



O Choque Cultural e o Risco da Ineficácia das Leis

Alexandre Santos

Comentário sobre a dependência cultural dos governantes brasileiros frente ao estrangeiro

Talvez a inexplicável insipiência penta-centenária do Brasil decorra das opções exercidas pelos seus governantes, cuja história mostra que, em sua maioria, ao invés do desenvolvimento autônomo, sempre preferiram colocar o país a reboque do desenvolvimento alheio

Às vésperas de completar o 500º aniversário de sua descoberta, o Brasil ainda vive momentos cruciais de sua formação – sua sociedade é multifacetada, apresentando seguimentos marcados por grandes diferenças econômicas, intelectuais, étnicas, etc.; o território nacional ainda não é plenamente conhecido nem está totalmente ocupado; a potencialidade econômica do país ainda é um mistério em muitos campos, permitindo a rapina internacional de suas maiores riquezas; etc., etc. Talvez a inexplicável insipiência penta-centenária do Brasil decorra das opções exercidas pelos seus governantes, cuja história mostra que, em sua maioria, ao invés do desenvolvimento autônomo, sempre preferiram colocar o país a reboque do desenvolvimento alheio. Com efeito, embora o povo brasileiro seja muito inteligente e criativo, a maioria dos governantes do Brasil (inclusive o Sr. Cardoso) sempre recusou o caminho duro, porém consistente, do desenvolvimento autônomo, preferindo encurtar as distâncias através de “atalhos”, baseados na experiência dos povos mais avançados – um sistema que, embora poupe o tempo consumido nas fases de pesquisa e de experimentação das inovações, não oferece segurança quanto à sua eficácia no âmbito da sociedade “importadora”, principalmente em função das habituais diferenças que guardam em relação àquela que operou o desenvolvimento original.

Esse “método” dá base aquilo que se chama de “desenvolvimento tardio” – denominação dada ao avanço que decorre da aplicação de um conhecimento desenvolvido já há algum tempo por uma outra sociedade. Naturalmente, a importação de práticas e costumes “mais adiantados” provoca um choque cultural nos povos “mais atrasados”. Por isso, em meio a muitas outras conseqüências, o “macaquismo cultural” consagrado pelos governantes brasileiros ao longo dos tempos faz com que, freqüentemente, a sociedade seja surpreendida por inovações que lhe são completamente inéditas e, até mesmo, incompreensíveis. Esse “desenvolvimento tardio” se confronta com o chamado “desenvolvimento precoce”, que é vivido pelas nações dedicadas ao avanço autônomo – normalmente mais antigas, adiantadas e organizadas. Nelas, a sociedade vai incorporando as inovações à medida que são descobertas ou inventadas, segundo um processo lento e gradual de avanço que, continuamente, prepara a população para sua instalação e funcionamento.

No caso brasileiro, como na maioria dos países subdesenvolvidos, há uma clara preferência pela importação das inovações. Assim, em muitos aspectos, o desenvolvimento ocorrido no país se baseia na experiência dos povos mais adiantados. Com isso, os governos brasileiros imaginam submeter o país a “espasmos de avanço” na esperança de, setorialmente, equipará-lo aos países do Primeiro Mundo, de onde importam as modernidades. O choque cultural, próprio dos esquemas que caracterizam o “desenvolvimento tardio”, no entanto, impõe um ranço ao avanço, amortecendo o impacto das inovações e comprometendo o sonho dos governantes. Nesse caso, ao invés de acompanhar a introdução lenta e gradual das inovações, o povo é surpreendido pela chegada abrupta das novidades, despertando neofobias e algum sentimento de inferioridade. Essa é uma das razões pelas quais o rendimento dos equipamentos manipulados por pessoas rudes – pouco familiarizadas e até intimidadas pelo avanço – normalmente, ser menor do que aquele apresentado nos manuais.

Nos países pobres, esse processo ganha um agravante adicional pois o ranço que decorre do “desenvolvimento tardio” – que, lembre, por si só, já é capaz de comprometer a eficácia dos procedimentos copiados – é exacerbado pelos costumesiros desníveis sociais. No caso brasileiro, a exemplo do que ocorre em todos os países pobres, a sociedade apresenta um triste dualismo que mostra, de um lado, uma minoria rica e, de outro, uma larga maioria pobre. A banda rica sofre menos com o “desenvolvimento tardio” pois forma uma casta forte, normalmente bem preparada intelectualmente, apta ao convívio com as modernidades importadas. A banda pobre, no entanto, inferiorizada politicamente e sempre dedicada à renhida luta pela sobrevivência, forma uma maioria que, desinformada e rude do ponto de vista intelectual, é colhida indefesa pelo choque cultural do “desenvolvimento tardio”, não conseguindo acompanhar o ritmo dos avanços que, subitamente, são importados dos centros mais avançados.

No dia 22 de janeiro de 1998, o povo brasileiro foi colhido por mais uma grande surpresa: “subitamente” entrou em vigor um novo código de trânsito. Uma mudança que, diga-se de passagem, era indispensável, pois o antigo código, concebido em outra época, estava incapaz de acompanhar os avanços tecnológicos e as mudanças comportamentais da sociedade, tendo perdido sua “atualidade”. Assim, por pressão dos seguimentos especializados na matéria – composto por pessoas instruídas e educadas, integrantes, portanto, da banda rica da sociedade – o antigo código foi substituído por um novo: o Código de Trânsito Brasileiro, sancionado em 23 de setembro de 1997 pelo presidente Cardoso, em meio às comemorações da Semana do Trânsito daquele ano.

