas ao mesmo tempo, contando com o respaldo dele mesmo.

As ações promovidas pelo Fórum (palestras, campanhas educativas, o Dia da Reflexão) consistiram, basicamente, no fornecimento de regras para o comportamento de motoristas e pedestres. Novamente, aqui, muito provavelmente, essas regras parecem funcionar como estímulos alteradores de função dos estímulos presentes no trânsito. Essas regras especificavam formas de conduta a serem seguidas naquele presente momento, com o intuito de promover, a longo prazo, uma melhor qualidade no trânsito de Brasília, preservando um maior número de vidas. Nesse momento, a regra é dada, sob o controle dessa contingência a longo prazo objetivada, para qual o comportamento governado por regras se direciona. A intenção é que o comportamento comece a ser governado por essas regras, mas que, com a passagem do tempo, esse controle passe para a própria contingência (Mallot, 1988). É necessário recorrer ao estabelecimento de regras, pois de acordo com esse mesmo autor, as contingências que formam a base da maioria das culturas são contingências que não agem diretamente sobre o comportamento, e especificam resultados atrasados. Por causa da sua ineficiência comportamental, na grande maioria das vezes, recorre-se ao suporte das contingências que agem diretamente, estabelecidas pela afirmação de regras.

A Polícia Militar, durante a Campanha pelo Respeito à Faixa de Pedestre, também recorreu ao uso de regras nos três meses de campanha até o início da aplicação de multas. De acordo com Todorov (1987), quando mudanças são propostas é preciso um trabalho de determinação de regras específicas, de providenciar consequências imediatas para o seguimento delas e de avaliação dessas regras. O trabalho da Polícia de instruir motoristas e pedestres sobre a nova prática consistia no fornecimento de regras sobre o novo tipo de conduta que iria ser exigido num futuro próximo. As regras como estímulos verbais especificadores de uma contingência (Hayes, 1989; Skinner, 1969/1984), nesse caso, especificavam a preferência do pedestre ao motorista, na faixa, no momento da travessia. Para instruir os motoristas, os guardas paravam os carros antes da faixa e davam a preferência aos pedestres. O pedestre atravessava a via e o comportamento do motorista, de parar antes da faixa, era reforçado socialmente pela aprovação dos guardas e dos pedestres, além de servir como modelo para o comportamento dos outros motoristas que se aproximavam da faixa de pedestre. Os pedestres também recebiam instruções dos guardas sobre como deveriam proceder no momento da travessia. O comportamento deste último era reforçado, positivamente, pela aprovação dos guardas e pelo comportamento dos motoristas de pararem os carros. A partir do dia 1º de abril o pedestre, então, passou a ser o estímulo discriminativo para o comportamento do motorista de parar o carro, que era reforçado positivamente pela travessia do pedestre e pela aprovação de outros motoristas; ou negativamente, no caso em que ele parava para evitar uma multa. No momento em que a lei entrou em vigor, as regras deixaram de ser dadas pela Polícia e passaram a ser dadas pelo próprio Estado, através do início do dever de obediência à 'lei da faixa'.

Skinner (1953/2000) afirma que as agências governamentais descrevem seus procedimentos de controle através da elaboração de leis. Ele aponta que a lei é uma regra de conduta que especifica as consequências de certas ações e que regem o comportamento.

Com o início do vigoramento da lei, quem não a obedecesse seria multado. Skinner (1953/2000) adverte sobre a pobreza da punição como técnica de controle e afirma que esta é, freqüentemente, usada por qualquer grupo social. Afirma, ainda, que o grupo exerce controle sobre seus membros através do poder de punir o “mau” comportamento. No caso das agências de controle que servem ao governo, como no caso da Polícia Militar, elas adotam a distinção entre legal e ilegal e punem o comportamento ilegal que rompe com a lei estabelecida.

O índice de multas, logo nos primeiros dias em que a lei passou a vigorar, foi alto. Cerca de 650 multas, na primeira semana de abril, foram aplicadas. Depois disso, mesmo com o cancelamento da multa do Tipo I, as multas do Tipo II continuaram a ser aplicadas, chegando a quase duas mil em um mês. Esse dado sugere que, para o estabelecimento do comportamento do motorista de parar na faixa de pedestre, foi fortemente necessário o uso da punição positiva através da aplicação de multas. Sustenta-se, assim, que a modelagem do comportamento por exposição direta às contingências de reforçamento caracteriza uma parte substancial da forma como se aprende: o organismo atua diretamente sobre o ambiente e obtém as conseqüências diretas de suas ações (Skinner, 1969/1984).

Além da aprendizagem por exposição direta às contingências, a aprendizagem por regras e modelação também foi fundamental para o estabelecimento do comportamento do motorista de respeito à faixa de pedestre.

O intenso trabalho de educação durante a Campanha pelo Respeito à Faixa de Pedestre, através da grande divulgação de regras pela mídia – Rede Globo e Jornal de Brasília – e, em especial, o Correio Braziliense no mês de março de 1997 (ver Figura 02), e de regras e modelos divulgados pelos grupos de teatro do Detran e da Polícia Rodoviária, parece ter surtido efeito na aprendizagem do comportamento do respeito à faixa.

A análise do relato de algumas manchetes de notícias no período do trabalho educativo, anterior à aplicação de multas, também permitiu identificá-las como regras funcionando como estímulos alteradores de função, para o comportamento do motorista de parar antes da faixa de pedestre.

A seguir, alguns exemplos desse tipo de manchete (Anexo XVI e XVII):

- 09/03/97: “Novas regras para o trânsito: medidas visam conscientizar motoristas em relação à faixa destinada ao pedestre, que será o próximo alvo da Campanha do GDF” (Correio Braziliense).
- 09/03/97: “Faixa de Pedestre dará multa: em abril, motorista que não respeitar faixa vai pagar R\$53,00” (Jornal de Brasília).
- 11/03/97: “Policiais militares levam leis do trânsito à escola: motorista que não respeita a faixa será multado a partir de abril” (Jornal de Brasília).
- 12/03/97: “Respeito à vida: a partir de abril, motorista que não der preferência ao pedestre paga multas que podem chegar a R\$ 70,77” (Correio Braziliense).
- 21/03/97: “Das salas de aula para as ruas: campanha educativa nas escolas instrui pedestres e motoristas. A partir de 1º de abril, parar na faixa será obrigatório” (Correio Braziliense).
- 31/03/97: “Desrespeito à faixa começa a ser multado amanhã: a partir de amanhã, o motorista que desrespeitar a faixa, não dando preferência a quem estiver atravessando a rua, será multado” (Jornal de Brasília).

Novamente aqui, os estímulos discriminativos para o comportamento de respeito à faixa estão na própria situação de trânsito. As notícias acima parecem ter estabelecido a função discriminativa de alguns estímulos tais como a própria faixa de pedestres, o pedestre com a intenção de atravessar a rua, a placa de sinalização da faixa, e outros. Estes estímulos adquiriram funções discriminativas e evocativas como resultado das regras

noticiadas e passaram a controlar, de forma mais eficiente o comportamento do motorista, que era reforçado socialmente por guardas e pedestres.

