



PUC
RIO

PIBIC 05/06

Departamento: SOCIOLOGIA E POLÍTICA

Aluno(a) Adriano Espínola Filho

Orientador(a): Roberto DaMatta

Título do Projeto: Violência e Agressividade no Trânsito

RELACÕES ENTRE O CARRO, ESPAÇO PÚBLICO E VIOLÊNCIA NO TRÂNSITO URBANO
(Relatório Final PIBIC – 05/06)

ADRIANO ESPÍNOLA FILHO

Orientador:
Professor Doutor Roberto DaMatta

Sumário

Resumo

Introdução

Capítulo 1: Para Uma Sociologia Do Trânsito

Capítulo 2: Espaços Públicos e Espaços Privados

Capítulo 3: O Carro

Capítulo 4: Violência no Trânsito

Conclusão

Bibliografia

RESUMO

A presente pesquisa aborda algumas questões relativas ao trânsito automotivo. Mais especificamente, centra-se na relação entre o carro, seu condutor e a rua, tendo como base a cidade do Rio de Janeiro. Contudo, muitas das questões abordadas se referem ao trânsito urbano em geral. Para abordar questões relativas à violência no trânsito, prerrogativa inicial da pesquisa, buscou-se entender qual a relação que os habitantes das grandes cidades têm com o espaço público. Assim, observou-se que o carro exerce papel fundamental, tanto no planejamento das cidades quanto na elaboração de um conjunto de valores que o elegem como meio de transporte “ideal”. Por fim, a questão da violência no trânsito é retomada e entendida como decorrente, dentre outros fatores, da falta de regras que regem o mundo da rua.

Introdução

Em 1942, Adorno perguntava: *“E que motorista não é tentado, simplesmente pelo poder do motor, a eliminar indesejados da paisagem, pedestres, crianças e ciclistas?”*. Essa frase, dita há tanto tempo, parece profetizar um problema que hoje é consideravelmente mais grave que na época. A saturação dos grandes centros urbanos nos dá a medida dessa piora. Se pegarmos o número total de vítimas de acidentes nas zonas urbanas, no Brasil, em 2001, por exemplo, temos 238.132 acidentes com vítimas registrados no perímetro urbano, o que significa cerca de cinco vezes mais que na zona rural, que alcançou 49.545.¹

Com o problema da violência no trânsito como prerrogativa inicial dessa pesquisa, procuro aqui entender porque o trânsito, no caso brasileiro, se mostra tão violento.

Como não é possível discutir, nesse espaço, todas as categorias que envolvem o trânsito urbano, tais como o pedestre, o carro, o táxi, o ônibus, a van, o motociclista, o ciclista, etc, optei por focar alguns aspectos de uma dessas categorias: o carro. Ao longo da pesquisa e na medida em que foi necessário, não me furtei, entretanto, em comentar algumas das outras categorias.

Entre entrevistas realizadas e leituras de textos sobre o assunto, pude perceber algo fundamental: a questão da violência no trânsito envolve múltiplos aspectos, o que coloca a questão mais como reflexo de conjecturas do que propriamente de causas isoladas de outras.

Dessa forma, resolvi estruturar a pesquisa de forma inversa, ou seja, investigando primeiro as percepções que vêm antes do trânsito, como a própria percepção da cidade, do carro, da rua e do outro, para só então chegar à questão propriamente da violência e da agressividade no trânsito, que são tratados no quarto e último capítulos.

O carro, a categoria escolhida para ser estudada aqui, aparece então no terceiro capítulo. Pretendo mostrar a importância desse meio de transporte em consonância com certos valores contemporâneos, principalmente aqueles ligados à individualidade e à liberdade. Na mesma medida em que o carro realiza um ideal

¹ Anuário Estatístico de Acidentes de Trânsito. DENATRAN - 2001

de transporte, que anula a interação com o espaço público, ao isolar o condutor dentro do carro, possibilita o transporte situado apenas entre lugares privados.

Tal discussão me levou a discutir outro aspecto importante: a dicotomia entre a vida pública e a vida privada. Esse ponto é tratado no segundo capítulo, onde procuro analisar a tendência, hoje, da retração por parte dos indivíduos, da esfera pública da cidade, fazendo com que prefiram circular em espaços cada vez mais privados.

Para entender como a discussão alcançou esse nível, trato, no capítulo inicial, dos primeiros trabalhos dedicados ao trânsito. No caso brasileiro, a Engenharia de Trânsito foi a primeira disciplina a se debruçar sobre o problema.

Busquei, assim, reconstituir os primeiros passos dessa área de conhecimento, a fim de saber quais as suas grandes preocupações. Uma das mais importantes reside no fato de que o trânsito envolve complexidades que vão muito além da análise técnica. Os estudos destacam a necessidade de uma compreensão voltada principalmente para o *comportamento* dos condutores dos veículos.

Dessa forma, as relações sociais adquirem importância fundamental. A perspectiva sociológica emerge aqui de forma obrigatória. De fato, o campo de análise que se abre, sobre o assunto, é bastante amplo. Entretanto, devo confessar que me surpreendi com a ausência de quadros de referência sobre a matéria.

- Capítulo 1 -

Para uma Sociologia do Trânsito

1.1- Primeiros Estudos: Um Balde de Tinta Branca e um Pincel

Os trabalhos mais antigos relativos ao estudo do trânsito brasileiro datam da década de 1970. Na época, havia a preocupação de legitimar a área da Engenharia de Trânsito como ramo de conhecimento da Engenharia Civil. O surgimento dessa área de conhecimento encontra-se estreitamente atrelado a uma nova configuração urbana, marcada principalmente pelos efeitos da expansão do uso do automóvel nas grandes cidades², como nos lembra Menezes:

No caso particular das artérias urbanas, o manejo de tráfego assume importância considerável em vista das proporções alcançadas pelos problemas de circulação, agravados que são, progressivamente, na medida em que aumentam as frotas de veículos em operação nas cidades (Menezes, 1972:2).

Essa situação, segundo os engenheiros, representa um pesado ônus para a sociedade: prejuízos econômicos, dificuldades de circulação, riscos de acidentes e degradação do meio ambiente são alguns dos aspectos que **yêm** a confirmar a necessidade de estudos específicos para o problema:

Excluído: vem

A meta do transporte individual acha-se arraigada na mente de cada membro da comunidade, o que se traduz nos acréscimos geométricos das frotas de veículos que operam nas cidades. Tal fato é ainda agravado pelo firme desejo de seus possuidores em usá-los para deslocamentos individuais, conduzindo, no mais das

² Vânia Martins do Santos, *Impunidade ou desigualdade: Uma Análise Comparada das Perspectivas da Imprensa e da Engenharia de Tráfego sobre o Trânsito*. Rio de Janeiro. IUPER. 1995

vezes, a uma utilização desordenada das vias disponíveis para a circulação. Tal indisciplina acha-se comumente refletida nos constantes congestionamentos de tráfego e seus conseqüentes custos, quer medidos em termos de acréscimos aos gastos operacionais dos veículos, quer em termos de horas desperdiçadas pelos seus ocupantes (...). Os custos sociais são, também, aqueles impostos aos pedestres, quer em forma de acidentes, quer pela demora adicional que veículos motorizados provocam aos que necessitam cruzar ruas trafegadas por pesados fluxos (...) O agravamento destes conflitos poderá conduzir a condições insustentáveis pondo em risco a liberdade dos deslocamentos individuais nas grandes cidades (Menezes, 1972: 1-2).

