

Tanto Igualdade quanto Hierarquia?¹

Roberto DaMatta, João Gualberto Vasconcellos e Ricardo Savacini Pandolfi

Resumo

O objetivo do artigo é examinar comportamentos, hábitos, posturas, valores e atitudes presentes no trânsito. Nosso ponto de partida é examinar o trânsito não como um fato isolado, como é trivial, mas discuti-lo como um sistema: como um conjunto constituído de muitos atores, objetos e cenários interligados e em interação. Isto levou à busca de procedimentos no campo da antropologia em relação a outros inquéritos sobre este assunto. Até porque, neste estudo, não focamos apenas o motorista, mas todos aqueles que utilizam o espaço coletivo destinado à ampla circulação de pessoas e veículos. O resultado desta pesquisa apresenta um usuário-cidadão-motorista dotado de estilo agressivo, imprudente, mal-educado, autocondescendente, e confiante na impunidade. A pesquisa confirma e ilustra, neste domínio, hipóteses explanatórias da sociedade brasileira.

Palavras-chave

Cultura do Trânsito. Sociedade Brasileira. Antropologia do Trânsito. Igualdade. Espaços Públicos.

Abstract

The objective of this article is to examine behaviors, habits, values and attitudes present in transit. Our starting point is to examine the traffic, not as an isolated incident, as it is normally seen, but to discuss it as a system: as a set consisting of many actors, objects and interconnected scenarios and interaction. This prompted the search for anthropology in relation to other investigations on this subject. That is so, because, in this study, not only do we focus on the driver, but all those who use the collective space meant for the transit of people and vehicles. The research result presents a user-citizen-driver with the following characteristics: aggressive, reckless, rude, self-indulgent, and confident of impunity. The research confirms and illustrates explanatory hypotheses on Brazilian society.

Keywords

Culture of Transit. Brazilian Society. Anthropology of Transit. Equality. Public Spaces.

INTRODUÇÃO

A presente comunicação parte de uma visão geral da sociabilidade brasileira tal como ela tem sido interpretada por DaMatta (veja-se Carnavais, Malandros e Heróis: para uma sociologia do dilema brasileiro [1979]; A Casa & a Rua [1985]; Conta de Mentiroso [1993] e, mais recentemente, Águias, Burros e Borboletas com Elena Soárez [1999], Tocquevilleanas: Notícias da América [2005]; A bola corre mais que os homens [2006]; Fé em Deus e pé na Tábua: ou como e porque o trânsito enlouquece no Brasil [2010]). A pesquisa foi realizada entre maio de 2007 e janeiro de 2008. Ela compreendeu três etapas qualitativas, nas quais foram realizadas entrevistas e grupos de discussão; e uma etapa documental, na qual jornais locais foram lidos com o objetivo de colher material sobre o trânsito. Os dados foram colhidos a partir de uma investigação qualitativa do trânsito no âmbito do Estado do Espírito Santo, com centro em Vitória e nos municípios de Vila Velha, Cariacica e, no interior, a região de Cachoeiro de Itapemirim, Linhares e São Mateus.

O foco do trabalho foram comportamentos, hábitos, posturas, valores e atitudes geradoras de expectativas quando se penetra no chamado “espaço público” (ou o universo da “rua”) dessas cidades. Daí a ligação do objeto, comportamento no trânsito, com a própria sociedade capixaba e mesmo com a chamada cultura brasileira.

Essa visão mais ampla do trânsito permitiu obter resultados relevantes. O mais importante deles sendo uma conformidade de atitudes generalizadas, independentemente do segmento social a que pertencem as pessoas. Verificamos um acordo tácito relativo às concepções sobre a rua, os pedestres, os semáforos, as faixas, o uso de bebida alcoólica, os policiais, os estilos de dirigir, o governo, as disponibilidades de risco, a lei e a punição, e os hábitos de dirigir e não; como esperávamos, percepções diferenciadas e contrastantes sobre esse conjunto chamado de trânsito. Não encontramos correlações significativas entre posição socioeconômica e visão de trânsito por parte dessa população, a qual, por outro lado, sabemos ser profundamente diferenciada em termos de renda e capacidade aquisitiva, mas, como indica a pesquisa, nem tanto em termos de visão do mundo e de valores.