Os grupos de teatro do Detran e da Companhia da Polícia Rodoviária também contribuíram com o trabalho educativo, ao realizarem diversas apresentações nas ruas, durante as quais, regras eram fornecidas através de cenas que destacavam os princípios de segurança no trânsito, incluindo a travessia correta na faixa de segurança. Nessas encenações, os atores serviam de modelos para o comportamento dos motoristas, de parar o carro antes da faixa, e para os pedestres, de como realizar de forma correta a travessia. Dessa forma, os atores encenavam a nova relação de controle entre motoristas e pedestres, permitindo ao público, a aprendizagem por observação. Glenn (1991, 2003) e Mattaini (1996a) afirmam que a imitação é muito importante para o desenvolvimento de práticas culturais sofisticadas, pois muitas atividades culturais são transmitidas de uma geração para a outra através da imitação. Imitação não só de topografias comportamentais, mas também, de relações de controle, como enfatiza Glenn (2003), ao afirmar que em uma cultura, além da repetição do comportamento de um pelo outro, é necessária a repetição das contingências que mantêm esses comportamentos. Após a retirada dos guardas das ruas, quando a lei começou a vigorar, a relação de contingência que deveria ser estabelecida e repetida era entre os comportamentos do motorista e do pedestre. O pedestre se tornou o estímulo discriminativo para o comportamento do motorista de parar o carro antes da faixa, que produzia consequências reforçadoras através de reforçadores positivos sociais de outros motoristas e pedestres, ou evitando consequências aversivas, como a multa. Além disso, os próprios motoristas passaram a servir como modelo para outros motoristas pararem seus carros antes da faixa de pedestre.

Na primeira semana de abril os jornais divulgaram o grande número de multas que haviam sido aplicadas desde o dia 1<sup>o</sup>. Mais uma vez, a dificuldade em identificar o

aumento do valor reforçador das consequências dos comportamentos dos motoristas não permitiu uma caracterização tão clara das notícias como Operações Estabelecedoras. Mas estas sugeriram um provável efeito alterador do valor reforçador de consequências como, por exemplo, parar o carro antes da faixa porque evitava levar uma multa. Alguns exemplos (Anexo XVI e XVII):

- 02/04/97: “Balanço de 396 multas no primeiro dia: apesar de haver guardas de trânsito em cada quadra, as pessoas ainda hesitam na hora de parar na faixa” (Correio Braziliense).
- 01/04/97: “Motoristas começam a ser punidos: no primeiro dia de aplicação da lei, 396 foram multados no Plano Piloto por desrespeito à faixa” (Jornal de Brasília).

Pode-se sugerir que essas notícias também serviram para que os ‘leitores motoristas’ aprendessem com outros motoristas que foram multados e que, por sua vez, serviram como modelo do comportamento punido por não respeitar a faixa. Dessa forma, a divulgação de notícias de motoristas sendo multados, além de ressaltar a regra do respeito à faixa, serviu, também, como um modelo eficiente que afetava muitas pessoas ao mesmo tempo, livrando-as de uma exposição direta às contingências aversivas.

Porém, o período de aplicação de multas do Tipo I, foi pequeno, sendo cancelado pelo próprio Detran, para que este terminasse com as obras de engenharia, que envolviam pinturas de novas faixas de pedestre e remanejamento de outras, além da parte de sinalização com placas. Esse trabalho de reorganização foi fundamental, pois Vialle e Junior (2003) apontam a falta de critério e consistência no uso da faixa de pedestre, por parte dos órgãos responsáveis pela sinalização viária, como um fator externo que contribuiu para a falta de segurança dos pedestres. Além da responsabilidade de motoristas e pedestres para que acidentes sejam evitados e a lei seja cumprida, a localização adequada das faixas é um critério fundamental a ser considerado, para que os acidentes possam ser

minimizados e o direito de travessia segura do pedestre, respeitado. Além disso, essas obras tornaram as faixas de pedestre e as placas de sinalização de faixas, estímulos discriminativos mais salientes, permitindo uma melhor discriminação desses estímulos por parte de motoristas e pedestres, o que não vinha ocorrendo logo que a lei começou a valer.

Os jornais divulgaram (Anexo XVI e XVII):

- 05/04/97: “Detran suspende cobrança de multas: a partir de hoje, quem desrespeitar as faixas de pedestres será apenas advertido” (Correio Braziliense).
- 06/04/97: “Campanha educativa suspende multas: o grande número de multas, 650 só no Plano Piloto, e a enxurrada de reclamações dos motoristas fizeram o Detran rever cobrança de multas a quem não deu preferência aos pedestres na faixa” (Jornal de Brasília).

Além das obras de engenharia, após o início do cumprimento da lei, o Detran-DF lançou, em setembro de 1997, a campanha educativa “Dê Sinal de Vida”, na qual os pedestres foram ensinados a realizar um sinal com o braço antes de atravessar a rua. Essa campanha ilustra, mais uma vez, a importância da utilização de regras na aprendizagem de novos comportamentos. O Detran distribuía vários folhetos educativos, que ensinavam a travessia segura (Anexo XVIII). Os jornais, além de divulgarem a nova regra, também apresentavam a descrição de todos os passos de como os pedestres deveriam proceder para atravessar a via (Anexo XVI):

- 03/09/97: “Um sinal para atravessar na faixa: pedestre terá que acenar com a mão antes de fazer a travessia. Motoristas devem repetir o gesto para evitar acidentes” (Correio Braziliense).

A sinalização com o braço serviu como uma forma de engajar o pedestre na Campanha pelo Respeito à Faixa, atribuindo à ele uma maior participação e responsabilidade na realização de uma travessia segura. Dessa forma, o braço estendido

passou a ser mais um estímulo discriminativo que controlava o comportamento do motorista de parar o carro antes da faixa.

### **Índices Estatísticos**

Os dados estatísticos do Detran-DF demonstram, claramente, uma redução em todos os índices de ocorrências no trânsito, a partir do ano de 1995 até o ano de 1998. No ano de 1999 é possível observar um pequeno aumento nesses números, fato este que parece correlacionado com a mudança de governo do Distrito Federal e com o fim do Fórum Permanente pela Paz no Trânsito, no final de 1998. Essas mudanças parecem ter abalado um pouco a evolução positiva que vinha ocorrendo no trânsito da cidade, desfazendo a parceria formada até então entre governo e sociedade civil, acordada e mantida pelo Fórum.

A Figura 3 apresentou a sucessão de acontecimentos que contribuíram para que Brasília se tornasse uma cidade menos violenta no trânsito, ao mostrar a grande redução na evolução mensal de acidentes fatais.

Os dados dessa figura permitem supor, assim, que a adesão da população à Campanha pela Paz no Trânsito, no segundo semestre de 1996, a instalação dos meios eletrônicos de controle da velocidade, em novembro de 1996 e a implementação do Respeito à Faixa de Pedestre, em abril de 1997, parecem ter produzido uma forte modificação no comportamento de motoristas e pedestres. Tais mudanças podem ser inferidas a partir da redução em importantes índices estatísticos de ocorrências no trânsito entre os anos de 1996 e 1997. Reduções estas que foram as maiores ao longo dos anos de 1995 a 1999 (ver Figuras 4, 5, 6, 7 e 8).