Munhoz também se manifesta nesse sentido, afirmando que

Os congestionamentos de tráfego em áreas urbanas representam um elevado ônus para a comunidade, tanto em termos econômicos quanto sociais(...). Os acréscimos desnecessários no tempo de percurso, a redução da velocidade média e o aumento do número de paradas contribuem de forma significativa para elevar o consumo de combustível e desconforto nas viagens, irritando motoristas e passageiros, além de causar um precoce desgaste mecânico dos veículos (...). Socialmente, as filas de veículos, além de serem uma intrusão visual, comprometem a qualidade do ar com a emissão de partículas poluentes e aumentam o nível de ruído com as sucessivas paradas. Todos esses fatores atuam de forma direta para deterioração do meio ambiente, resultando na degradação física da região(...) Quaisquer medidas que efetivamente proporcionem uma redução no tempo de viagem e/ou atraso nos semáforos terão um benefício imediato de vários milhões de cruzeiros, além de contribuir de forma positiva para a economia de combustível(...). Nesse sentido, a CET estabeleceu como um dos pontos básicos do seu programa de atividades a implementação e utilização de novas técnicas de Engenharia de Tráfego, desenvolvidas, testadas e recomendadas por centros internacionais de estudos de tráfego (Munhoz, 1978:11-12).

Deste modo, a Engenharia de Tráfego se afirma como ciência mais apta a lidar com as questões relacionadas ao trânsito. Afirmação essa que se baseia principalmente na crença de sua eficiência enquanto técnica de controle do tráfego³:

Manejo do tráfego significa o emprego de processos racionais do manuseio das correntes de tráfego objetivando a obtenção de um melhor uso das vias de transporte(...) A Engenharia de Tráfego, através das técnicas de manejo, provê o ferramental indispensável à remoção de alguns dos conflitos entre a cidade e o veículo automotor, que dirão como fazer melhor uso das vias existentes (Menezes, 1972:1-2).

Soares também compreende que

³.Idem. pp.8

A Engenharia de Tráfego consiste em determinar, por processos técnicos, as necessidades do tráfego e selecionar os meios apropriados para atendê-las (Soares, 1975:6).

Com base nessa argumentação, a Engenharia defende a sua implementação junto a dois conceitos complementares: *educação e fiscalização*, constituindo-se assim o famoso “trinômio” responsável pelo bom funcionamento do tráfego: Educação, Policiamento e Engenharia.

É importante ressaltar que a educação, nesse caso, assume apenas um caráter informativo, e o policiamento, por sua vez, um caráter preventivo. Assim, a educação “desenvolve melhores atitudes e comportamentos em público de motoristas e pedestres, apontando aos usuários da via pública suas deficiências, alertando-os das sanções a que estão sujeitos pelas infrações que cometam”(Soares, 1975:27). E o policiamento se resume à “vigilância e advertência e, eventualmente, para punir a pequena percentagem de usuários que deliberadamente não obedeçam os regulamentos de segurança e bem estar públicos” (Ibid).

Pelo *status* suplementar que adquire a educação e o policiamento na Engenharia de Tráfego, onde a atenção está voltada fundamentalmente para aspectos técnicos do manejo do tráfego, é que ela vai ser definida, na década de 70, como não mais que “um balde de tinta branca e um pincel”, ou seja, “a reorientação dos fluxos para acomodá-los melhor aos sistemas existentes”(Menezes,1972:3).

1.2 – Segunda fase: A ênfase no comportamento

Somente a partir da década de 80 é que novos trabalhos relacionados ao trânsito visam abordar o *comportamento* dos usuários. O objetivo era buscar uma maior eficiência no controle do tráfego. Ficou claro que a Engenharia de Tráfego apenas nos seus aspectos técnicos não podia dar conta de outros fatores importantes, principalmente aqueles relativos ao comportamento dos motoristas:

Não há dúvidas de que medidas de Engenharia de Tráfego almejando promover a segurança têm se provado eficientes e alcançando importantes benefícios. (...) Contudo, algumas afirmações quanto aos motoristas, que não têm sido inteiramente verificadas, subjazem a tais trabalhos remediadores. (...) Há limites para as melhoras que podem ser alcançadas simplesmente com a abordagem da Engenharia de Tráfego. O tráfego (...) apresenta complexidades inerentes. (...) A inter-relação entre vários componentes deste sistema, indica uma abordagem multidisciplinar como benéfica para a segurança do tráfego. (...) As atitudes e os comportamentos dos motoristas são uma questão complexa e o ganho de mais compreensão a este respeito pode influenciar o alcance de medidas mais efetivas. (Braga, 1079: 74-75)

Essa tendência indica, portanto, que além das situações objetivas, como por exemplo, condições de infra-estrutura viária, encontram-se “toda uma série de complexos elementos relativos às percepções, expectativas e atitudes do indivíduo estão envolvidos”.⁴

Sendo assim, é preciso entender que o trânsito consiste em um problema social e político, que não se limita à Engenharia de Tráfego, como nos adverte Vasconcelos:

⁴ SANTOS, Vânia Martins dos

O trânsito não é apenas um problema técnico, mas sobretudo uma questão social e política, diretamente ligada às características da nossa sociedade capitalista. Para entender o trânsito, portanto, não basta discutir os problemas do dia-a-dia (congestionamentos, acidentes), é preciso também analisar como o trânsito se forma, como as pessoas participam dele, quais são seus interesses e necessidades. Isso significa esforço para entender o trânsito “por trás” de suas aparências, dos seus fatos corriqueiros, na busca de uma “sociologia de trânsito” (Vasconcelos, 1985:11-12)

Para começar a discutir o trânsito nessa perspectiva é importante começar por definir que tipos de conflitos ocorrem no perímetro urbano. Nesse sentido, a disputa pelo espaço pode ser dividida em dois tipos básicos: o conflito *físico* e o conflito *político*.

O conflito físico pode ser definido como sendo a disputa pelo espaço, como o exemplo de dois carros que se aproximam de um mesmo cruzamento, ou seja, a impossibilidade de dois corpos ocuparem o mesmo espaço. Sob esse aspecto é que a Engenharia de Tráfego se definia na década de 1970, ou seja, como ciência capaz de prover técnicas de gerenciamento que garantam a boa fluidez do tráfego.

Já o conflito político, que é o que nos interessa aqui, vem refletir “os interesses das pessoas no trânsito, que por sua vez estão ligadas a sua posição no processo produtivo da cidade” (Vasconcelos, 1985:13).

Para entender melhor o que isso significa, basta pensarmos na questão da percepção sobre a prioridade no trânsito. Existe uma idéia de hierarquia que permeia as relações no trânsito, como muito bem nos esclarece Vasconcelos:

Em nosso país, por exemplo, o motorista julga-se com muito mais direito à circulação que os demais participantes do trânsito, o que está ligado às características autoritárias da sociedade, à falta de conscientização sobre os direitos do cidadão, que faz com que os motoristas ocupem o espaço viário com violência. O processo tem também o seu lado contrário (e complementar) que o confirma: o pedestre normalmente se submete, praticamente aceita o papel de “cidadão de segunda classe”, numa cidade que é cada vez mais o habitat do veículo e o anti-habitat do homem (Vasconcelos, 1985:20).

O propósito desta discussão inicial é apresentar um pequeno relato sobre as perspectivas e necessidades dos estudos relativos ao trânsito. Como é um tema tradicionalmente relacionado ao campo da Engenharia de Tráfego, parece-nos importante situar a discussão do trânsito dentro do campo de interesses das Ciências Sociais.

Dentro dessa perspectiva sociológica, podemos destacar um importante aspecto para o nosso trabalho: evidenciar que os conflitos de interesses estão submetidos a uma lógica, segundo a qual o papel das classes economicamente dominantes é determinante. Sendo assim, fica claro que o conflito de interesses leva a uma configuração tal que a lógica racional de busca por maior eficiência na circulação dos usuários do trânsito não é obedecida. Isso significa que, na prática, adotou-se a meta de um meio de transporte individual que irá ocupar um lugar central nessa discussão: o carro.