Um dos diferenciais teóricos da pesquisa foi a investigação do trânsito como um conjunto (ou sistema) e não como um elemento (ou problema e desafio) isolado. Isto permitiu ver as motivações, percepções e valores que os usuários deste sistema se utilizam quando nele se inserem como condutores de algum veículo motorizado ou como pedestre. A visão inclusiva do trânsito permitiu um exame desse sistema em suas múltiplas dimensões e problemas, ultrapassando o diagnóstico trivial das ausências e carências de recursos (para os órgãos reguladores, policiamento, estradas, viadutos, radares etc.), os quais, de saída, neutralizam qualquer projeto que tenha como objetivo compreender mais profundamente a questão.

Com isso, tivemos um acesso mais profundo e sensível às opiniões dos usuários, os quais, para nossa surpresa, têm uma visão muito clara, não só dos problemas desta área de sua vida social. Ouvir, pois, a voz do “usuário-cidadão-eleitor-contribuinte-mantenedor” do sistema e do próprio governo, enquanto instituição cujo alvo é o gerenciamento do sistema como um todo, foi básico no nosso trabalho.

Nesta comunicação, queremos discutir os seguintes pontos:

- a) O espaço público ordena-se de modo igualitário, mas seus usuários se apropriam dele de modo hierárquico ou com comportamentos hierárquicos;
- b) O trânsito configura um conflito estrutural entre igualdade e hierarquia;
- c) A consciência de que o conflito entre igualdade e hierarquia no espaço público seria importante para a compreensão e a consequente prevenção por meio de normas e um processo pedagógico para minimizar as tragédias hoje presente no comportamento no trânsito em geral.

O HOMEM DENTRO DO CARRO E O LOBO DENTRO DO HOMEM

A sociedade brasileira convive, principalmente em suas grandes metrópoles, com o que chamam de mídias de “caos do trânsito”, mesmo assim, continua crescente o número de brasileiros que adquirem carros e motos, tendo a certeza de estarem investindo em qualidade de vida.

Porém, ao analisarmos o mundo do trânsito e os fenômenos circunscritos neste, somos levados a relativizar esse conceito de “melhoria da qualidade de vida” que o uso de automóveis no lugar do transporte coletivo aparentemente traz consigo.

É senso comum geral que depender de transporte coletivo no Brasil é quase uma tortura; por melhores que sejam os sistemas de transporte e o desenvolvimento dessa logística, temos a intransigência de horários limitados, vias congestionadas, a demora por parar em todos os pontos, ou mesmo a deficiência estratégica e estrutural das muitas linhas. Entretanto, em cidades como São Paulo, Rio de Janeiro e mesmo em cidades menores como Vitória e Vila Velha (duas cidades pesquisadas, com cerca de 300 mil habitantes cada uma), os engarrafamentos constantes não tornam estressante e desconfortável apenas o transporte coletivo, mas também o privado. E, cada vez mais, aquilo que um dia foi descrito majoritariamente como uma atividade prazerosa, passa a ser percebida também como um penoso sacrifício e quase uma obrigação.

Uma das principais conclusões a que chegamos com as citadas pesquisas é a de que o trânsito deve ser visto como um sistema, ou seja, como um conjunto constituído de muitos atores, objetos e cenários interligados e em interação, como um espaço público, no qual podemos encontrar importantes elementos que definem muito sobre que é essa “sociedade brasileira”.

Os resultados destas pesquisas apresentou-nos um usuário-cidadão-motorista com estilo agressivo, imprudente, mal-educado, autocondescendente, competitivo e confiante na impunidade; para além de um estereótipo, esse “modelo de brasileiro” representa a descrédito dos sujeitos nas instituições de controle e principalmente nos esforços em prol de um projeto de democracia.

A primeira palavra que esclarece esse comportamento instituído é a “competição”. Essa

palavra não se encontra limitada ao campo da “saudável competição” no mercado de trabalho e de produtos, encontramos-na instituída no *modus operandi* de cada cidadão. É esse comportamento que torna inaceitável uma ultrapassagem no trânsito e “justifica” o erro do condutor no erro do outro motorista. As infrações são sempre relativizadas como espelho do comportamento do outro ou na “necessidade” do dia-a-dia.