As descrições dos dados da Figura 9 sugerem que a Campanha Pela Paz no Trânsito, iniciada pela grande notificação da violência no trânsito e que culminou na grande



manifestação popular da sociedade brasileira através da Caminhada pela Paz, em setembro de 1996, parece ter gerado resultados imediatos através da redução significativa do número de acidentes fatais, nos meses de outubro e novembro de 1996, seguintes à explosão da Campanha. Outra evidência dos efeitos da campanha pode ser verificada quando se compara esses dois meses com o mesmo período do ano anterior, outubro e novembro de 1995, ao se observar uma forte queda no ano de 1996. O mês de outubro de 1996 evidencia, mais claramente, os resultados da campanha, uma vez que não havia ainda o controle eletrônico de velocidade iniciado no mês seguinte.

Nestes meses, outubro e novembro de 1996, apesar do Correio Braziliense ter reduzido a divulgação de notícias, comparativamente ao mês de setembro de 1996, o jornal ainda manteve uma forte publicação, semelhantemente ao mês de agosto do mesmo ano (ver Figura 1). Essa forte divulgação e seus possíveis efeitos sobre o comportamento das pessoas, já discutidos no item Histórico dessa seção, podem ter contribuído para os resultados descritos na Figura 9. De forma semelhante, os altos índices de acidentes no mês dezembro de 1996 podem estar correlacionados a uma forte diminuição na quantidade de notícias publicadas pelo Correio nesse período (ver Figura 1 e Figura 9). Além disso, nesse mesmo mês, houve a passagem de coordenação da campanha do Correio Braziliense para o Fórum, podendo, então, ter sido um período menos intenso da campanha. Porém, a presente descrição não exclui a possibilidade de outros fatores poderem ter contribuído para tal aumento.

A descrição da Figura 10 destacou a modificação positiva do número de acidentes fatais através de comparações semestrais dos anos de 1996 e 1997. As reduções significativas entre o primeiro semestre de 1996 para o segundo do mesmo ano, e deste último para o primeiro de 1997, sugerem, mais uma vez, efeitos eficazes da Campanha Paz

no Trânsito, no primeiro semestre de 1996, e do Respeito à Faixa de Pedestre, no primeiro semestre de 1997.

Os dados das Figuras (11, 12, 13 e 14) e das Tabelas (1 e 2) permitiram observar a evolução do trânsito de Brasília-DF, com relação ao respeito à figura do pedestre, que vinha sendo uma das principais vítimas da violência no trânsito. Particularmente, a Figura 11 mostrou o aumento do número de faixas de pedestre, a partir de 1997, quando se fez necessário pintar novas faixas devido ao início do vigoramento da lei do respeito à faixa.

A Tabela 1 esclarece que o número de atropelamentos fatais de pedestres era muito alto nos anos de 1995 e 1996 e que, somente a partir de 1997 houve uma redução significativa desse índice. Esclareceu, também que, com a implementação do Respeito à Faixa de Pedestre, atropelamentos na própria faixa também ocorreram, mas de forma muito pouco significativa. Os atropelamentos representavam uma alta proporção do total de acidentes fatais ocorridos em todo o Distrito Federal (ver Figura 12). E, particularmente, nas Vias Urbanas é possível observar uma redução mais marcante de atropelamentos fatais entre os anos de 1996 e 1997 (ver Figura 13).

Os dados da Figura 14 tornaram possível observar os prováveis e efetivos efeitos benéficos das Campanhas Paz no Trânsito, no segundo semestre de 1996, e do Respeito à Faixa, no primeiro de 1997, ao comparar os números de vítimas pedestres fatais desses semestres.

A Tabela 2 mostrou, mais claramente, os efeitos da Campanha pelo Respeito à Faixa de Pedestre, mostrando que a porcentagem de atropelamentos, em relação ao total de acidentes com vítimas, antes da obrigatoriedade do respeito à faixa, em 1996, é maior do que quando comparada ao mesmo período de 1997, após a obrigatoriedade. Durante o período intenso do trabalho de educação (fevereiro e março de 1997), em que os motoristas foram ensinados sobre a nova conduta de respeito à preferência do pedestre, já houve uma

redução do percentual de atropelamentos comparado ao mesmo período de 1996. E esse percentual manteve-se muito semelhante durante todo o resto do ano, continuando menor do que no mesmo período do ano anterior, em que não havia o respeito à faixa de pedestre.

Apesar das principais melhoras nos índices estatísticos do trânsito terem acontecido entre os anos de 1996 e 1997, observou-se uma continuidade da queda nos números, no ano de 1998, o que sugere que a aprovação do novo Código de Trânsito Brasileiro, em janeiro de 1998, e a continuidade do trabalho do Fórum, com o respaldo do governo, contribuíram para tornar essa queda ainda um pouco maior. Conforme dito no início, com a mudança de governo no Distrito Federal, e com a dissolução do Fórum, esses índices aumentam, um pouco, em 1999.

Dessa maneira, os dados estatísticos apresentados sugerem que as grandes modificações no comportamento de motoristas e pedestres, podem ser, provavelmente, atribuídas a todo o processo da Campanha pela Paz no Trânsito, ao controle da velocidade e à implementação da prática cultural do respeito à faixa de pedestres, todos ocorridos nos anos de 1996 e 1997. Sendo assim, se faz cuidadoso afirmar que os resultados obtidos na redução do número de vítimas pedestres no trânsito não podem ser atribuídos, exclusivamente, à Campanha pelo Respeito à Faixa. As melhoras obtidas no trânsito do Distrito Federal com essa campanha acumula, também, os benefícios trazidos pela Campanha Paz no Trânsito e pela instalação dos meios eletrônicos de controle de velocidade.

Portanto, a análise e discussão desses índices se mostraram importantes na avaliação do efeito das mudanças culturais ocorridas, pois, de acordo com Skinner (1953/2000), as pessoas planejam novos costumes culturais, sustentando uma reformulação cultural com o auxílio de prognósticos e possíveis resultados mais reforçadores. Por isso, a divulgação desses dados é relevante para que cidadãos e governantes obtenham

informações sobre indicadores estatísticos e sociais dos comportamentos que vêm sendo apresentados por uma determinada população, de forma que estas informações funcionem como estímulos controladores de ações específicas por parte dos mesmos.

### **Por que a lei não funciona?**

De acordo com Sidman (1995), muitas vezes, as recompensas por agir fora da lei são maiores do que agir de acordo com ela. Uma vez que as pessoas podem ganhar mais dinheiro, poder, etc, sem ter que seguir as leis, então por que se submeter a elas? Além disso, às vezes, o custo por agir de acordo com elas é muito mais alto. Assim parecia funcionar com relação à lei sobre a travessia na faixa. A lei já aparecia redigida no Código Nacional de Trânsito Brasileiro, desde 1969, prescrevendo multa caso não fosse cumprida. No entanto, nenhuma consequência aversiva se seguia ao comportamento do motorista de não parar na faixa. E, possivelmente, o comportamento de não parar na faixa e seguir em frente era reforçado com economia de tempo, fluxo no tráfego, etc. Reforçadores fortes, mas ilegais, que destroem o comportamento adequado, ficando acima da lei.

Para que houvesse o cumprimento da lei foi necessária a atuação da Polícia Militar do DF, com todo o planejamento da fiscalização. A autoridade que cumpre a lei em uma sociedade é a polícia que, muitas vezes, é solicitada pelo governo para auxiliá-lo na proteção das pessoas menos favorecidas de uma sociedade, em um determinado contexto (Sidman, 1995). No presente caso, os que precisavam de proteção eram os pedestres, para fazer valer o seu direito de atravessar, de forma segura, a faixa de pedestre.