- Capítulo 2 -

Espaços Públicos e Espaços Privados

Para chegarmos à questão propriamente do carro, faz-se necessária uma breve discussão em torno do público e do privado. Mais especificamente: como o homem contemporâneo que habita as grandes cidades, chamadas de cosmopolitas, se relaciona com a esfera da vida pública e a esfera da vida privada no seu dia-a-dia. Essa relação pode nos dar pistas relevantes para entender, em alguns aspectos, não só a escolha do automóvel como meio de transporte ideal, mas, também, como isso influencia o comportamento dos motoristas pelas ruas da cidade.

O primeiro ponto a ser definido é como se dá a relação dos cidadãos de uma grande cidade com a esfera pública. Segundo Richard Sennet, essa é uma relação cada vez mais distante:

Hoje, a vida pública também se tornou uma questão de obrigação formal. A maioria dos cidadãos aborda suas negociações com o Estado com um espírito de aquiescência resignada, mas essa debilitação pública tem um alcance muito mais amplo do que as transações políticas. Boas maneiras e intercâmbios rituais com estranhos são considerados, na melhor das hipóteses, como formais e áridos e, na pior, como falsos. A própria pessoa estranha é uma figura ameaçadora, e muito poucos podem sentir um grande prazer nesse mundo de estranhos: a cidade cosmopolita.”⁵

Com a abrangência desse pensamento, temos a definição do que é a vida pública como entendida aqui: não está limitada somente às relações dos cidadãos com o Estado ou instituições, mas, sobretudo, engloba as relações dos cidadãos uns com os outros no cotidiano. Dessa forma, temos definido a acepção de esfera pública, ou seja, a vida pública vista como um conjunto de relações impessoais, que os cidadãos de um determinado lugar, no caso, a cidade cosmopolita, compartilham. Pensando na cidade, esse sentido de espaço público se aproxima do que seria o espaço da rua, ou seja, o espaço onde se dá a vida pública na prática.

O sentido de espaço público acompanharia esse entendimento e, por oposição, a idéia de vida privada ou íntima. Faremos uma pequena ressalva, pois a idéia de espaço privado não é a mesma de espaço particular ou espaço da intimidade. Esta separação é importante uma vez que se quer situar o domínio do espaço privado todo aquele espaço que não pertence ao Estado e está ligado à propriedade privada.

Para efeito de metodologia, dividimos a cidade, portanto, em dois: os espaços públicos, a rua, e os espaços privados, aqueles que estão sujeitos a leis de gestão particular. Assim, não chamaremos de espaços públicos aqueles que se situam em propriedades privadas. Essa separação é importante, uma vez que um cinema, por exemplo, poderia ser classificado como espaço público. No presente caso não, preferimos chamá-lo de espaço privado, no sentido de não ser gerido pelo Estado e isso, conseqüentemente, muda a percepção desse espaço por parte das pessoas. Algo semelhante ocorre com o automóvel, como veremos mais adiante.⁶

Existe uma sensação, principalmente ligado à segurança, de que os espaços públicos são mal administrados e violentos, ao passo que nos lugares privados haveria mais ordem e controle.

Segundo Roberto Damatta, na oposição que desenvolve entre os espaços da casa e da rua, essa relação se encontra bem explicitada, onde a rua aparece como sendo o lugar do “descontrole e massificação”, em oposição à casa, que surge como sendo o lugar do “controle e autoritarismo”. A casa aqui está vinculada à idéia de vida íntima, onde as regras da boa convivência familiar pautam as relações. A ordem se estrutura por laços de

⁵ SENNET, Richard – *O declínio de Homem Público* - 3ª edição – Cia da Letras. pp. 16.

⁶ Nesse caso a afirmação é feita com base em pesquisa de campo.

afetividade, sangue e hierarquia, esta última estabelecida por questões relacionadas a sexo e idade.⁷ Como diz o próprio autor:

“De fato, a categoria rua indica basicamente o mundo, com seus imprevistos, acidentes e paixões, ao passo que a casa remete a um universo controlado, onde as coisas estão nos seus devidos lugares. Por outro lado, a rua implica movimento, novidade, ação, ao passo que a casa subentende harmonia e calma: local do calor (como revela a palavra de origem latina lar, utilizada em português para casa) e afeto. E mais, na rua se trabalha, em casa se descansa. Assim, os grupos sociais que ocupam a casa são radicalmente diversos daqueles da rua. Na casa, temos associações regidas e formadas pelo parentesco e relações de sangue; na rua, as relações têm um caráter indelével de escolha, ou implicam essa possibilidade. (...) A rua como categoria genérica em oposição a casa, é o local público, controlada pelo “Governo” ou pelo “destino”, essas forças impessoais as quais o nosso controle é mínimo”.(Damatta, 1997:90-91)

Nessa acepção de rua, tudo o que está fora da casa pertence a ela. Acontece que mesmo a rua pode também ser dividida em dois: uma pública e outra privada. Assim, temos a rua enquanto espaço público, ao mesmo tempo como espaço privado. O importante dessa diferença é a sensação de que nos espaços privados, por mais que pertença ao universo da rua, ele não é sentido da mesma forma, isto é, o fato de não se encontrar sob a tutela do Estado e, sim, ser propriedade privada, já muda a percepção sobre esse espaço.

As conseqüências são que adjetivos característicos da casa podem ser empregados também para esses espaços, em uma acepção mais ampla. Dessa forma, os termos tradicionalmente relacionados à rua como “descontrole e massificação” podem ser substituídos por definições anteriormente relacionadas à casa, tais como o “controle e autoritarismo”.

Podemos citar, como exemplo, o estacionamento, mencionado anteriormente. Todos sabemos que não é a mesma coisa estacionar em um estacionamento pago e estacionar na rua. No primeiro caso, existe a sensação de confiança por parte do usuário, que pode cobrar, exercer autoridade, ter garantias, etc., uma vez que – e esse é um fator importante – quem utiliza esse serviço está pagando. Já no segundo, não existe garantia nenhuma, e os imperativos relacionados ao mundo público são os esperados.

Um *shopping* ou uma praça são ambos espaços públicos. A diferença, todavia, está que no *shopping* existem seguranças e se pressupõe que um grupo mais “seleto” de pessoas ali se encontra para consumir, ou seja, não pode ser confundido com um grupo de passantes de uma praça.

Por estar em uma propriedade particular, no caso do *shopping*, a percepção sobre esse espaço muda a forma como as pessoas se sentem nesse espaço. Por isso há um verdadeiro choque de indignação quando um informante narra que certa vez um amigo foi assaltado dentro de um *shopping*, ou seja, em um lugar onde supostamente esse tipo de coisa não poderia acontecer.

Temos facilidade em aceitar que uma pessoa seja assaltada na rua, não existe surpresa e é quase que *normal* que isso aconteça nesse espaço. Mas, grande é a surpresa quando um fato como esse ocorre em espaços particulares, como *shoppings*, cinemas, bares, etc. Isso revela não só a desconfiança que existe em relação à rua, como, também, a confiança que se deposita em se transitar em espaços privados.

Voltando à questão da esfera privada, podemos apontar para certas características dos grandes centros urbanos. Uma delas diz respeito à sensação de anonimato sentido pelo habitante de uma cidade cosmopolita ao transitar pelas ruas. Não é desconhecida essa sensação que remonta aos primórdios da modernidade, retratada por Allan Poe e Baudelaire, por exemplo. Não falavam eles dessa experiência nova de anonimato que as grandes

⁷ DAMATTA, Roberto – *Carnavais Malandros e Heróis*. pp90

concentrações urbanas inauguram? Se uma multidão de desconhecidos pode ser agradável para poucos (como foi o caso de Baudelaire), provavelmente provoca o desagrado de muitos.