Com relação a esse dia-a-dia, uma outra justificativa é dada para o que reconhecemos na pesquisa como “estilo agressivo”, o “estresse” e a “pressa”. Os brasileiros estão sem tempo! A vida do trabalho engole cada vez mais a vida privada de cada um e a pressa e o estresse seriam um fenômeno generalizado, traduzido para o ambiente das ruas como um estilo agressivo de dirigir. Alta velocidade, ultrapassagem do sinal vermelho, retorno proibido e muitas outras imprudências são justificadas pela “falta de tempo”. Entretanto, o que realmente está no cerne dessas interpretações e representações e que não pode ser deixado de lado é a “crença na impunidade”, mais do que qualquer justificativa para as infrações que cometem, já que os motoristas brasileiros acreditam que jamais serão “pegos”. Afinal de contas, todos têm a consciência de que estão cometendo infrações, mas, mesmo assim, agem da forma que sabem que não deveriam se comportar.

É do conhecer de todos que as leis no Brasil sempre surgiram mais como imposições do que como a institucionalização de um comportamento ou costume cotidiano, mas esse não é o único motivo pelo qual as leis são difíceis de serem assimiladas pela população. A questão, não é apenas a pouca familiaridade com as regras e leis, mas uma descrença profunda nas instituições e na punição. Deste modo, o motorista brasileiro tende a se comportar como um “lobo do homem” replicando o comportamento do seu concorrente, ou do seu “outro habitual”.

RESPEITAR X OBEDECER: A SOCIEDADE DAS ESCOLHAS

O problema fundamental é como ter uma conduta igualitária exigida no espaço do trânsito quando cada participante deste campo tem dentro de si uma visão do mundo hierarquizada, de modo que o mundo surge ordenado em gradações e escalas. Mas como ordená-lo deste modo se o espaço pelo qual se transita é estruturalmente igualitário? O sinal vermelho vale para todos, mas para quem tem um carro de luxo, ele pode ser dispensado em certas circunstâncias. Pela mesma lógica, o pedestre arvora-se no direito de atravessar fora da faixa ou fora de uma passarela situada a poucos metros, porque um motivo pessoal qualquer o conduz a desobedecer normas universais. Num sentido preciso, as ruas e estradas colocam a igualdade e os usuários continuam agindo hierarquicamente.

Daí as opiniões que afirmam: se meu carro é maior e mais potente, tenho maiores direitos sobre a rua, logo, a preferência é sempre minha! Embora essa afirmativa pareça infantil, ela reflete um comportamento comum no trânsito capixaba, no qual o motorista se investe do carro como se este fosse uma armadura que lhe confere poderes especiais, proporcional à potência e “força” de seu veículo. Por isso, ciclistas e pedestres são percebidos como a parte mais frágil desse sistema e os caminhoneiros, os mais fortes. Não apenas classificamos

coisas, espaços e pessoas em termos de tamanho, valor econômico e aparência, mas também hierarquizamos ambientes e normas elaboradas para todos.

Em geral, concebemos o mundo do público a partir de um olhar deturpado, a partir de uma ordenação social arbitrária e socialmente produzida, a qual gera enormes expectativas nos sujeitos. Esperamos que as hierarquias sociais (cada coisa em seu lugar) que nos acompanham desde o surgimento de nossa sociedade sejam também “reproduzidas” num universo dinâmico e “democrático” como o mundo da rua, onde todos seriam iguais, mas vencem os “primeiros” e “reina os mais espertos”.

A questão clássica reinante no sistema complexo que define o trânsito brasileiro é o choque da coexistência de duas lógicas distintas: aquela do coronelismo, prevalecendo as “vantagens naturais” (ser rico, ser branco, pertencer às elites tradicionais) do “você sabe com quem está falando?”, e a lógica republicana dos espaços públicos modernos, na qual prevalece a ideia de que todos têm igual direito de serem os primeiros a chegar e conseguir estacionar. Trata-se de uma ambiguidade fundadora dessas relações e que dificulta o surgimento de uma consciência igualitária num ambiente que seria estruturalmente igualitário, como é o caso da rua como espaço do público.

Ocorre então um re-ordenamento do espaço público a partir de diversas formas de hierarquizações sociais, as quais vão desde a corrupção econômica até a utilização de *status* social como fator de diferenciação. Assim, carros são classificados, como no mundo social, classificamos pessoas por sua renda e posses. As expectativas hierarquizantes tornam a desigualdade norma nesses espaços.