A aplicação de multas por parte da Polícia e a divulgação dessas punições através da mídia, além dos trabalhos educativos, parecem ter dado contribuições muito importantes no processo de conscientização, por parte dos motoristas. Infelizmente, ainda com base em Sidman (1995), as raízes da consciência estão no controle coercitivo. A punição real ou

ameaçada ensina o significado do que é ruim. A punição e a tendência de repetir os atos punidos passam a servir como sinais de aviso que são chamados de consciência, gerando comportamentos de esquiva, rotulados de moralidade e civilização. Então, atribuí-se à consciência os atos de esquiva que a punição, ou ameaça dela, gerou.

É o mundo externo que impõe às pessoas a consciência. Não se trata de forças interiores, mas sim de contingências reais do mundo, de relações entre condutas e consequências, que geram o comportamento adaptativo (no caso, o respeito à faixa) e também comportamentos problemáticos. A consciência é um fenômeno socialmente construído por arranjos de contingências de reforçamento, estabelecidos por uma comunidade verbal (Sidman, 1995; Skinner, 1957/1978, 1953/2000, 1974/1982).

Assim, além de todo o trabalho educativo da Campanha pelo Respeito à Faixa, promovido pela mídia e pelo teatro (Polícia e Detran), no fornecimento de regras, foi preciso, também, um planejamento de contingências sociais que controlassem diretamente o comportamento dos motoristas. A aplicação de multas permitiu a exposição direta do comportamento dos motoristas às contingências anunciadas pelas regras, o que colaborou muito com o processo de conscientização.

Porém, o Detran reconheceu, logo após o início da aplicação das punições, que era necessário suspender as multas do Tipo I, para completar as obras de engenharia. Essa suspensão teve um lado positivo, na medida em que diminuiu o caráter aversivo da nova prática e seus efeitos colaterais, como o contracontrole. Como afirma Sidman (1995), qualquer consideração de punição como forma de controle comportamental deve levar em consideração o efeito colateral do contracontrole. Além disso, a retirada da aplicação desse tipo de multa, por um período, possibilitou o estabelecimento de um controle social mais forte entre os próprios motoristas e pedestres, sem a interferência coercitiva do Estado. As consequências reforçadoras e aversivas, que passaram a ser fornecidas para os motoristas

,vinham do comportamento de outros motoristas e pedestres. Consequências reforçadoras, como as de ser agradecido e elogiado. E consequências aversivas, como xingamentos e reclamações de pedestres e de outros motoristas que respeitavam a faixa, podendo gerar constrangimento e vergonha social nos motoristas desrespeitosos. A estimulação aversiva condicionada, gerada pelo mau comportamento como resultado da punição, se associa com um padrão emocional comumente chamado de vergonha, observa Skinner (1953/2000).

A sociedade depende, então, da consciência individual para sobreviver e manter as afabilidades da interação civilizada (Sidman, 1995). Motoristas e pedestres passaram não só a se comportar apropriadamente às contingências, como também passaram a construir regras necessárias para a comunidade como um todo. Como afirma Skinner (1969/1984), a tomada de consciência é necessária para a construção de regras que gerem comportamentos apropriados à certas circunstâncias.

Portanto, o cumprimento da lei é um processo social que envolve a interação de várias pessoas. Variáveis comportamentais governam estas interações. E reforçamento positivo e negativo são dos fatores muito poderosos na determinação do que fazemos e porque (Sidman, 1995).

### **Macrocontingência e Metacontingência**

O estudo dos chamados fenômenos sociais tem despertado, cada vez mais, o interesse e a preocupação dos Analistas do Comportamento em desenvolver instrumentos de análise e intervenção para lidar com esse tipo de fenômeno.

O presente estudo buscou identificar, analisar e interpretar as contingências comportamentais envolvidas no entrelaçamento responsável pelo estabelecimento da Prática Cultural do Respeito à Faixa de Pedestre, que produziu uma redução significativa no número de pedestres mortos e atropelados no trânsito de Brasília-DF.

A Figura 15 (à página 95) apresenta o esquema de uma possível interpretação teórica dessa mudança de Prática Cultural (PC), utilizando os conceitos de macrocontingência e metacontingência para tal entendimento.

A figura começa ilustrando a situação em que se encontrava o trânsito da cidade de Brasília, nos anos de 1995 e 1996, antes da mudança proposta pela Campanha do Respeito à Faixa ocorrer. Pode-se dizer que existiam duas Práticas Culturais que se caracterizavam pela recorrência e similaridade no conteúdo comportamental de vários indivíduos (Glenn, 2004): motoristas não respeitando a faixa (PC1) e pedestres não atravessando na faixa (PC2). Essas práticas produziram um produto cultural – alto índice de atropelamento de pedestres – perigoso e prejudicial, que se configurava como um problema social que passou a ser de conhecimento público quando noticiado pelo Correio Braziliense. Essas notícias enfatizavam a violência no trânsito da cidade que culminava em altos índices de atropelamentos fatais.

O comportamento operante quase sempre envolve um produto, e esse produto define o operante específico que uma intervenção comportamental é designada a mudar. Normalmente, a razão para intervir é a não satisfação com tal produto. Quando o que está causando insatisfação é o produto agregado de muitas pessoas se comportando, então o problema é considerado um problema cultural ou social, para o qual uma intervenção cultural pode ser necessária (Glenn, 2006).

No caso de Brasília, em 1997, a fonte desse produto agregado insatisfatório, o qual necessitava de uma intervenção cultural, era a soma dos produtos do comportamento de muitas pessoas (motoristas e pedestres) agindo individualmente, e de forma recorrente. Vale lembrar que, mudanças no comportamento de muitos indivíduos, não necessariamente constitui uma intervenção cultural. Os vários indivíduos dos quais o comportamento é alvo, em uma intervenção cultural, são aqueles em que os comportamentos contribuem

para um produto agregado insatisfatório. Não é o número de indivíduos que designa uma intervenção cultural, mas sim o produto como resultado do comportamento de vários indivíduos – funcionalmente inter-relacionados ou não (Glenn, 2006).

E nesse caso, a mudança comportamental de um único indivíduo não causa impacto. Assim parecia ser o caso de Brasília-DF, em que uma intervenção cultural para diminuir, significativamente, o alto índice de atropelamentos fatais, deveria atingir o maior número possível de motoristas.

Nessa direção teórica, pode-se dizer que uma intervenção cultural, para mudar o alto índice de atropelamentos, foi proposta e acordada no Fórum Permanente pela Paz no Trânsito. As reuniões do grupo do Fórum produziam decisões sobre o que fazer com relação a este problema social, além de discutir, também, sobre outras questões. O grupo pode ser entendido, então, como um conjunto de contingências comportamentais entrelaçadas formado pelos representantes das várias agências dele participantes. Essas pessoas se reuniam e tomavam decisões sobre as ações de cada um na sua própria agência (e.g. qual seria o trabalho da Polícia Militar, do Detran, e assim por diante), decisões essas que constituíam o produto agregado desse entrelaçamento.