Nessa perspectiva, os amigos e conhecidos da rua e da praça que compunham uma parte significativa das relações sociais desaparecem. Em uma cidade como o Rio de Janeiro, onde a questão da violência impõe, hoje, um grande sentimento de temor ante a presença de estranhos, as relações do dia-a-dia são como que pautadas, de um modo geral, por uma permanente atitude de reserva ao lidar com estranhos. Desconfia-se de todos e quase todos mantêm uma atitude “armada” diante do outro, pois este pode ser uma “figura ameaçadora”, nas ruas da cidade.

Esse quadro tem raízes na crença que a própria psique tem uma vida interior autônoma que não deve ser exposta à dura realidade do mundo social. E mais, a vida psíquica só poderá se desenvolver plenamente se for dado o devido resguardo e isolamento⁸. Nesse mundo a casa tem destaque, uma vez que ela é retratada como o lugar onde descansamos e nos isolamos de um mundo perigoso.

Acontece que as relações sejam de amizade ou familiares não acontecem apenas no espaço da casa é claro. Acontece também na rua, porém não rua em qualquer rua, pois a idéia de rua é uma idéia negativa, não seria um lugar ideal para conviver com essa esfera íntima. A praça que outrora tinha mais destaque para esse papel parece desaparecer, não mais citado como um lugar “tranquilo” tal como descrito pelos nossos pais ou avós. Esse espaço mudou, principalmente se tratando de uma cidade caracterizada como violenta como é o Rio de Janeiro.

Temos então uma tendência constatada para a escolha de lugares privados como ideal de convivência, pois aí existem expectativas de controle que não se encontra mais nas em outros lugares públicos. A única ressalva acredito que deva ser feita me parece ser com a praia, pois apesar de ser um lugar reconhecidamente democrático, ainda é citado como um espaço onde as pessoas se permitem encontrar os amigos sem maiores preocupações.

Ao ser perguntado sobre o lazer na rua um entrevistado responde:

“Quando era criança meus amigos eram da rua, a gente brincava na praça e conhecia o pessoal das ruas vizinhas. Quando me mudei pra cá (Rio de Janeiro) com 15 anos era tudo diferente. Fui morar num edifício onde as pessoas não se falavam. Com amigos que fiz na escola a gente brincava de *video-game* nas casas uns dos outros, em *play-grounds*, mas não brinquei mais na rua.”

Outros entrevistados afirmam que a violência tem afastado as pessoas da rua, mas, muitas manifestam a preocupação não só quanto à violência como também com o crescente número de pedintes pelas ruas, a sujeira, a miséria, a insegurança, a superpulação, etc.

Tudo isso aponta para uma valorização cada vez maior da esfera privada. O indivíduo não enxerga na realidade fora da família e um círculo fechado de amigos algo que inspire confiança, e muito pelo contrário. Os espaços ideais para essa convivência se situam, portanto, nos espaços privados: lugares que, além do domínio da casa, oferecem a sensação de segurança e controle, algo que não é mais possível no espaço da rua.

Movimento entre espaços privados, essa é a idéia que transforma a cidade e inaugura uma série de serviços, no qual o carro é a chave que aciona um poderoso complexo constituído através de uma associação de elementos técnicos e sociais. Disso resulta uma série de serviços e locais privados que permitem que o indivíduo motorizado possa simplesmente não entrar em contato com o espaço público. Ele se desloca alheio, se quiser, da realidade social da maioria das pessoas, ou seja, as que não possuem carro. Uma realidade dura, violenta, pobre e suja, que ele quer se distanciar ou, no máximo, observar de dentro do seu carro, onde se sente “protegido” e por onde trafega, atravessando esse espaço maldito, a rua.

⁸ SENNET, Richard – *O declínio de Homem Público* - 3ª edição – Cia da Letras. pp. 16

Mas, não é apenas a rua que se deseja evitar. Deseja-se evitar também o contato com outras pessoas, pois, nas grandes cidades contemporâneas, o outro se torna uma figura ameaçadora. Nesse sentido, o carro se apresenta, por um lado, como uma possibilidade real de se evitar o contato mais próximo com o outro e ao mesmo tempo proporciona a possibilidade, simbólico e fisicamente, de se isolar desse ambiente carregado de estigmas pejorativos que é a rua.

Excluído: de
Excluído: desagradável

- Capítulo 3 -

O Carro

O carro traz uma nova organização do espaço público das cidades, em geral e, mais especificamente, uma nova relação com o espaço da rua. Em pesquisa encomendada pelo Ministério das Cidades sobre a questão do transporte a conclusão que se chega é essa:

*Ao longo das últimas décadas, o país vem experimentando os efeitos da adoção de um tipo de expansão urbana dependente do uso do automóvel. Esse padrão de expansão gerou uma ocupação do solo dispersa e fragmentada. Ao mesmo tempo, o transporte coletivo deixou de ser prioridade nos investimentos públicos, perdendo espaço também no sistema viário, cada vez mais dedicado ao transporte particular.*⁹

Na mesma pesquisa temos também a confirmação da eleição do automóvel como meio o meio de transporte mais desejado:

*O veículo particular é o modo de transporte preferido da população devido à sua rapidez, mobilidade e conforto e é identificado como o meio de locomoção urbana “ideal”. Sua utilização é mais intensa nas classes sociais A e B, incluindo parcela da classe C e mais recentemente penetrando também nas classes sociais D/E.*¹⁰

Segundo o DETRAN do Rio de Janeiro desde janeiro de 2001 até agosto de 2005 entraram em circulação 239.877 mil novos carros somente no município do Rio de Janeiro, totalizando uma frota de

⁹ MINISTÉRIO DAS CIDADES - Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana - MOTIVAÇÕES QUE REGEM O NOVO PERFIL DE DESLOCAMENTO DA POPULAÇÃO URBANA BRASILEIRA - Pesquisa de Imagem e Opinião sobre os Transportes Urbanos

¹⁰ Idem

1.573.043. A cada ano cresce algo em torno de 2.000 a 3.000 carros somados à frota total de carros no município.

Quanto à porcentagem de pessoas que utilizam o transporte automotivo especificamente no Rio de Janeiro temos os seguintes dados:

Distribuição das Viagens Diárias por Modo na RM do Rio de Janeiro

Modo	Número de Viagens (passageiros/di %	
Não Motorizadas	2.763.637	20,96
•A pé	2.594.178	19,68
•Bicicleta	169.459	1,28
Motorizadas	10.418.891	79,04
•Coletivos	8.846.856	67,11
Metrô	300.988	2,28
Trem	412.140	3,13
Barcas e Aerobarco	89.942	0,68
Ônibus	8.043.786	61,02
•Automóveis e Táxis	1.514.230	11,50
•Motos	34.841	0,26
•Outros	22.964	0,17
Total	13.182.528	100,00
Fonte: PTM/RMRJ – SECTTRAN/RJ, 1998		

É interessante ver também a qual a avaliação dos meios de transportes coletivos:

Atributos positivos e negativos dos modos de transporte coletivo, das cidades, por ordem das principais citações. Brasil, 2002. (Resposta múltipla).