O resultado disso é o agravamento da insegurança e da agressividade no trânsito, travestidos de “competição”. Pois, ao mesmo tempo em que esse espaço é hierarquizado pelos usos que dele os sujeitos fazem, também é o espaço que oportuniza condições pré-igualitárias (também tenho um carro, também posso correr, também posso ultrapassar e cortar o outro). Essas condições, no entanto, não são interpretadas a partir do igual dever de obedecer às regras, mas sim, no igual direito de quebrá-las, e é essa ambivalência da igualdade que introduz o “caos” no trânsito.

As regras nunca são “obedecidas” são sempre “respeitadas” e a compulsividade da primeira é substituída pela escolha da segunda. Já que respeitar é uma escolha do sujeito e não um dever para com uma relação social personalizada. O sinal, o pedestre, o outro carro, a faixa, são respeitados e não obedecidos! Essa substituição de valores reflete a cultura de uma sociedade que se recusa a aceitar um dos princípios básicos da democracia que é a igualdade de direitos e também de deveres.

Aqui, o que vale não é a norma. Como dizem os informantes: “se conheço o pedestre, é claro que dou passagem”, “se conheço a pessoa, eu paro e dou passagem, não quero parecer mal educado!”, “se conheço o cara que está no carro, é claro que deixo ele passar, sem problemas”. No mundo onde “eu escolho” seguir as regras, os privilégios reproduzem-se e a ideia de que no mundo do público somos todos estranhos e iguais não funciona onde a familiaridade e o julgamento social também pautam os comportamentos dos sujeitos.

O “OUTRO” ESTÁ SEMPRE ERRADO

O pensamento de que o outro é sempre inferior é predominante nas situações de acidentes, e é causa do estresse e da raiva comum nessas situações. O outro é quem dirige mal, quem faz barbearagem, é quem provoca o acidente, nunca a infração! Aqui, o fim é sempre o acidente, o estrago do carro, ou mesmo os danos às pessoas e a si mesmo, nunca a infração em si.

Nessa mesma lógica, muitos sujeitos “reclassificam” as infrações que cometem a partir de uma lógica própria: apenas considerando infrações as multas que “tomaram”, ou melhor dizendo “sofreram”. Quando questionados sobre outras possíveis infrações que não constam na carteira, dizem não cometer, principalmente o excesso de velocidade. O que não se aplica a ultrapassar o sinal depois de determinadas horas, postura que os entrevistados assumem claramente.

Assim as infrações só são assumidas enquanto “multas”, ou quando resultam em acidentes de mortes ou feridos graves. E mais grave ainda: atos como a “ultrapassagem de sinal vermelho, do limite máximo de velocidade, e mesmo não parar na faixa” não são percebidos inicialmente como infrações, sendo justificados pelo medo de que o “outro” possa “me causar” um acidente, ou seja, o outro que andaria rápido e sem parar, poderia acertar a “minha” traseira, por exemplo.

Falta, por parte dos motoristas, não apenas uma consciência de igualdade de oportunidades e de deveres, mas também consciência de responsabilidade sobre seus atos. Dificilmente os motoristas assumem serem os “errados” numa situação em que ambos os motoristas envolvidos num acidente ou batida cometeram infrações. A infração do outro é sempre a “causadora” do acidente. E este em si é o problema, e não o fato de terem dois motoristas cometido, ambos, faltas graves.

Esse dado fornece-nos uma importante constatação acerca de valores generalizados no Brasil. Os brasileiros têm sérios problemas em “assumir responsabilidades”, principalmente quando essas resultam na probabilidade de serem punidos; é a famosa máxima “não vou jogar contra meu próprio time”. Assim, procura, sempre que possível, transferir ao outro a responsabilidade por tudo aquilo que este percebe como negativo ou reprovável. O outro é sempre o vilão.

Esse comportamento está indiretamente relacionado com a ideia da certeza da impunidade, pois ao acreditar que reconhecer seu erro seria “jogar conta si mesmo”, o indivíduo parte da ideia de que TODOS estão preocupados em “salvar” a si mesmo. Logo, se não me defendo sou “ferrado” pelo outro (o inimigo), pois o outro “nunca será punido”.