Nesse momento, a fonte do produto agregado se caracteriza pela interação organizada e recorrente de vários indivíduos (representantes das agências), dos quais o comportamento entrelaçado resulta em um produto agregado. Depois, cada representante, na sua própria agência (que também pode ser entendida como um conjunto de comportamentos entrelaçados, mas que não é o foco da presente análise), articula ações que caracterizam o produto de cada agência, identificadas e analisadas no presente trabalho. Assim, pode-se sugerir o entendimento das intervenções das agências como um procedimento que articula diferentes conjuntos de contingências comportamentais entrelaçadas e seus produtos, para se promover uma mudança cultural.



O produto do Fórum (decisões tomadas) e os produtos de cada agência (aplicação das decisões) produziram um efeito selecionador no ambiente externo. Esse efeito é a Mudança Comportamental (MC) no repertório de motoristas (MC3) e pedestres (MC4), que leva a uma redução dos índices de atropelamentos (Figura 14 e Tabela 2).

Esse efeito parece ter sido responsável pela seleção do entrelaçamento dos representantes no grupo do Fórum, caracterizando, assim, uma metacontingência. Como afirma Glenn (1988, 2006), metacontingências são relações entre contingências comportamentais entrelaçadas e seus ambientes selecionadores. Se a ação no ambiente externo, contingente ao produto da organização, funciona para manter a recorrência das contingências comportamentais entrelaçadas e seu produto, a seleção cultural está presente, selecionando uma linhagem cultural de contingências comportamentais entrelaçadas. A relação entre recorrentes contingências comportamentais entrelaçadas e seu produto, e o input mantenedor, é chamada de metacontingência.

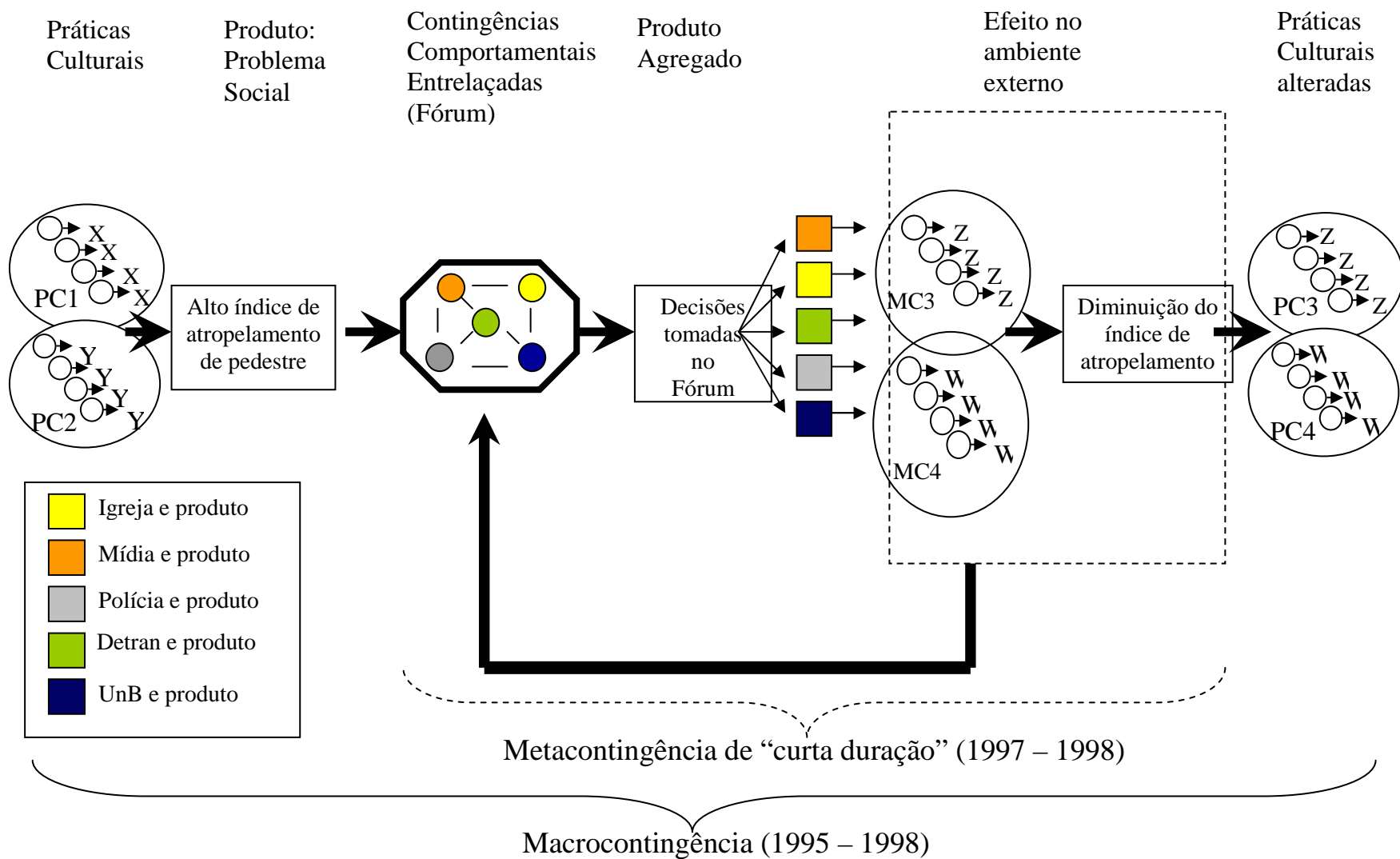
Optou-se por denominar de Mudanças Comportamentais, o efeito no ambiente externo, porque estas só se configuram como Práticas Culturais (PC3 e PC4) ao longo do tempo, conforme esses comportamentos vão sendo recorrentes. Pode-se dizer, portanto, que a mudança de Prática Cultural foi resultante da metacontingência que deu certo: os efeitos no ambiente externo (mudanças comportamentais e redução nos índices de atropelamento) selecionaram o entrelaçamento dos representantes do grupo no Fórum e seu produto (tomada de decisões).

Essa metacontingência pode ser nomeada como de “curta duração”, já que o entrelaçamento dos representantes do Fórum acabou no fim de 1998. O Fórum foi dissolvido no final de 1998, permitindo, então, poucas recorrências desse entrelaçamento. Ao longo dos anos de 1997 e 1998 esse entrelaçamento no Fórum sobreviveu e permaneceu relativamente estável, mesmo quando algumas linhagens operantes de alguns

indivíduos foram alteradas pela modificação de alguns representantes. Se as contingências comportamentais entrelaçadas mantêm a recorrência suficiente dos comportamentos dos participantes mudados, produzindo um produto agregado que satisfaça o receptor (efeito no ambiente externo), então as contingências comportamentais entrelaçadas continuam sendo selecionadas (Glenn, 2006). Entretanto, no início de 1999, com a mudança do governo do Distrito Federal, muitos representantes foram substituídos e outros se desligaram do Fórum, o que alterou de forma fatal esse entrelaçamento.