Modos de Transporte	Base	Atributos Positivos (%)		Base	Atributos Negativos (%)	
Ônibus	2234	1º. Mobilidade	32,0	3077	1º. Lotação	44,0
	1935	2º. Segurança	28,0	2405	2º. Segurança contra assaltos	34,5
	1121	3º. Rapidez	16,0	2199	3º. Demora para passar	31,5
Metrô	1179	1º. Rapidez	17,0	472	1º. Pegar outra condução	7,0
	457	2º. Segurança	6,5	384	2º. Lotação	5,5
	379	3º. Segurança contra assaltos	5,5	384	3º. Estação fica longe	5,5
Lotação	1911	1º. Rapidez	27,5	1276	1º. Lotação	18,0
	889	2º. Conforto	13,0	829	2º. Clandestinos	12,0
	875	3º. Não demora para passar	12,5	781	3º. Correm muito	11,0
Trem	674	1º. Rapidez	10,0	603	1º. Limpeza	9,0
	546	2º. Valor da passagem	8,0	564	2º. Desconforto	8,0
	309	3º. Segurança	4,5	464	3º. Lotação	7,0
Barca	341	1º. Rapidez	5,0	339	1º. Percurso demorado	5,0
	332	2º. Boa ventilação	5,0	313	2º. Caro	4,5
	344	3º. Segurança	5,0	253	3º. Pegar outra condução	3,5

Fonte: Perg.s 14 e 15. Gostaria que o(a) sr.(a) citasse até 3 pontos que considera positivo/negativos?

o total de

Essa realidade nos indica que o crescente aumento da frota automotiva, somado à prioridade de investimentos públicos e a própria eleição do carro como meio de transporte ideal, situa o automóvel como um dos paradigmas de sociedade contemporânea, ou seja, uma sociedade capitalista e individualista. O carro, ao mesmo tempo, realiza um ideal de mobilidade e individualidade que caracteriza a própria condição dos indivíduos nas cidades cosmopolitas. Esse ideal contemporâneo modifica de tal forma o espaço público e a oferta de serviços que obriga o indivíduo, caso ele queira participar plenamente da sociedade, a possuir um automóvel (URRY, 2000).

Mas não é pelo menos a possibilidade de concretizar esse ideal que o advento e a popularização do carro inaugura? Aliás, o carro é, depois da casa própria, o objeto de desejo privilegiado de consumo individual (URRY, 2000). Ele representa hoje, na sociedade, um conjunto de valores simbólicos, tais como: status, segurança, desejo sexual, sucesso profissional, liberdade, família e masculinidade (URRY, 2000). Todo esse conjunto de valores, que encontra no carro a manifestação concreta e móvel desse ideal, obtém na sociedade um lugar tão fundamental que irá redefinir como a própria cidade é pensada, planejada, construída ou adaptada.

A questão da cidade em um aspecto mais abrangente tem uma função central em todo esse processo. A partir da modernidade, com a revolução urbano-industrial, ocorrida sobretudo na segunda metade do século XIX, em algumas capitais européias, todo o espaço da cidade passou a ser pensado no sentido de facilitar o transcurso de veículos, em detrimento de outras formas de circulação humana. Já a partir do início do século XX, existe a consolidação dessa política onde os espaços são pensados em termos de movimentos entre espaços privados sendo os espaços públicos abandonados em função da supremacia do carro (FREUND, 1993). Essa eleição do carro como meio de transporte prioritário vai acarretar uma série de modificações empiricamente constatadas.

Ao pensarmos em bairros como a Barra da Tijuca, podemos observar o impacto dessa política. A circulação nesse bairro é destinada quase que exclusivamente para o trânsito automotivo. Esse padrão de expansão gerou uma ocupação do solo dispersa e fragmentada. Mesmo ao pensarmos nos ônibus, constatamos que as linhas existentes não atendem há muitos lugares, sejam eles residenciais ou comerciais. Basta observar as calçadas, quando existem, para se constatar que muitas pessoas não circulam pelas vias principais. Para transitar nesse espaço, portanto, o carro se faz fundamental, sendo toda a estrutura de serviços criada para atender quase exclusivamente a essa demanda. Temos os shoppings, como Barra Shopping, New York City Center, Down Town, entre outros, onde não existem áreas residenciais próximas em que as pessoas possam ir a pé, mas sim de carro. Fato constatado também pelo tamanho dos seus estacionamentos. Drives-trus, postos de gasolina, supermercados, restaurantes, cinemas, além dos próprios shoppings concentradores de vários serviços e, por fim, as residências são planejadas para pessoas que possuam automóveis. A Barra da Tijuca não deixa de ser paradigmática nesse sentido, pois ali, o ideal de modernidade encontrou liberdade para eleger seu meio de transporte por excelência - o carro -, montando toda uma estrutura com esse fim.

Um exercício de imaginação que pode ilustrar melhor essa idéia é imaginarmos um estudante que vai para a faculdade, digamos a PUC. Após tomar seu café, escolhe um CD, prepara seu material para levar a faculdade e sai de casa. No corredor do edifício, entra no elevador que o conduz direto a garagem. Lá, entra no carro, liga o ar-condicionado, fecha os vidros escurecidos com uma película de insul-film, põe o CD que escolhera e sai à rua para a faculdade. Chegando aqui, entra no estacionamento, estaciona e vai para a sua aula. Na volta, faz o mesmo trajeto em sentido inverso.

Esse exemplo tende a ser útil na medida em que congrega uma série de relações ou de não-relações do indivíduo com o espaço público da cidade. Primeiro, temos a saída desse jovem do seu apartamento para a garagem, dentro do edifício, ou seja, dentro de um espaço privado onde o elevador o leva diretamente à garagem. Não há necessidade de ir a algum ambiente externo e praticamente não existe a interação espacial com outras pessoas.

Ao chegar ao veículo, como vimos, a pessoa põe o CD de música escolhido. Essa ação reduz drasticamente os sons provenientes do meio externo, da rua. Assim, uma boa parte da sensação de um ambiente é eliminada a partir do momento em que você retira dela o som. O caso é que não se trata nem de ligar o rádio, o que traz de certo modo uma ligação com outros ouvintes. A possibilidade se torna mais radical quando aquele indivíduo está escutando uma música, da qual não compartilha com mais ninguém, só ele está escutando aquilo ao seu redor. Essa sensação pode ser análoga ao se andar pelas ruas escutando uma música num walkman ou mais recentemente em um diskman ou mesmo em um ipod. Observa-se empiricamente uma sensação de se estar alheio da realidade, uma vez que a audição musical transforma nossa percepção externa.

Existem algumas diferenças quanto ao nosso “flanêur” contemporâneo, que anda pela cidade a escutar música através dos fones de ouvido e o nosso estudante da PUC. Uma delas é que o estudante está fechado dentro do carro e os vidros lhe servem como uma espécie de “blindagem” para o mundo externo. Nada pode lhe encostar o corpo, ao contrário do pedestre: o motorista trafega isolado e indiferente ao mundo externo. E mais: o vidro fumê não permite que seja sequer visto pelos transeuntes (e outros motoristas ao lado), tornando-o, além de isolado, “invisível”.

Outra diferença está no ar-condicionado. Esse equipamento, além de diminuir o calor externo, produzindo um ambiente mais fresco dentro do veículo, cumpre outra função importante. Quando ligado, o motorista, que já se encontra equipado de uma série de outros componentes que o isolam do meio externo, não permite que se tenha a sensação de respirar o ar externo. A mediação, que se estabelece com o meio externo, através da captação sensitiva da temperatura e do cheiro do ar ambiente, é cortada.

Por fim, o estudante sai da garagem em direção à faculdade, atravessando um ambiente de puro movimento, onde apenas os indesejáveis sinais ou engarrafamento interrompem seu trajeto. Aliás, para completar, surgem ambulantes e crianças pedindo ou oferecendo algo em troca de dinheiro, lembrando para nosso estudante uma realidade que ele não queria ver. Como ele está totalmente isolado do meio externo e imerso em seu próprio mundo controlado, privado, aquela realidade vista através de um pára-brisa talvez não pareça assim tão injusta ou mesmo desagradável. Por outro, existe o medo da violência, onde os motoristas são assaltados quando estão parados em sinais ou engarrafamentos. Aí sim o nosso motorista pode sentir medo ao ver o outro, um possível assaltante, mas caso não ocorra nada, logo mais à frente vai se sentir seguro por sair dali rápido, a salvo, dentro do seu carro, esquecendo os problemas sociais a bordo do seu carro. É claro que tudo não passou de uma cena distante, uma vez que com o vidro escuro fechado, o som e o ar-condicionado ligados, o mundo não passa, para um indivíduo nessas condições, de uma espécie de Caverna de Platão.