A relação dos brasileiros com a punição foi um tema que mereceu muita reflexão. Inúmeras foram as ambiguidades e contradições presentes nas falas dos entrevistados. Embora a maioria dos entrevistados afirmasse a necessidade de punição mais dura para quem provocasse acidentes e principalmente morte no trânsito, muitos relatavam não concordar com as punições para infrações de trânsito, por acharem-nas rigorosas demais ou em grande

número. A única coisa com que todos concordam é a ineficácia das punições, seja pela impunidade ou mesmo pelo simples fato de não existir uma fiscalização eficaz.

Durante as entrevistas realizadas surgiram muitas sugestões para o abrandamento das punições hoje existentes e também para o endurecimento das mesmas; alguns acreditam que antes de punir o infrator, os órgãos competentes deveriam fazer uma “educação” ou reciclagem para “ensinar as regras”, já outros afirmam que quem infringe regras deveria ficar cerceado de seu direito de dirigir, ou seja, perder sua carteira por um tempo estipulado como punição.

É importante ressaltar que a “infração” por parte dos brasileiros é considerada uma “cultura” e não um problema social, educacional ou qualquer outro. Trata-se de uma “característica do brasileiro”.

Ao serem questionados sobre o cumprimento das regras, os entrevistados se dividiram em dois blocos antagônicos: o dos que declaravam que no geral o brasileiro cumpre sim as regras, na maioria das vezes, pois, se não cumprissem, seria tudo um grande caos. E o dos que foram enfáticos em afirmar que os motoristas não cumprem as regras. Considerando-se que a palavra “na maioria das vezes leva à relativização desse cumprimento”, em outras palavras, podemos dizer que os brasileiros não cumprem as regras, mas sabem que elas existem. Isso se torna mais grave ainda quando os discursos caminham no sentido de afirmar que os sujeitos optam por não as cumprir, por diversos motivos, quase sempre justificáveis socialmente: “eu não vou parar à noite no sinal vermelho, porque corro o risco de ser assaltado”, ou ainda, “eu só estacionei rápido (em local proibido), pois não havia local para estacionar lá perto, não atrapalhei ninguém nem causei problema!”.

Por outro lado, ainda com relação às formas de punição das infrações, a educação é percebida como a base da transformação de uma “cultura do trânsito” no Brasil. Através dela, as pessoas modificariam seus hábitos, seu comportamento, suas atitudes, aprendendo a respeitar o outro e as regras, principalmente.

Essa crença está presente na maioria das entrevistas, assim como, a percepção de que essa mudança de “cultura” não é simples, nem fácil, e de que existem muitos entraves e barreiras para que essa mudança realmente ocorra. No geral, as pessoas parecem ansiosas por ver “acontecer” essa mudança, mas também, em seus cotidianos, se utilizam daquilo que denominam “cultura do trânsito”, como o “jeitinho brasileiro”, na hora de se livrar da multa, ao se referir a uma conversa “simpática” com o guarda, ou mesmo, quando cometem uma infração que não é tida como tal; o famoso “dei um jeitinho”.

Assim, a ansiedade por uma sociedade mais justa é encapsulada pela força das práticas tradicionais, baseadas em privilégios e hierarquias socialmente postas. Novamente, a vontade de democracia é suprimida pelas “tangências” da vida cotidiana, e a facilidade dos costumes frente à introdução do novo, do elemento a ser incorporado e assimilado.

A REGRA É BOA PARA OS OUTROS!

São duas as espécies de fatores que ajudariam a solucionar os problemas do trânsito: primeiro, as questões externas, as quais não estão relacionadas aos comportamentos dos motoristas, maior conscientização ou mudança de pensamentos; são melhorias nas estradas, vias preferenciais para ônibus, mais policiamento nas estradas, melhoria do sistema de sinalização, duplicação de ruas, entre outras, servindo para melhorar a estrutura física das vias, logo, a vida dos motoristas (lembrando que aqui os pedestres quase nunca são citados, novamente, dentro da lógica hierárquica, resolver os problemas do trânsito é resolver os problemas de motoristas; os pedestres – sempre em posição de inferioridade – são excluídos disso).

Vale ressaltar que essas soluções externas confundem-se com justificativas para o “caos” do trânsito, situando sempre o problema fora dos indivíduos, isentando motoristas, pedestres e ciclistas de qualquer responsabilidade sobre o “caos”. Além disso, a impossibilidade de se resolver todos os problemas estruturais justificaria a continuidade dos problemas e a permanência das coisas como estão; uma espécie de conformismo inconformado.