A descrita metacontingência de “curta duração” pode ser interpretada como um processo de intervenção cultural para alterar uma macrocontingência, entendida como a relação entre os comportamentos recorrentes de vários indivíduos e uma produto resultante da soma dos produtos comportamentais individuais (Glenn, 2006). Macrocontingência esta, aqui, que se refere ao período de 1995 a 1998, que se caracterizou, inicialmente, com a existência de Práticas Culturais (PC1 e PC2), que geravam um produto insatisfatório (alto índice de atropelamentos), uma intervenção cultural planejada (que envolveu o Fórum como uma metacontingência de curta duração) e a alteração dessas práticas culturais (PC3 e PC4). Na macrocontingência, a situação que justifica uma intervenção é o produto agregado do comportamento de muitos (PC1 e PC2) que precisou ser alterado (PC3 e PC4). Essa interpretação elucidada, então, metacontingências podem ser estar embutidas em uma macrocontingência.

A partir de 1999, o Respeito à Faixa de Pedestre continuou ocorrendo em Brasília, sendo observado até os dias atuais. O presente trabalho não teve como objetivo investigar a manutenção dessa Prática Cultural nesse período. Esta seria uma outra proposta de investigação, com o intuito de entender os processos mantenedores dessa Prática, mesmo com a ausência de uma intervenção tão estruturada e bem articulada, como foi a implementada pelo Fórum e pelas ações simultâneas das agências representadas nele.



PC1- motoristas não respeitando a faixa  
 PC2- pedestres não atravessando na faixa

MC3- mudança no comportamento de motoristas  
 MC4- mudança no comportamento de pedestres

PC3- motoristas respeitando a faixa  
 PC4- pedestres atravessando na faixa

Figura 15: Esquema representativo da Intervenção Cultural

## CONCLUSÃO

O Respeito à Faixa de Pedestre, em Brasília-DF, representou um fenômeno social de sucesso, graças a uma efetiva intervenção cultural, própria e única, desenvolvida através de estratégicas decisões tomadas pelos representantes de importantes agências, do governo e da sociedade civil, reunidos no Fórum Permanente pela Paz no Trânsito, que funcionava na Universidade de Brasília (UnB). Intervenção esta, que mostrou a importância da integração entre governo e sociedade, mediadas pela mídia, no planejamento de mudanças culturais. Muito provavelmente, sozinha, a sociedade não conseguiria fazer muita coisa. Tampouco o Governo, sozinho, teria o êxito que teve. Basta o fato de que a lei já existia e não era cumprida. “O Governador sozinho não faz nada... O povo disse basta. O governo pegou, a imprensa pegou, mas havia um basta pairando no ar naquele momento. Esse clima propiciou um clima de mudança”, afirma o próprio Governador do Distrito Federal, à época, o atual Senador Cristovam Buarque.

A interpretação teórica do processo de mudança da Prática Cultural do Respeito à Faixa de Pedestre, apresentada no presente trabalho, não exclui outras possíveis e plausíveis interpretações acerca desse mesmo fenômeno social.

Grande parte da utilização dos conceitos de metacontingência e macrocontingência, no estudo dos fenômenos sociais, ainda requer interpretações teóricas dos fenômenos, pelo fato da grande maioria dos estudos sobre costumes culturais, como este, não serem pesquisas experimentais e por isso, não ser possível a manipulação de variáveis. Como afirma Lamal (1991b), “uma característica da análise comportamental das sociedades é que ela é, fundamentalmente, descritiva, ao invés de experimental” (p.05).

Por isso, é importante ressaltar que estudos como o presente trabalho ainda são um desafio para os Analistas do Comportamento. Além da limitação descrita anteriormente, as dificuldades de obter medidas adequadas e precisas, de desenvolver delineamentos

metodológicos e de trabalhar com certos tipos de dados não usualmente utilizados (dados históricos, documentos oficiais e não-oficiais, registros de outros pesquisadores, entrevistas) são alguns outros obstáculos enfrentados pelo pesquisador, no empreendimento de tais estudos. Devido a pouca tradição da Análise do Comportamento em estudar o comportamento de muitas pessoas ao mesmo tempo, ainda há que se aperfeiçoar o instrumental conceitual e metodológico para tais pesquisas. Como afirma Biglan (1995), uma ciência para mudar práticas culturais será desenvolvida a partir do desenvolvimento de seus métodos. Melhorando os métodos, a habilidade para analisar o contexto de práticas culturais específicas irá, conseqüentemente, melhorar.

Sendo assim, o rigor científico das pesquisas experimentais em laboratório é deixado um pouco de lado, dando lugar ao que Lamal (1991, citado por Andery, Micheletto e Sérgio, 2005) denomina de “experimentos naturais”. O presente estudo é um bom exemplo de como esses experimentos naturais podem ser aproveitados para estudo, sendo relevantes socialmente e cientificamente. Essa pesquisa traz benefícios sociais podendo servir como modelo para novos planejamentos dessa prática em outras cidades do Brasil, como vêm ocorrendo, e científicos, ao se caracterizar como uma vertente de estudos promissora, que amplia o campo de pesquisa da Análise do Comportamento, tão concentrado em pesquisas experimentais no laboratório.

Como afirma Skinner (1953/2000), “as situações práticas são quase sempre mais complexas que aquelas do laboratório, pois contêm muito mais variáveis e, freqüentemente, muitas desconhecidas. Este é o problema especial da tecnologia contra a ciência pura” (p.472). Mas a identificação dos processos comportamentais básicos pode ajudar a ver esses processos funcionando em casos mais complexos, mesmo que não possam ser, rigorosamente, tratados. Essa foi a proposta do presente trabalho, sem a intenção de esgotar a identificação de tais processos.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Affonso, N. S., Rezende, F. & Pinheiro, A. J. (1999). *Paz no trânsito: uma revolução de atitudes em Brasília*. Disponível: <http://www.ruaviva.org.br/transito/partnership2.htm>
- Albuquerque, L. C. (2001). Definição de regras. Em H. J. Guilhardi, M. B. B. P. Madi, P. P. Queiroz & M. C. Scoz (Orgs.), *Sobre Comportamento e Cognição: expondo a variabilidade* (pp. 132-140). Santo André: ESEtec.
- Andery, M. A., Micheletto, N & Sério, T. M. (2005). A análise de fenômenos sociais: esboçando uma proposta para a identificação de contingências entrelaçadas e metacontingências. Em J. C. Todorov, R. C. Martone & M. B. Moreira (Orgs.), *Metacontingências: comportamento, cultura e sociedade* (pp. 129-147). Santo André: ESEtec.
- Andery, M. A. & Sério, T. M. (1999a). O conceito de metacontingências: afinal, a velha contingência de reforçamento é suficiente? Em R. A. Banaco (Org.), *Sobre Comportamento e Cognição: aspectos teóricos, metodológicos e de formação em análise do comportamento e terapia cognitivista* (pp. 106-116). Santo André: ARBytes.
- Andery, M. A. & Sério, T. M. (1999b). A violência urbana: aplica-se à análise da coerção? Em R. A. Banaco (Org), *Sobre Comportamento e Cognição: aspectos teóricos, metodológicos e de formação em análise do comportamento e terapia cognitivista* (pp. 433-444). Santo André: ARBytes Editora.
- Arbex Jr., J. (2001). *Showrnlismo*. São Paulo: Casa Amarela.