O novo código, inspirado na legislação estrangeira, foi discutido ao longo de seis anos pelos mais destacados técnicos que integram o setor. É amplo e representa um avanço rumo ao Primeiro Mundo, pois são poucos os países que apresentam uma legislação tão moderna e completa. Em seus 341 artigos, o novo código não se restringe ao limitado campo dos automóveis e seus condutores, alcançando outras esferas como os pedestres, veículos de tração humana e órgãos que compõem o sistema nacional de trânsito. Seria perfeito se decorresse de um processo de “desenvolvimento global” da sociedade brasileira. Como, no

entanto, constitui-se em mais um espasmo do nosso "desenvolvimento tardio", o novo Código de Trânsito não reflete o pensamento e aspirações da banda pobre da sociedade – a maioria absoluta do povo – e, por isso, já vem sendo acusado de ser elitista e antidemocrático.

De fato, em sua abrangência – fruto do brilho e do refino técnico daqueles que se empenharam em sua formulação – o código alveja a "banda pobre" da nossa sociedade dualista e invereda por um terreno perigoso, de inconsistências e que pode levá-lo à ineficácia. Com efeito, sem considerar o grau de motivação e de compreensão (específica para a questão) das diferentes pessoas e seguimentos que compõem a sociedade, o novo código acena com punições (algumas inaplicáveis) para todas. Naturalmente, para uns, especialmente para os que dirigem ou convivem com o automóvel há algum tempo, o código é aceitável; para outros, no entanto, principalmente para os que não dirigem, não possuem automóveis ou que limitam seu relacionamento com o trânsito aos momentos em que correm de um lado para o outro na dura faina pela sobrevivência, o código é duro, podendo, a depender do grau de instrução e de informação do cidadão, parecer apenas mais um enigma jurídico.

Ao dirigir seu foco em todas as direções, o novo código atinge da mesma forma os ricos intelectualizados e os pobres desinformados, tratando igualmente seguimentos desiguais. Essa situação é mais evidente em algumas de suas partes como, por exemplo, no quarto capítulo, que trata dos pedestres e dos condutores dos veículos não motorizados (como bicicletas e carroças), parecendo ser o que mais atinge a "banda pobre" da sociedade. Ao estabelecer rigorosas punições aos pedestres que, por exemplo, atravessarem as vias públicas fora das "faixas" ou àqueles que caminharem nas rodovias fora do acostamento ou em grupos, o novo código cai no campo da irrealidade, abrindo um caminho que pode levá-lo ao terreno da ineficácia ou da injustiça social. Parece que, ao redigir esse capítulo, o legislador esqueceu que, em nosso país, nem sempre o pedestre compreende que a faixa de rolamento das vias públicas deve ser usada apenas pelos veículos ou nos curtos trajetos para sua travessia, que o poder aquisitivo do povo não permite que pague pesadas multas, que quase nunca as vias têm as tais "faixas de pedestres", que apenas algumas rodovias têm acostamento, etc., etc. Como uma autoridade de trânsito poderá cobrar obediência ao novo código aos milhares de mendigos e vendedores ambulantes que invadem o leito da via pública, sempre que os sinais "fecham", em busca do seu sustento? ou como poderá exigir que os membros do Movimento Sem Terra façam suas caminhadas reivindicatórias nas rodovias em "fila indiana"?

Mas, o novo Código de Trânsito também reservou um pouco de "primeiro-mundismo" irrealizável aos órgãos que compõem o Sistema Nacional de Trânsito. Em seu artigo 72, o novo Código, diz que "todo cidadão ou entidade civil tem o direito de solicitar aos órgãos do Sistema Nacional de Trânsito sinalização, fiscalização e implantação de equipamentos de segurança"... Mas, como os nossos enfraquecidos órgãos de trânsito, cujas finanças estão desmanteladas poderão atender a justos reclamos que receberão da sociedade? É evidente que, mantida a situação atual, os órgãos de trânsito não poderão cumprir a lei que têm a

obrigação de cobrar. Parece até que o legislador armou uma armadilha para desmoralizar a lei. De fato, com qual autoridade moral o agente do Estado poderá exigir o cumprimento de uma lei que nem ele cumpre? Esse é, de fato, um ponto frágil da lei pois, da mesma forma que a "banda pobre" da sociedade não está preparada para assimilar as inovações, a maioria dos órgãos do Sistema Nacional de Trânsito também não está.

O novo Código de Trânsito é bom e pode constituir-se num vigoroso instrumento de aperfeiçoamento da nossa sociedade. Mas, para não cair na profunda vala das boas idéias arquivadas ou ineficazes, deve passar por uma "fase de adaptação", durante a qual todos – governo e povo – possam se ajustar aos seus rigores, gerando as condições para que ele possa ser plenamente aplicado. As fases iniciais de sua implantação precisam ser precedidas e acompanhadas de medidas compensatórias que contornem a fragilidade e a desinformação da "banda pobre" da sociedade e de um profundo e amplo período de formação e aparelhamento dos órgãos integrantes do Sistema Nacional de Trânsito. É fundamental que as autoridades do trânsito tenham a consciência de que o novo Código representa a possibilidade de um largo passo rumo ao avanço desde que, além de estarem aptos a "fazer a sua parte", os seguimentos sociais mais pobres tenham a chance de superar o choque cultural que ele representa.

Alexandre Santos é presidente regional e dirigente nacional do Partido Solidarista Nacional (PSN)

Artigo publicado no jornal O Judiciário, edição de Fevereiro de 1998.