A segunda espécie de fator citada pelos indivíduos, e que pode ser considerada interna, diz respeito a um conjunto de dimensões “internas”, relacionadas à conduta, comportamento, educação e formação de motoristas, ciclistas e pedestres. Porém, embora esses fatores contemplem essas dimensões importantes para a assimilação de normas e regras, na proposição das soluções por parte dos entrevistados, surgem questões que passam pelo gerenciamento político dessas questões, e os sujeitos nunca se colocam de frente às mesmas. Exigem mais punição, maior fiscalização, leis mais severas, mais rigorosidade, enfim, sempre ações paliativas para compensar uma não assimilação e obediência às normas instituídas.

As pessoas têm em mente que, para resolver o problema, é necessário criar meios de se evitar os “jeitinhos”, e combater a impunidade, mas, quando colocados inseridos na situação, sujeitos à punição, os discursos sempre convergem para o abrandamento da mesma, o que seria uma “compreensão” por conta de justificativas que são sempre pessoais.

Nessa situação de inversão de valores e fortes contradições nos discursos, pensamos: “Por que a infração é cultural e a norma é difícil de ser assimilada no Brasil?” A resposta para essa questão não é simples, envolve um resgate histórico de nossa formação social, uma análise de como as leis e regras nasceram (sempre como imposições, consideradas de cima para baixo); a política se dava entre poucos pertencentes às elites excluindo a maior parte da população de decisões importantes que iriam impactar suas vidas. A crença de que uns nasceram para mandar e outros para obedecer ainda é pano de fundo para as relações sociais na atualidade, e o mundo da rua não foge disso.

Embora exista, por parte dos entrevistados, uma clara consciência de que as regras precisam ser “ensinadas”, educadas para serem assimiladas e que isso não ocorre de um dia para outro, ainda impera a relativização das leis e normas de acordo com a consciência de cada um. As pessoas reconhecem que precisam ser preparadas para receberem as mudanças, que, para assimilarem novas regras e aprenderem novos comportamentos, precisam de uma “educação

especial”, a exemplo de uma campanha realizada num bairro de Vitória (Jardim da Penha), visando conscientizar os motoristas da necessidade de dar passagem aos pedestres que se encontram nas faixas, e que resultou na mudança de comportamento dos motoristas que circulam em todo o bairro. Essa campanha, além de comerciais de TV, contou com a participação de estudantes da rede municipal de ensino, os quais entregavam panfletos aos motoristas e lhes ensinavam como deveriam agir, com efeito replicador, uma vez que esses alunos educavam também os seus pais e outros adultos, fora dos momentos de campanha.

No entanto, esse foi um sucesso isolado, visto que, no bairro imediatamente ao lado desse (Praia do Canto), as pessoas ainda dirigem de forma mais tradicional, quase nunca permitindo a passagem dos pedestres que se encontram nas faixas. Vale ressaltar que ambos os bairros citados são bairros de classe média e alta, onde os sujeitos, em sua maioria, se consideram em condição mais favorável que o restante da população, ou seja, são superiores ao restante.

Esse e outros exemplos são valiosos para a visualização das enormes dificuldades que os gestores públicos enfrentam atualmente para tentar elaborar soluções para o problema do trânsito. É fácil reconhecer que mesmo uma boa campanha educativa pode acabar sendo encapsulada pelas “práticas cotidianas”, nas quais quem se dá bem são os mais espertos e a infração é a norma.

Contudo, uma coisa podemos ter em mente como regra: as pessoas não conseguem respeitar às leis se as considerarem sempre fora delas, e nunca como parte de um comportamento social. As campanhas educativas devem funcionar no sentido de instituir a igualdade como um valor, um princípio norteador e que não pode ser relativizado ou hierarquizado pelos sujeitos. Mais do que isso, a igualdade não pode ser sinônimo de inferioridade, situação em que a desigualdade se torna desejável.

Os sujeitos precisam entender que não existem perdedores e vencedores quando o princípio básico está pautado na igualdade. Precisam entender que a solução para o problema do trânsito passa, sim, pelo fim das hierarquias e dos privilégios, e por uma real assimilação das normas e regras desse mundo, estruturadas na igualdade de direitos.