- Ariotti, P. & Cybis, H. B. B. (2005). Modelo de análise do comportamento de pedestres em travessias semaforizadas. *Anais do XIV Congresso de Pesquisa e Ensino de Transportes*, ANPET.
- Baldwin, J. D. & Baldwin, J. L. (1986). *Behavior principles in everyday life*. New Jersey: Prentice Hall.
- Baum, W. M. (1995). Rules, culture and fitness. *The Behavior Analyst*, 18, 1-21.
- Biglan, A. (1995). *Changing cultural practices: a contextualist framework for intervention research*. Reno: Context Press.
- Bodley, J. H. (1994). An anthropological perspective. *Cultural Anthropology: Tribes, States and the Global System*. Disponível: <http://www.wsu.edu:8001/vcwsu/commons/topics/culture/culture-definitions/bodley-text>
- Cabral, A. & Nick, E. (2000). *Dicionário técnico de psicologia*. São Paulo: Cultrix.
- Castro, A. C., Santos, C. S., Yamanaka, D. T. & Rosa, P. F. (1997). *Paz no trânsito: exemplo de jornalismo cívico*. Monografia, Universidade de Brasília, Brasília.
- Catania, A. C. (1999). *Aprendizagem: comportamento, linguagem e cognição*. Porto Alegre: Artmed.
- De-Farias, A. K. C. R. (2005). Comportamento social: cooperação, competição e trabalho individual. Em J. Abreu-Rodrigues & M. R. Ribeiro (Orgs.), *Análise do Comportamento: Pesquisa, Teoria e Aplicação* (pp. 265-281). Porto Alegre: Artmed.

Dizard, W. (2000). *A nova mídia: a comunicação de massa na era da informação*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor.

Eco, U. (1984). *Viagem da irrealidade cotidiana*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira.

Ellis, J. (1991). Contingencies and metacontingencies in correctional settings. Em P. A. Lamal (Org.), *Behavior Analysis of Societies and Cultural Practices* (pp. 201-217). Washington, DC: Hemisphere Publishing.

Ferreira, A. B. H. (1986). *Novo dicionário da língua portuguesa*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira.

Faria, E. O. & Braga, M. G. C. (2005). Avaliar programas educativos para o trânsito não é medir redução de acidentes ou de exposição ao risco de acidentes. *Anais do XIV Congresso de Pesquisa e Ensino de Transportes, ANPET*.

Glenn, S. S. (1986). Metacontingencies in Walden Two. *Behavior Analysis and Social Action*, 5, 2-8.

Glenn, S. S. (1987). Rules as environmental events. *The Analysis of Verbal Behavior*, 5, 29-32.

Glenn, S.S. (1988). Contingencies and metacontingencies: Toward a synthesis of behavior analysis and cultural materialism. *The Behavior Analyst*, 11, 161-179.

Glenn, S. S. (1989). Verbal behavior and cultural practices. *Behavior Analysis and Social Action*, 7, 10-15.



- Glenn, S. S. (1991). Contingencies and metacontingencies: relations among behavioral, cultural, and biological evolution. Em P. A. Lamal (Org.), *Behavioral Analysis of Societies and Cultural Practices* (pp. 39-73). New York: Hemisphere Publishing Corporation.
- Glenn, S. S. (2003). Operant contingencies and the origin of cultures. Em K. A. Lattal & P. N. Chase (Orgs.), *Behavior theory and philosophy* (pp. 223-242). New York: Kluwer Academic/Plenum.
- Glenn, S. S. (2004). Individual Behavior, Culture and Social Change. *The Behavior Analyst*, 27, 133-151.
- Glenn, S. S. & Mallot, M. E. (2004). Complexity and selection: implications for organizational change. *Behavior and Social Issues*, 13, 89-106.
- Guerin, B. (1992). Behavior Analysis and the Social Construction of Knowledge. *American Psychologist*, 47, 1423-1432.
- Hayes, S. C., Zettle, R. D. & Rosenfarb, I. (1989). Rule-following. Em S. C. Hayes (Org), *Rule-governed behavior: cognition, contingencies, and instructional control* (pp. 191-220). New York: Plenum.
- Huffman, K., Vernoy, M. & Vernoy, J. (2001). *Psicologia*. São Paulo: Editora Atlas.
- Huybers, S., Van Houten, R. & Malenfant, J. E. L. (2004). Reducing conflicts between motor vehicles and pedestrians: the separate and combined effects of pavement markings and sign prompt. *Journal of Applied Behavior Analysis*, 37, 445-456.
- Keller, F. S. & Schoenfeld, W. N. (1974). *Princípios de psicologia*. (C. M. Bori & R. Azzi. Trads.) São Paulo: E. P. U. (Trabalho original publicado em 1950).

- Kunkel, J.H. (1991) Apathy and Irresponsibility in Social Systems. Em P.A. Lamal (Org.), *Behavioral Analysis of Societies and Cultural Practices* (pp. 219-240). New York: Hemisphere Publishing Corporation.
- Laitinen, R. & Rakos, R. (1997). Corporate control of media and propaganda: a behavior analysis. Em Lamal, P. A. (Org.), *Cultural contingencies: behavior analytic perspectives on cultural practices* (pp. 237-267) Westport, CO: Praeger.
- Lamal, P. A. (1991a). Three metacontingencies in the pre-perestroika Soviet Union. *Behavior and Social Issues, 1*, 75-90.
- Lamal, P. A. (1991b). Behavioral analysis of societies and cultural practices. Em P. A. Lamal (Org.), *Behavioral analysis of societies and cultural practices* (pp. 3-12). New York, NY: Hemisphere.
- Lamal, P. A., & Greenspoon, J. (1992). Congressional metacontingencies. *Behavior and Social Issues, 2*, 71-81.
- Malagodi, E. F. (1986). On Radicalizing Behaviorism: A Call for Cultural Analysis. *The Behavior Analyst, 9*, 1-17.
- Malagodi, E.F. & Jackson, K. (1989). Behavior Analysis and Cultural Analysis: Troubles and Issues. *The Behavior Analyst, 12*, 17-33.
- Malott, R. W. (1988). Rule Governed Behavior and Behavioral Anthropology. *The Behavior Analyst, 11*, 181-203.
- Mallot, M. E. & Glenn, S. S. (2006). Targets of intervention in cultural and behavioral change. *Behavior and Social Issues, 15*, 31-56.

- Martins, L. M. S. (2005). *Comunicação: troca cultural?* São Paulo: Paulus.
- Martone, R. C. (2002). Podemos nos beneficiar do conceito de metacontingências na análise dos problemas sociais? Em A. M. S. Teixeira, A. M. L. Sénéchal-Machado, N. M. S. Castro & S. D. Cirino (Orgs.), *Ciência do Comportamento: conhecer e avançar* (pp. 164-175). Santo André: ESEtec.
- Martone, R. C. (2003). *Traçando práticas culturais: a imprensa como agência e ferramenta de controle social*. Dissertação de Mestrado, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo.
- Martone, R. C. & Banaco, R. A. (2005). Comportamento Social: a imprensa como agência e ferramenta de controle social. Em J. C. Todorov, R. C. Martone & M. B. Moreira (Orgs.), *Metacontingências: comportamento, cultura e sociedade* (pp. 61-80). Santo André: ESEtec.
- Mattaini, M. A. (1995). Teaching cultural design: Shaping new behaviorists. *Behavior and Social Issues*, 5, 21-28.
- Mattaini, M. A. (1996a). Public Issues, Human Behavior, and Cultural Design. Em M. A. Mattaini & B. A. Thyer (Orgs.), *Finding solutions to social problems: Behavioral strategies for change* (pp. 13-40). Washington, D.C.: American Psychological Association Books.
- Mattaini, M. A. (1996b) Envisioning Cultural Practices. *The Behavior Analyst*, 19, 257-272.
- Melo, F. B. & Moreira, M. E. P. (2005). O pedestre como componente básico da concepção dos espaços públicos. *Anais do XIV Congresso de Pesquisa e Ensino de Transportes*, ANPET.