Fora esse contratempo, nosso estudante chega são e salvo à faculdade, entra no estacionamento e pára o carro em local que agora é seguro, fora da rua. Ele desliga o carro junto com todos os seus equipamentos e sai do veículo, tendo uma estranha sensação ao pisar no chão e olhar em volta. Provavelmente se sente ofuscado com a luz do sol e tem uma sensação desagradável com o meio externo, demorando a se adaptar, tal qual o sujeito que saiu da caverna de Platão.

Esse exemplo não pode ser estendido a todos, nem à maioria dos proprietários de carros ou a seus usuários. A idéia desse exemplo é expressar um ideal ou um desejo que o próprio privilégio do carro como ideal de transporte, em detrimento de outros meios, mesmo que não tenha um CD-player, nem ar-condicionado nem vidros fumê, não deixa de isolar seu condutor do meio externo. Não é difícil observar que a maioria dos carros na cidade do Rio de Janeiro trafega com os vidros fechados. Da mesma forma, observa-se que a maioria é formada por carros com vidros fumê e, pelo que se verificou nas entrevistas, é utilizado principalmente por motivos de segurança. Essa segurança, que impede que os de fora vejam os de dentro do veículo, também causa uma sensação agradável de privacidade aos que estão no seu interior.

Mas o ponto é esse: o indivíduo sai de um lugar privado, a sua casa, para outro, a PUC, digamos. Essa pessoa em nenhum momento do trajeto, chega a colocar seu corpo em contato com o mundo externo, a rua. O carro realiza então um trajeto através do que sociólogo Jonh Urry vai denominar de “não-lugar”, ou seja, como

um espaço que não é rural, nem urbano, nem cosmopolita, que é na verdade um lugar que é puro movimento, deslocamento. Nesse sentido, o indivíduo que sai de um lugar privado para outro, elimina a rua como espaço público. Essa relação entre os automóveis e espaços privados, dotados de garagem, por exemplo, realiza o ideal de consumo relatado acima, ou seja, o ideal de anular a rua e inaugurar uma sociabilidade somente entre lugares privados.

Em seu estudo sobre o carro Jonh Urry usa a imagem de “bolha metálica” para caracterizar o carro nesse tipo de relação. Assim, o sujeito que circula pela cidade dentro de um automóvel consegue privatizar seu espaço tornando-se independente do ambiente externo. Além do mais o condutor do veículo se aliena do meio externo. Como diz Urry:

Dwelling at speed, car-drivers lose the ability to perceive local detail, to talk to strangers, to learn of local ways of life, to stop and sense each different place (see Freund 1993: 120-21). Sights, sounds, tastes, temperatures and smells get reduced to the two-dimensional view through the car windscreen and through the rear mirror, the sensing of the world through the screen being the dominant mode of contemporary dwelling (see Morse 1998). The environment beyond that windscreen is an alien other, kept at bay through the diverse privatising technologies incorporated within the car. These technologies ensure a consistent supply of information, a relatively protected environment, high quality sounds and increasingly sophisticated systems of monitoring. They enable the hybrid of the car-driver to negotiate conditions of intense riskiness on high-speed roads (roads are increasingly risky because of the reduced road-space now available to each car). And as cars have increasingly overwhelmed almost all environments, so everyone is coerced to experience such environments through the protective screen and to abandon streets and squares to these omnipotent metallic iron cages. (Urry, 2000: 6).

Mas o que faz do carro um refúgio tão desejado, quando se fala na circulação do espaço urbano? O que corresponde ao ideal de espaço seguro que temos em nossa vida? A resposta talvez esteja na própria idéia da casa.

Ora, a casa em oposição à rua é o lugar do controle e da autoridade, enquanto a rua é o lugar do descontrole e da massificação (DAMATTA,1997). Será que através do carro o indivíduo urbano não estaria tentando trazer para a rua o controle e a autoridade perdidos? Nossa hipótese afirma que sim, que realmente a sensação de segurança relacionada à casa, com as suas paredes e trancas, encontra no carro seu correlativo, com a sua estrutura de metal fechada e com seus alarmes e trancas. Encontramos outros correlativos simbólicos também, tais como a porta, elemento de transição entre o espaço interno e o externo, a janela como elemento de intermediação e a própria configuração dos assentos no carro pode refletir posições hierárquicas.

Assim, tudo começa com quem vai dirigir. Tem que ser um adulto, obviamente, que possui carteira de motorista é o dono do carro. É essa pessoa que será responsável pelas demais que farão a viagem. É sinal de distinção, portanto, quem sentará ao seu lado, o que geralmente fica a cargo de uma pessoa mais velha. Essa relação de quem vai no banco da frente do carro criam situações onde a hierarquia entre os ocupantes fica explicitada. Se pensarmos numa família tradicional é um correlativo da mesa de refeições de uma casa onde lugares dedicados a cada membro são marcados de acordo com a hierarquia.

Se formos analisar, por exemplo, uma família que sai para viajar, temos no assento dianteiro, à esquerda, o pai, chefe de família, conduzindo o carro (e a família); à sua direita, a mulher, como co-piloto, cuida dos pormenores da viagem, observando mapas rodoviários, a

fim de assegurar o roteiro certo da viagem; atrás, ficam as crianças no espaço mais seguro do carro, porém mais distante da “cabine”, onde são tomadas as decisões.

Nesse sentido é que podemos ver o carro como uma espécie de extensão da casa em vários planos. Não seria por demais ressaltar o papel dos adesivos e adereços colocados no carro, a fim de personalizar seu aspecto interno e externo. Esses cuidados demonstram o cuidado em se “decorar” o carro, de forma semelhante à casa. Em um slogan de 1949 a Ford já declarava “The 49 Ford is a living room on wheels” (Marsh and Collett 1986: 11).

- Capítulo 4 -

A violência no Trânsito

O Brasil apresenta números relacionados ao trânsito que o caracteriza como um dos países onde o trânsito é um dos mais violento do mundo. Esse quadro é bastante descrito pela literatura especializada, algumas dessas conclusões seguem abaixo:

O Brasil apresenta nos últimos 10 anos um histórico geralmente crescente na quantidade de acidentes de trânsito. O número de mortos cresceu de 20.487 para 25.358 (1979-1988)(...) Somados os feridos que oscilam numa faixa de 300.000 a 400.000 feridos/ano, o problema adquire nível dramático quando se analisa que a idade média dessas vítimas (mortos e feridos) é de 33 anos (...) a quantidade de vítimas de acidentes de trânsito no mundo é de 500.000 pessoas/ano. No Brasil, mesmo sem ter 10% da população do mundo ou sem ter 10% da frota mundial de veículos, são mortas 50.000 pessoas/ano em mais de 1000 acidentes de trânsito registrados; 63% dos leitos hospitalares do setor de emergência são ocupados por acidentes no trânsito, e acontece uma morte por acidente de trânsito a cada 13 minutos, cuja idade média é de 33 anos (Rojas, 1991:4).

Os dados mais recentes que pude dispor apontam para que de 1999 a 2002 o número de 20.000 mil mortes anuais se repitam. No que concerne ao Rio de Janeiro temos uma estatística de 2001 que aponta para 3.887 mortes no estado e 2.406 mortes na capital. Os números relacionados a acidentes no mesmo ano, temos o registro de 49.537 vítimas de acidentes no estado, sendo 42.592 acidentes envolvendo vítimas na capital.¹¹

Uma ressalva deve ser feita quanto a esses números, uma vez que, podem apresentar dados incompletos. Como afirma Braga(1989):

Esta situação é até mesmo pior do que sugerem os dados, uma vez que é possível que apenas 50% das mortes ocorridas em acidentes de trânsito, em todo país, sejam registrados(...) Estima-se que 99,4 das fatalidades resultantes de acidentes de trânsito ocorram dentro de um período de 180 dias a partir da data do acidente (Marques, 1985), mas apenas as mortes que acontecem na cena do acidente são registrados(...) No Brasil, acidentes de trânsito são um problema importante, em comparação com fatalidades decorrentes de outras razões. Em 1980, por exemplo, o trânsito foi responsável por 28,27% de todas as mortes violentas do país (Marques, 1985)". (Braga, 1989:77-78).