A coletividade deve ser preparada, educada para as mudanças, para as reformas nas legislações, nas penas, e deve se sentir parte dessa mudança, perceber-se envolvida nela, e não fora dela. Além de ter em mente que, na rua, todos são iguais, não existem superiores e/ou inferiores, e que a desobediência às regras pode levar a uma punição maior que a do Estado: a perdas materiais incalculáveis e até à morte.

Um dado da pesquisa demonstrou que os motoristas de ônibus e caminhões não fazem distinção da forma como dirigem cotidianamente e em seus carros, da forma como se comportam ao volante profissionalmente. Assim, não existe uma consciência e maior responsabilidade por parte dos mesmos, em virtude do tamanho de seus veículos e de seu posicionamento como profissionais do trânsito. Não existe, por parte dos motoristas entrevistados, uma distinção entre as funções dos diversos veículos, logo, um aumento de responsabilidade por parte de alguns, e as consequências disso são as mais desastrosas.

Com relação aos motoristas profissionais, considerados socialmente inferiores aos motoristas de passeio, o fato de estarem dirigindo carros grandes lhes daria um poder maior e a possibilidade de se situarem superiores. Por isso é muito comum ouvir expressões como “os caminhoneiros acham que são donos das estradas”, “só porque são grandes, acham que podem fazer tudo, acham que podem tomar conta da pista”. Esse comportamento faz com que exista uma irritação ainda maior entre os motoristas de passeio e os motoristas de caminhão; os primeiros não aceitam a posição de inferioridade que lhes seria atribuída pelos caminhoneiros, logo, também, descontariam essa raiva nos motociclistas, considerados inferiores, mas que teriam a vantagem de se livrar dos engarrafamentos.

Novamente aqui a competição está ligada à ideia de uma hierarquia social existente no mundo da rua e esse seria o mote dos problemas citados. A rua não pode ser percebida como “loteável”, ela não possui dono, o que logo tornaria impossível uma competição por seus espaços. Todos têm direito a ela, assim sendo, o espaço pertence a todos! E enquanto esses valores não forem assimilados, as pessoas continuarão a perceber a rua como espaço de competição e tensão eminentes.

Um outro exemplo da forma como as regras não são assimiladas e como o desconhecimento das mesmas situam os sujeitos em posições hierarquicamente postas, é o caso dos ciclistas. Estes revelam desconhecimento das regras e, muitas vezes, a inexistência delas. Andar de bicicleta é percebido como um lazer ou um esporte e não como algo regulamentado no mundo da rua ou por leis e normas do governo. Os ciclistas não se percebem como uma modalidade de motoristas e a posição de “inferioridade” e fragilidade em que se encontram na rua acentuam essa percepção de que estão fora do sistema do trânsito.

Sobre essa questão, vale a pena ressaltar um pouco a relação que os motoristas possuem com seus automóveis e a forma como se projetam neles. Por isso, muitas vezes, a imprudência surge de uma exibição da potência do carro, como forma de expressar uma potência que é vontade do motorista. Os veículos são quase uma extensão da personalidade de seus donos, logo, um dano material a ele é um dano contra o próprio indivíduo. Por isso, pequenos acidentes que causam arranhões nos automóveis podem se transformar em desastres e homicídios. As colisões, por mais amenas que sejam, transformam-se em verdadeiros dramas por conta das expectativas de superioridade social dos sujeitos.

Por outro lado, a gentileza, e mesmo a simpatia, também existem nesse mundo dominado pela ideia de competição. Os entrevistados afirmam que, quando encontram conhecidos no trânsito, são corteses, fornecem a passagem, permitem a ultrapassagem, ou seja, quando o outro ganha rosto e nome, as coisas ficam diferentes, pois ele é um igual, um amigo.

COMO REMEDIAR?

As mudanças necessárias das quais falamos não ocorrerão de uma hora para outra, nem tampouco serão facilmente assimiladas por aqueles indivíduos que ainda pensam a partir da “lógica do cabresto”. Por outro lado, é urgente minimizar os problemas do trânsito, principalmente no que diz respeito à diminuição dos casos de acidentes. E considerando

as dificuldades e entraves à assimilação da igualdade como fundamento, resta a saída da educação e conscientização massiva dos “futuros motoristas”, desde a educação infantil; campanhas educativas – principalmente efetuadas pelas auto-escolas –, fiscalização efetiva e punição, para que tenham a percepção de que a impunidade está a cair.