- Melo, L. B., Torres, A. C. S. & Jacques, M, A. P. (2004). Estudo dos fatores que afetam a velocidade de caminhada em faixas de pedestres localizadas em rodovias. *Anais do XVIII Congresso de Pesquisa e Ensino de Transportes, ANPET*.
- Michael, J. (1980). The discriminative stimulus or Sd. *The Behavior Analyst*, 3, 47-49.
- Michael, J. (1982). Distinguishing between discriminative and motivational functions of stimuli. *Journal of the Experimental Analysis of Behavior*, 37, 149-155.
- Michael, J. (1993). Establishing operations. *The Behavior Analyst*, 16, 191-206.
- Mistr, K. N. & Glenn, S. S. (1992). Evocative and function-altering effects of contingency-specifying stimuli. *The Analysis of Verbal Behavior*, 10, 11-21.
- Palumbo, A. P., Neto, A. E. C., Barreto, C. M., Priolli, M., Santos, V. P., Oliveira, S. E. & Santos, I. C. (2002). *Implantação da cidadania no trânsito de Brasília: paz no trânsito*. Monografia, Faculdade Euro-Americano, Brasília.
- Pereira, G. C. C (2005). *Metacontingência e o estatuto da criança e do adolescente: uma análise da correspondência entre a lei e os comportamentos dos aplicadores do direito e executores da lei*. Dissertação de Mestrado, Universidade de Brasília, Brasília.
- Prudêncio, M. R. A (2005). *Leis e metacontingências: análise do controle do estatuto da criança e do adolescente sobre práticas jurídicas em processos de infração de adolescentes no Distrito Federal*. Dissertação de Mestrado, Universidade de Brasília, Brasília.
- Rakos, R. F. (1989). Socialism, Behavioral Theory, and Egalitarian Society. *Behavior Analysis and Social Action* 7, 23-29.

- Rakos, R. (1991a). Behavior and Perestroika. *Behavior and Social Issues, 1*, 71-73.
- Rakos, R. F. (1991b). Perestroika, Glasnost, and internacional cooperation: a behavior analysis. *Behavior and Social Issues, 1*, 91-101.
- Rakos, R. F. (1992). Achieving the just society in the 21<sup>st</sup> Century: What can Skinner Contribute? *American Psychologist, 47*, 1499-1505.
- Rakos, R. F. (1993). Propaganda as stimulus control: the case of the Iraqi Invasion of Kuwait. *Behavior and Social Issues, 3*, 35-62.
- Rodrigues, J. N. (2007). *Placar da vida: uma análise do programa "Paz no Trânsito" no Distrito Federal*. Dissertação de mestrado, Universidade de Brasília, Brasília.
- Sanabio, E. T. & Abreu-Rodrigues, J. (2002). Regras: estímulos discriminativos ou estímulos alteradores de função. Em H. J. Guilhardi, M. B. B. P. Madi, P. P. Queiroz & M. C. Scoz (Orgs.), *Sobre Comportamento e Cognição: contribuições para a construção da teoria do comportamento* (pp. 114-119). Santo André: ESEtec.
- Schlinger, H. (1993). Separating discriminative and function-altering effects of verbal stimuli. *The Behavior Analyst, 16*, 9-23.
- Sério, T. M., Andery, M. A., Gioia, P. S. & Micheletto, N. (2002). *Controle de estímulos e comportamento operante: uma introdução*. São Paulo: EDUC.
- Sidman, M. (1995). *Coerção e suas implicações*. (M. A. P. A. Andery & T. M. A. P. Sério Trads.) Campinas: Editorial Psy. (Trabalho original publicado em 1989).
- Skinner, B. F. (1961). The design of cultures. *Daedalus, 90*, 534-546.

Skinner, B. F. (1978). *Walden Two*. (R. Moreno & R. Saraiva Trads.) São Paulo: E.P.U.  
(Trabalho original publicado em 1948).

Skinner, B. F. (1978). *O Comportamento Verbal*. (M. P. Villalobos Trads.) São Paulo:  
Cultrix. (Trabalho original publicado em 1957).

Skinner, B. F. (1981). Selection by consequences. *Science*, 213, 501-504.

Skinner, B. F. (1982). *Sobre o Behaviorismo*. (M. P. Villalobos Trads.) São Paulo: Cultrix.  
(Trabalho original publicado em 1974).

Skinner, B. F. (1983) *O Mito da Liberdade*. (E. R. B. Rebelo Trads.) São Paulo: Summus.  
(Trabalho original publicado em 1971).

Skinner, B. F. (1984). Contingências de reforço: uma análise teórica. (R. Moreno Trads.)  
Em V. Civita (Org.), *Pavlov Skinner: os pensadores*. São Paulo: Editora Abril.  
(Trabalho original publicado em 1969).

Skinner, B. F. (1986). What is wrong with daily life in the Western world? *American  
Psychologist*, 41, 568-574.

Skinner, B. F. (2000) *Ciência e Comportamento Humano*. (R. Azzi & J. C. Todorov Trads)  
São Paulo: Martins Fontes. (Trabalho original publicado em 1953).

Sousa, J. P. (2002) *Teorias da notícia e do jornalismo*. Chopecó: Editora Universitária  
Argos.

Traquina, N. (2001) *O estudo do jornalismo no século XX*. São Leopoldo: Unisinos.

- Todorov, J. C. (1987). A Constituição como metacontingência. *Psicologia: Ciência e Profissão*, 7, 9-13.
- Todorov, J. C., Moreira, M., Prudêncio, M. R. A., & Pereira, G. C. C. (2004). O Estatuto da Criança e do Adolescente como metacontingência. Em M.Z. S. Brandão, F. C. S. Conte, F. S. Brandão, Y. K. Ingberman, V. L. M. Silva & S. M. Oliani (Orgs.), *Sobre comportamento e cognição: contingências e metacontingências, contextos sócio-verbais e o comportamento do terapeuta* (pp. 44-51). Santo André: ESETec.
- Todorov, J. C. (2005). Laws and the complex control of behavior. *Behavior and Social Issues*, 14, 86-91.
- Toledo, R. P. (1997, 24 de dezembro). Uma sugestão de fato do ano, versão 1997. *Revista Veja*, pp. 148-149.
- Van Houten, R. & Malenfant, J. E. L. (2004). Effects of a driver enforcement program on yielding to pedestrians. *Journal of Applied Behavior Analysis*, 37, 351-363.
- Vialle, C. & Junior, W. K. (2003). Desrespeito às faixas de pedestres: o papel dos órgãos de trânsito. *Anais do XVII Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes, ANPET*.
- Zettle, R. D. (1990). Rule-governed behavior: a radical behavioral answer to the cognitive challenge. *The Psychological Record*, 40, 41-49.

**ANEXOS**

(Os anexos encontram-se disponíveis somente na versão impressa na biblioteca)