O que de fato se verifica, contudo, é que a violência no trânsito é muito maior na capital que no interior. Nos grandes centros urbanos, em geral, os acidentes envolvendo principalmente pedestres é muito grande. Por um lado isso acontece devido ao despreparo do pedestre em conviver com o trânsito. Por outro lado, no que diz respeito ao motorista o problema é grave e está relacionado ao desrespeito à sinalização, ao abuso da velocidade e do álcool.¹²

Como afirma Vasconcelos:

As causas dos acidentes de trânsito são inúmeras e complexas. Existe certo consenso a nível mundial de que dos três "elementos" do trânsito, ou seja, o homem, a via e o veículo, o primeiro deles – o homem – é o fator principal na causa dos acidentes de trânsito: há vários estudos que atribuem ao homem de 80 a 90 % dos acidentes (como cauda principal). Apesar das provas exaustivas – o comportamento humano no trânsito é freqüentemente inadequado -, há certa mistura na atribuição das culpas, uma vez que muitos dos fatores "humanos" são na realidade fatores da via ou do ambiente, os quais, na pressa ou no desleixo ao analisar a questão, são considerados como "humanos". (Vasconcelos,1985:54)

No que diz respeito ao homem e, portanto, a cultura em questão, afirma Vasconcelos:

Em primeiro lugar, o homem no trânsito não pode ser encarado como categoria abstrata, como "o gênero humano": o é, antes de tudo, um ser político e social, que tem história, personalidade, interesses. Além disso, vive cada momento no trânsito como um momento único, condicionado por uma série de circunstâncias que lhe são próprias como indivíduo e que lhe são trazidas pelo ambiente pelo qual circula e, por causa disso, difíceis de prever. Tentando analisar a questão por partes, penso que poderia ser chamado de "visão de mundo", de cultura até, que vai condicioná-lo e orientá-lo no trânsito como um todo.

¹¹ Relatórios estatísticos divulgados pelo DENATRAN.

¹² Vasconcelos: 1985:53.

Nesse sentido, é fundamental seu relacionamento com o espaço urbano (o ambiente) e a sinalização de trânsito.(...) Sob o ponto de vista ideológico, de “visão do mundo, o aspecto mais importante para o trânsito refere-se à posição que as pessoas se atribuem na sociedade e que vai condicionar sua atuação na disputa pelo espaço. Assim, a luta é mais ou menos acirrada, mais ou menos previsível, conforme as pessoas sintam-se ou não iguais perante seus direitos de circulação. No Brasil, você já deve ter percebido – e talvez participado – que o motorista, o dono de um automóvel, julga-se com muito mais direito à circulação de que os demais participantes do trânsito: ao invés de ceder espaço a quem não tem este privilégio, como os pedestres e os passageiros de ônibus, ele exige prioridade, força a passagem, ignora os demais (como tendência geral, é claro, pois há exceções). Este comportamento está muito ligado ao nosso processo político e econômico, ao autoritarismo que caracteriza as relações na nossa sociedade, à falta de conscientização sobre os direitos de “cidadão” numa sociedade moderna e à importância do automóvel como símbolo de afirmação pessoal, de “status”. (Vasconcelos: 1985:58)

Uma vez que o carro é visto como uma possibilidade de exercer o controle e a autoridade, o indivíduo estaria levando para a rua a mesma prerrogativa de poder que exerce em seus domínios, só que dessa vez em um espaço público. Se por um lado o carro em si já é uma potência medida em cavalos-força, por outro lado o brasileiro exige a distinção entre indivíduo e pessoa ele. Assim, em uma sociedade hierarquizada e hierarquizante como a nossa o carro passa a ser o objeto que estabelece e revela quem está acima e quem está embaixo.

Um dado interessante parece mostrar que a hierarquia estabelecida não se resume apenas ao valor do veículo ou a classe social de seu dono, mas, principalmente, ao seu porte. É nesse sentido que os ônibus são apontados como os que mais praticam a direção agressiva. Isso revela uma situação singular, pois, a autoridade do motorista não reside na sua classe social, mas sim, no tamanho de seu veículo. Do outro lado da linha, temos os motociclistas, apontados na pesquisa como os mais desrespeitados, os que sofrem mais no âmbito dos usuários motorizados.

É claro que quem leva a pior nessa história é o pedestre, visto como João-Ninguém. É para ele que se volta a maior da parte fúria automotiva que devora vidas pelas ruas da cidade. Mesmo assim fica a questão: na relação entre os próprios motoristas, que teoricamente estão na mesma categoria de motorizados, por que eles não se enxergam como iguais e se tratam como iguais, mas ao contrário, fica explícita uma relação de competição e agressividade? A resposta pode ser que a agressividade no trânsito não se restringe só a relação entre o pedestre e o carro, mas, principalmente, está voltada a uma questão mais abrangente que é a recusa, por parte dos brasileiros, em conviver entre iguais.

Para analisar essa questão, devemos recorrer a Roberto DaMatta e à sua teoria do “Sabe com quem está falando?”. Como ele mesmo diz:

O ideal de “modernidade” construído sob a égide igualitária e individualista, contrasta com o ideal de moralidade, hierarquizante, complementar e “holística”. Reforçando-se o eixo da igualdade, nosso esqueleto hierarquizante não desapareceu automaticamente, mas se reforça e reage, inventando e descobrindo novas formas de manter-se.

Sendo assim, a agressividade no trânsito revela uma dessas “novas formas de manter” nosso “esqueleto hierarquizante”. O motorista encontra a oportunidade de estabelecer essa hierarquia à medida que se acha no direito de não seguir as leis de trânsito. Temos diversos exemplos desses comportamentos que vão desde o indivíduo que acha que pode fechar um cruzamento, até os que atravessam o sinal vermelho, passando pelos que carros que param em faixa dupla, que param em cima da faixa de pedestre, que fecham os outros etc...

Ao que parece, esse tipo de comportamento está ligado a essa recusa de seguir regras comuns, uma vez que elas homogeneizam, dificultando a tendência hierarquizante. É uma herança do que Damatta vai definir na teoria do “Sabe com quem está falando”, onde os indivíduos se acham com mais direitos que os outros:

“Há uma batida de automóveis. Os dois motoristas saltam de seus carros esperando o pior. Ambos são fortes, brancos e têm boa aparência. Um deles grita: “Sabe com quem está falando? Sou coronel do Exército!” E o outro diz: “Eu também.” Então eles se olham, reconhecem-se e resolvem enfrentar o problema com calma.”(Damatta, 1997:209)

Se, por um lado, existe a clara percepção da dessa forma de socialização, por outro, devemos considerar outros fatores. De acordo com o trabalho de mestrado da socióloga Vânia Martins dos Santos, onde foi feito um levantamento sobre as perspectivas da Engenharia de Tráfego e da Imprensa, podemos perceber outros enfoques para entender a questão da violência no trânsito.

