

**Carta Aberta da Comissão de Mobilidade Humana e Trânsito (CMHT)  
do Conselho Regional de Psicologia secção Bahia (CRP-03)  
ao Sindicato de Empresas de Transporte Público de Salvador (SETPS),  
a respeito da recente colisão frontal entre dois ônibus  
na via exclusiva axial a Estação Iguatemi e eventos similares.**

Caro Sr. Prof. Dr. Horácio Brasil,

O episódio supracitado é da máxima consternação, e não se explica meramente pela má conservação das pistas e vias desta capital da Bahia, embora também isto não seja irrelevante quanto às indignas condições de trabalho a que se expõem cobradores e motoristas de ônibus coletivos em Salvador.

Na verdade, trata-se de uma crônica da morte anunciada, cuja responsabilidade é difusa: se o motorista envolvido é culpado no sentido de ter sido imperito, imprudente ou mesmo agido com dolo, não o é menos empresas que exigem destes mesmos motoristas cumprimentos de horários de linhas abusivos, ao arremesso do fato de que estão a dirigir armas de mais de uma tonelada de massa, ameaçadoras e altamente lesivas aos pedestres e a outros veículos menores ainda que motorizados; é também de uma Prefeitura de Capital que nunca se dignou a licitar uma única linha de ônibus, e que não realiza uma Pesquisa de Origem-Destino há quase uma geração inteira; que praticamente outorgou a um sindicato de empresários, o SETPS, a autoridade de planejar e realizar políticas públicas nesta cidade.

Os 11 homicídios (e a deterioração da saúde mental, antes do ato e levando a este, e depois do ato em consequência deste, do trabalhador que diretamente os causou) ocorridos neste episódio merecem o acompanhamento e a autocrítica do SETPS. O mesmo SETPS que, através de sua pessoa, vive a repetir que Salvador não precisa de transporte de massa sobre trilhos de pequeno alcance (bondes, ascensores, funiculares e elevadores), médio alcance (VLTs) e longo alcance (metrô e trens), porque ônibus articulados em vias exclusivas dariam conta da demanda. Bem, talvez dessem, mas sob que risco a integridade física dos que estão nele e fora dele, e a que risco a integridade mental dos trabalhadores das empresas de ônibus? A que custo de deterioração climática, não apenas pela emissão de gases poluentes, e sim também pela ampliação de cobertura asfáltica e diminuição da cobertura arbórea?

A Psicologia do Trânsito não pode ser, e não é, a mera avaliação psicológica para obtenção da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) ou para ingresso e planejamento de carreira (quando há...) nas empresas de ônibus (que reconhecemos que precisam continuar existindo, mesmo com a ampliação e retomada da malha de transporte sobre trilhos urbanos). É preciso pensar a Psicologia do Trânsito no âmbito da saúde ocupacional, não apenas em termos de saúde mental senão também neuromuscular por exemplo. Motoristas de ônibus estão mais expostos cronicamente do que qualquer outro profissional ao *road rage* (fúria ao volante), síndrome associada a carrodependência (uso abusivo do automóvel) e a sistemas de transporte motorocrático (em que as soluções de transporte a motor sobre pneus são ubíquas e opressivas sobre as outras formas de transporte), ao ponto de demonstrarem sintomas que não aparecem em motoristas não-profissionais acometidos de *road rage*, como episódios de psicose por instalação experimental, ideação suicida, apatia súbita, depressão e transtornos psicossomáticos. Relatos sobre isso não são incomuns, embora ainda anedóticos porque não sistematizados clinicamente.

Tendo isto em vista, nos colocamos a disposição para maior aprofundamento da discussão e elaboração de protocolos e medidas de redução de danos, além de pesquisas específicas sobre o assunto.

Leni Fragoso  
Comissão de Mobilidade Humana e Trânsito

Valter da Mata  
Presidente do CRP-03