

O trânsito e seus conflitos

Ana Paula Mendieta

Diariamente atravesso a rua Ceará esquina com a rua Madri, no bairro Navegantes em Porto Alegre para ir ao trabalho. Esta rua tem um grande fluxo de veículos e muitas vezes demoro até 03 minutos para atravessar com segurança. Nesta esquina não há faixa de segurança ou semáforo para travessia de pedestres. Há aproximadamente 3 meses atrás, estava fazendo o mesmo trajeto que faço para ir ao trabalho, me desloco de Eldorado do Sul de carona vou até a Rua Madri, desço e caminho 2 quadras a pé até o trabalho. Nesse dia iniciei a travessia da rua Ceará juntamente com outras pessoas, quando estava chegando ao outro meio fio, ouvi um estrondo, instantaneamente olhei para trás e verifiquei que um motoqueiro havia atropelado um morador de rua a dois passos atrás de nós. No mesmo instante pensei que poderia ter sido comigo, não lembro de onde surgiu aquela moto ou em que velocidade estava. Atordoada, retornei em socorro ao morador de rua, outro rapaz que trabalha perto agarrou ele no colo - dizendo "vou tirar ele daqui se não vai ser atropelado novamente". Liguei para a Samu pedindo socorro, quando consegui completar a ligação fui informada de que já haviam sido notificados do acidente e que a ambulância estava se deslocando para o local do acidente.

O que me deixou mais impressionada é que muitas pessoas viram o acidente, mas somente eu e este rapaz prestamos atendimento, me admirei com a indiferença das pessoas, tanto com o motoqueiro que estava caído no chão quanto com o morador de rua. Muitas pessoas passavam pelo local do acidente, olhavam e seguiam sem prestar socorro ou se importar com tudo que aconteceu. Poderia ser "eu" naquele atropelamento, poderia fazer parte desta estatística triste do trânsito. Conversamos com o morador de rua e ele disse que estava com muita dor no quadril, pareciam câimbra do impacto, mas como carregava um "saco de coisas" junto ao corpo parece ter amortecido o impacto da moto em seu corpo, logo em seguida se recompôs e saiu mancando dizendo estar bem. O motoqueiro ainda estava do outro lado da rua na calçada com muita dor na perna junto a sua moto bastante danificada, aguardando atendimento, esperamos em torno de 40 minutos até que a Samu chegou prestando os primeiros socorros.

Entende-se que esta micro cena do trânsito pode ser analisada a partir de diferentes aspectos: Em relação ao acidente, conforme Vasconcelos, a primeira questão presente é o conflito, uma vez que desempenhamos diversos papéis no trânsito. Em algumas situações como passageiros, outras como pedestres e motoristas. Na utilização dos espaços públicos muitas vezes os interesses de uns se sobrepõem aos interesses de outros e aí temos o conflito de trânsito, que normalmente antecede a um "acidente".

A segunda questão são as vias e calçadas tem que ser divididos entre aqueles que as usam, as pessoas e veículos não tem à sua disposição todo o espaço que desejam, precisam negociá-lo de alguma forma. Na visão tradicional os conflitos são analisados somente no sentido do aspecto físico o que leva a otimização física de espaço (ampliação das vias, implementação de sinalização). Vasconcelos propõe investigar o lado político dos conflitos e qual a relação entre os negociadores e suas agências estatais encarregadas de definir as regras de circulação. Trata-se do conflito não

aparente, que envolve interesses e necessidades dos diferentes atores da circulação. Segundo Vasconcelos, “no modo capitalista de desenvolvimento, a produção do espaço urbano se dá por mecanismos de mercado imobiliário, ligados as expectativas de renda fundiária e à especulação com a posse da terra.” (1999, p. 54).

Em muitos lugares, a ocupação dos espaços não tem controle ou mecanismo ou mesmo um sentido estrutural. Nesses lugares a ocupação e uso do solo ocorre de modo e em função de interesses imobiliários, gerando permanentemente um padrão de ocupação do solo que lhe é pertinente a sua expansão e acumulação. Como consequência temos a manutenção dos conflitos existentes no trânsito e, principalmente, ligados à qualidade de vida e segurança na circulação.

Vasconcelos relata que as pessoas encontram-se no trânsito não como classe social, mas como indivíduos políticos dentro de um dado contexto social, econômico e político que condiciona suas atividades e papéis.

Verificamos ainda que não existem papéis fixos no trânsito e que os papéis mudam enquanto circulamos. Como pedestre desejamos segurança para atravessar as ruas, ao dirigir necessitamos de fluidez. A existência de conflitos no trânsito reforça fundamentalmente o papel do estado como mediador desses conflitos e promotor da utilização dos espaços de forma igualitária.

Uma outra linha de análise é apresentada por Da Matta. Segundo o autor, o que leva um cidadão mediano a entender que o pedestre a atravessar a rua à sua frente está cometendo um abuso ou uma ofensa?

O que faz o motorista enterrar furiosamente o pé no acelerador e suspender sua fé em Deus?

Se descobríssemos os motivos, poderíamos chegar a um conjunto de sugestões eventualmente normativas e disciplinadoras. Algumas perspectivas são apresentadas por Da Matta como receitas importadas de outros países e o legalismo que crê que todas as questões sociais são resolvidas pela ação da polícia e a aplicação da lei, sem avaliar a conduta de todos os atores nesse espaço. Seguindo esta perspectiva, surgiu a educação como fórmula mágica, ficando está a cargo do governo e do estado. Assim a sociedade fica com seus costumes e valores a parte, sem papel ou lugar, imutável e imóvel, num paradoxo que o autor chama de “mudancismo”, de um lado a sociedade a clamar por mudanças no estado, para não mexer um milímetro nos costumes e hábitos.

A sensação de incongruência entre pessoas e espaço físico, segundo Da Matta, tem origens nas discrepâncias de uma sociedade que desde de sua origem no século XVI até XIX, singularizou por combinar aristocracia, realeza, capitalismo e escravismo. Mesmo com o fim da escravidão ainda persiste essa consciência aguda de lugar e de posicionamento social.

Da Matta (1936) nos traz a investigação da dimensão da vida moderna, o ato crítico de sairmos de casa e ir para a rua, esse sair de casa tem como centro o desligamento da família e dos papéis sociais primordiais. Na rua passamos a ser um fervilhar de indivíduos relativamente anônimos entre si, quase sempre reunidos apenas pelo espaço que nos engloba. Sair de casa no Brasil ainda é um ato dramático, onde ninguém é de ninguém e só Deus cuida de todos (pois não há governo). Em casa somos alguém, na rua corremos o risco de sermos ninguém.

Segundo da Matta, na rua não vemos os sentimentos ou nos sensibilizamos com rostos e atitudes, e sim enxergamos simplesmente posições sociais. Não temos a noção de que ir para a rua significa estar onde há movimentos, imprevisibilidade, anonimato e a invisibilidade.

Bibliografia

DAMATTA, R. **O que faz o brasil, Brasil?** Rio de Janeiro: Rocco. 1986.

DAMATTA, R. **Fé em Deus e pé na tábu**a. Rio de Janeiro: Rocco. 2010.