Os motoristas mais antigos são o verdadeiro desafio! Não é fácil mudar hábitos já consolidados, modificar atitudes e, muito menos, atacar uma cultura de infração. Além da punição, muita reciclagem, aulas de educação para o trânsito, trânsito defensivo e a busca de uma consciência que só pode ser encontrada dentro de cada um; a consciência de que, no trânsito, você não é responsável apenas pela sua própria vida, mas pela vida dos outros também, logo, uma infração não é apenas o descumprimento de uma norma com a qual o sujeito pode concordar, mas não respeitar, uma infração, é um atentado contra a vida do outro, podendo transformar um motorista descuidado num assassino.

Sem dúvida, na educação está a receita para a assimilação das leis; elas nunca serão parte da vida dos indivíduos se estes, desde cedo, não aprenderem a ter intimidade com elas, mas tampouco a assimilação resolverá o problema se a certeza da impunidade ainda dominar as mentes dos cidadãos. Nesse sentido, cabe ao poder público combater a impunidade e, principalmente, dar o exemplo, não se valendo de suas posições de autoridade para reforçar a cultura do “jeitinho”.

Ambas as atitudes passam pela conscientização democrática e pela prática ética, e começam no sujeito, antes de se tornarem públicas, ou da rua! Não são soluções externas, fora dos indivíduos, nem soluções internas que transformarão o mundo do trânsito, e sim uma mudança cultural dos brasileiros; um abandono das formas tradicionais, hierárquicas, estamentadas e baseadas na política dos privilégios e do “jeitinho”. O respeito ao próximo elevado à condição de igual, a partir do fim da dualidade superior e inferior.

Nenhuma política de conscientização terá resultados eficazes se esta não for capaz de colocar o motorista no lugar dos “outros”. O que temos urgência em fazer hoje é transformar o “outro” num igual, sensibilizar cada um com relação a todos os “outros” que compõem, JUNTO com ele, o complexo sistema do trânsito brasileiro, e que, por isso, tem tanta responsabilidade sobre os problemas existentes quanto qualquer outro, ou qualquer público.

NOTA

1 Submetido à RIGS em: jul. 2014. Aceito para publicação em: nov. 2014.

REFERÊNCIAS

DAMATTA, R. **Carnavais, malandros e heróis**: para uma sociologia do dilema brasileiro. Rio de Janeiro: Editora Rocco, 1979.

_____. **A Casa e a Rua**: espaço, cidadania, mulher e morte no Brasil. Rio de Janeiro:

Editora Rocco, 1985.

_____. **Conta de Mentiroso**. Rio de Janeiro: Editora Rocco, 1993.

_____. **Tocquevilleanas**: Notícias da América. Rio de Janeiro: Editora Rocco, 2005.

_____. **A bola corre mais que os homens**. Rio de Janeiro: Editora Rocco, 2006.

DAMATTA, R. et al. **Águias, Burros e Borboletas**: um estudo antropológico do jogo do bicho. Rio de Janeiro: Editora Rocco, 1999.

DAMATTA, R. et al. **Fé em Deus e pé na tábua**: como e porque o trânsito enlouquece no Brasil. Rio de Janeiro: Editora Rocco, 2010.

**Roberto
DaMatta**

Professor Titular do Departamento de Sociologia e Política da Pontífica Universidade Católica do Rio de Janeiro e colunista de opinião de jornais no Brasil. Pesquisador do CNPQ. Membro titular da Academia Brasileira de Ciências, do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro e da American Academy of Arts and Sciences dos Estados Unidos.

**João
Gualberto
Vasconcellos**

Doutor em Sociologia Política pela Escola de Altos Estudos em Ciências Sociais em Paris. Pós-Doutor em Gestão pela UFBA. Autor do livro "A invenção do Coronel". Coautor do livro "Fé em Deus e Pé na Tábua, como e porque o trânsito enlouquece no Brasil". Autor de artigos e livros. Atualmente atua como Secretário de Estado da Cultura do Estado do Espírito Santo.

**Ricardo
Savacini
Pandolfi**

Formado em Administração pela UFES. Mestre em Administração pela UFES. MBA em Gerenciamento de Projetos pela FGV. Coautor do livro "Fé em Deus e Pé na Tábua, como e porque o trânsito enlouquece no Brasil". Autor de artigos e livros. Atualmente atua como Subsecretário de Estado da Cultura do Estado do Espírito Santo.