Ao analisar sob a perspectiva da Engenharia de Tráfego ela nos diz:

“O problema para a Engenharia de Tráfego são os efeitos destas políticas “irracionais” no que diz respeito ao funcionamento do trânsito: elas configuram um contexto que favorece determinados comportamentos por parte dos usuários que estão diretamente envolvidos no trânsito. É a irracionalidade na forma de conduzir as políticas por parte do Poder Público – nada fazendo diante do crescimento desordenado das cidades ou adotando políticas de transportes ilógicas – que tem como resultado o acirramento ou adotando políticas de transportes ilógicas – que tem como resultado o acirramento da disputa pelo espaço público, o que torna o trânsito caótico e violento, pois um contexto em, que as disputas por espaços são acirradas, aumentam-se as possibilidades de conflito e criam-se as condições que incentivam motoristas e pedestres e se envolverem em acidentes”. (Santos, 1995: 28)

Já ao analisar a perspectiva da imprensa o enfoque é outro:

*“Nesse sentido, a construção de um cenário, como faz a imprensa, marcado pela elevação do risco de acidentes ou pela perda da qualidade de vida, fatos que seriam resultantes, principalmente, da impunidade, representa uma imagem que aponta a total perda de autoridade por parte das agências públicas responsáveis pela organização do trânsito. Esta ausência é, ao mesmo tempo, tomada como argumento em favor de seu restabelecimento. Como é dito em um editorial, “Só a ação coercitiva dos batalhões de trânsito e a aplicação costumas de multas poderão ensinar os maus motoristas a dirigir com disciplina” (“Trânsito Livre”. *Jornal do Brasil*, 24/04/95)”. (Santos, 1995:72).*

Dessa forma, podemos mencionar mais dois fatores que podem ajudar a entender a questão da violência no trânsito: o problema às políticas públicas e a questão da impunidade. São pontos importantes e que, de fato, se somam e complementam a discussão. A percepção da imprensa pela abrangência de público e capacidade de comunicação trás uma importante fonte de análise sobre problema. E a Engenharia de Tráfego “por ser não apenas uma perspectiva, mas uma prática” assume um papel fundamental nos processos de planejamento e manejo do trânsito.

Dentre essas perspectivas acredito que a discussão em relação ao papel simbólico da rua é relevante também para se compreender a questão da violência. Como sua imagem já está vinculada a percepções negativas como competição, falta de regras, impessoalidade, medo, violência e etc, não só a escolha do veículo,

mas também a forma como se dirige obedece a esses imperativos. Temos um quadro onde a rua e particularmente o trânsito são retratados como um espaço que lembraria a teoria hobesiana, ou seja, de luta de todos contra todos.

É importante salientar o que foi apontado no capítulo 2, isto é, a retração quanto à esfera pública. Esse dado pode nos dar pistas importantes para entender o papel que o carro ocupa como meio de transporte tido como “ideal”. O ideal de individualidade, de autonomia, de proteção quanto a esse mundo de estranhos. Se por um lado esses valores individuais são tão estimados, por oposição, são negadas as qualidades do mundo público. Assim, a violência no trânsito aparece como um sintoma da junção entre velocidade, agressividade, competição e o esvaziamento da esfera pública e seus valores

Conclusão:

As questões relacionadas ao trânsito envolvem muitos aspectos importantes. Infelizmente não poderiam ser tratadas aqui todas as categorias que compõe o complexo do trânsito urbano. Tentei então trazer algumas referências para situar os estudos relativos ao trânsito. Em destaque, a Engenharia de Tráfego, ciência que iniciou os estudos sobre trânsito no Brasil.

Entre as evidências constatadas pela Engenharia de Tráfego está que o trânsito não poderia ser bem compreendido apenas no seu aspecto técnico. Foi nesse momento, situado a partir da década de 80, que os primeiros estudos relativos ao comportamento do usuário do trânsito começaram a surgir.

O primeiro aspecto que se evidencia na análise social do trânsito é a pouca quantidade de trabalhos relacionados ao tema. Existem muitas questões a serem abordadas em futuros trabalhos.

No que concerne a este trabalho, procurei focar a relação do carro com o espaço da rua. O carro aparece como elemento paradigmático de uma série de valores contemporâneos, tais como: individualidade, liberdade, privacidade, consumo, sexualidade, qualidade de vida etc.

Nesse sentido, é preciso enfatizar a importância de seu papel na contemporaneidade. Basta lembrar o fato de que o carro acaba por definir a própria forma como a cidade é pensada e adaptada. Para exemplificar, citei o caso da Barra da Tijuca, onde toda a configuração espacial do bairro foi planejada para quem possui um automóvel.

Outro ponto que me chamou bastante atenção diz respeito ao tipo de mobilidade que o carro possibilita, fazendo com que o indivíduo não entre em contato com o meio externo. Ele transita isolado do meio externo, não entrando em contato com o mundo público, protegido que está na sua “bolha metálica”.

As razões que apontam para isso são discutidas no capítulo 2, onde fica caracterizada a tendência dos habitantes das grandes cidades em abandonar a esfera pública, preferindo a convivência em ambientes privados.

Tudo indica que os valores desse tipo de socialização, onde a convivência no mundo público deve ser evitada, encontram correspondentes simbólicos relacionados ao carro. Assim, o valor que justifica a possibilidade de isolamento propiciada pelo carro encontra respaldo em uma tendência mais ampla de comportamento.

Ao analisar a questão da violência no trânsito, considerei essas prerrogativas, isto é, procurei entender como um dos fatores de violência no trânsito diz respeito ao mundo público. Assim, a oposição entre a casa e a rua, estabelecida por Damatta (1997), ajuda a compreender qual tipo de valor é atribuído a esse mundo da rua onde o trânsito está inserido. Como a rua é caracterizada como o lugar do “descontrole e da massificação”, é de se esperar que o motorista, ao cruzar esse ambiente, responda da mesma forma.

Considerei importante apresentar outras “visões” para a questão da violência no trânsito, como a da Engenharia de Tráfego, que a enxerga em decorrência de políticas públicas errôneas e da imprensa, a qual

ênfatiza mais a questão da impunidade. Longe de negar a importância desses fatores, penso que a problemática do trânsito envolve inúmeras questões que ainda devem ser devidamente exploradas e somadas.

Bibliografia

BRAGA, Marilita Gnecco de Camargo (1989). “The vehicle driver’s perception of attributes of the road environment that influence safety at four-arm uncontrolled junctions”. Londres (University of London): Tese de doutorado. *Apud* SANTOS, Vania Martins (1995). *Impunidade ou desigualdade?* Rio de Janeiro: IUPERJ Biblioteca.

DAMATTA, Roberto (1997). *Carnavais, Malandros e Heróis*. Rio de Janeiro: Rocco.

FREUND, P. (1993). *The Ecology of the Automobile*. Montreal and New York: Black Rose Books. *Apud* URRY, John (2000). *Inhabiting the Car*. Rio de Janeiro: Unesco International Conference/Universidade Candido Mendes.

MARSH, P. and COLLETT, P. (1986). *Driving Passion*. London: Jonathan Cape. *Apud* URRY, John (2000). *Op. cit.*

MENEZES, Umberto Rafael de (1979). “Manejo de tráfego: Uma Abordagem Preliminar”. Recife: Sudene. *Apud* SANTOS, Vania Martins (1995). *Impunidade ou desigualdade?* Rio de Janeiro: IUPERJ Biblioteca.

MINISTÉRIO DAS CIDADES (2000)- Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana - MOTIVAÇÕES QUE REGEM O NOVO PERFIL DE DESLOCAMENTO DA POPULAÇÃO URBANA BRASILEIRA - Pesquisa de Imagem e Opinião sobre os Transportes Urbanos. Brasília.

MUNHOZ, Eduardo Antônio Moraes (1977). “Sistema de Controle de Tráfego: Aplicação do Sistema TRANSYT”. *Boletim Técnico da CET*. N.10, 1977. *Apud* SANTOS, Vania Martins (1995). *Impunidade ou desigualdade?* Rio de Janeiro: IUPERJ Biblioteca.

SENNET, Richard (1988). *O Declínio do Homem Público*. Trad. Lygia Araújo Watanabe. São Paulo: Companhia das Letras.

SOARES, Luís Ribeiro (1975). *Engenharia de Tráfego*. Rio de Janeiro: Almeida Neves Editores.

VASCONCELOS, Eduardo (1985). *O que é o Tráfego*. São Paulo: Editora Brasileira.

