

## SOCIOLOGIA DO TRÂNSITO

Professor: Roberto Augusto DaMatta  
Aluna: Alessandra Capistrano Guimarães

### **Introdução:**

O trabalho *Sociologias do Trânsito*, que ocorre desde o primeiro semestre de 2007, pretende estudar as relações sociais que se desenvolvem no trânsito brasileiro. Em agosto do ano passado foi apresentado no Seminário de Iniciação Científica da PUC-Rio a primeira parte do trabalho quando foi mostrado o início da preparação para a pesquisa mapeando a bibliografia relevante e aprofundando o assunto.

O interesse está em determinar o relacionamento de motoristas com as regras impessoais, expressas em sinais convencionais e outros símbolos. Como se dá a interação social que é expressa no espaço público da rua? O presente trabalho busca fazer um estudo acerca do trânsito no Brasil procurando reconhecer as relações sociais que ocorrem nas ruas, nos carros e nos “encontros” sociais.

### **Metodologia:**

Nessa primeira parte decidiu-se que a metodologia da pesquisa seguiria metodologias clássicas a fim de entender as relações sociais que ocorrem no Trânsito brasileiro. Assim, foi usada a “observação participante” desenvolvida nos anos 20 por Malinowski. No entanto, como qualquer pesquisa antropológica, é necessário fazer uso das diversas ferramentas metodológicas existente para lidar com os imprevistos.

Entendendo as relações sociais que ocorrem no trânsito como fatos sociais totais, conceito elaborado por Marcel Mauss e que diz respeito não só a concepções morais, econômicas e políticas como a fenômenos culturais e sociais que dao sentido a vida social, calcando, assim, uma esfera simbólica ao conceito, pretendemos começar a pesquisa legitimando seu valor para o conhecimento humano.

### **Pesquisa:**

Ainda no primeiro semestre iniciou-se uma procura da história do carro brasileiro. Essa pesquisa recolheu dados históricos dos primeiros carros brasileiros assim como se descobriu uns dos primeiros acidentes de carro relatado no país.

Nessa segunda parte da pesquisa, que começou após a apresentação no Seminário em agosto, a pesquisa se concentrou no trabalho de campo, através de uma pesquisa qualitativa com perguntas em aberto, que ampliou o escopo anterior. A pesquisa passou então a se limitar ao Rio de Janeiro,

Zona Sul, pois fica evidente que o trânsito brasileiro por se constituir numa variável complexa, não foi o objeto deste estudo. A pesquisa atual considerou uma amostra de motoristas de carros na Lagoa (expandindo a pesquisa anterior) onde foi possível encontrar também motoristas de diferentes bairros como: Ipanema, Leblon e Jardim Botânico.

Como se dá essa relação hoje em dia? Por que as pessoas são impacientes no trânsito? Por que não obedecem ao sinal? O que gera tanta agressividade? Essas foram perguntas que nortearam os questionários e trouxeram, à pesquisa, valores como costume e hábitos dos brasileiros sobre as regras de trânsito.

Com os dados que já existiam da primeira parte da pesquisa foi possível atualizá-los e mesclar as informações bibliográficas com as novas informações extraídas dos respondentes. Esses novos dados possibilitaram a conclusão de uma pesquisa das relações sociais que ocorrem no trânsito brasileiro.

Assim foi possível encontrar valores que cercam a vida urbana e que se infiltram nas relações do trânsito carioca. Valores como o individualismo moderno são expressos através do medo constante à violência. As inquietações encontradas nos questionários demonstram uma constante batalha entre a moral do senso-comum e o medo da violência. Inúmeras atitudes éticas são submetidas à discórdia e a dúvida através de comportamentos que privilegiam a sobrevivência acima de tudo.

Assim, pesquisas foram feitas com motoristas (independente de raça ou gênero) procurando sua idade, faixa salarial, profissão e bairro. Dessa forma, com o aumento da amostra, as respostas trouxeram novas perspectivas à pesquisa.

O complemento da pesquisa ao considerar mais bairros mostrou que os resultados não se alteraram de forma significativa em relação à pesquisa anterior.

Um caráter comum às respostas foi em relação a própria vida social de uma grande cidade. A existência corrida da sociedade capitalista nos grandes centros urbanos parece influir em diversas esferas da vida cotidiana, incluindo a vida no trânsito. Questões de por que as pessoas são impacientes no trânsito normalmente traziam respostas como :“porque se esta sempre atrasado”, “porque o trânsito demora” ou “pelo estresse”, exemplificando um novo caráter de tempo das grandes cidades. Essa relação com o tempo parece cercar as grandes metrópoles urbanas e influir diretamente no comportamento social de seus habitantes. A sociedade em rede de Castells (1999) aponta essa nova noção de tempo quando através dos eficazes meios de comunicação a sociedade experimenta uma nova percepção do tempo, uma percepção mais rápida da realidade.

Outro caráter comum às respostas dos questionários diz respeito à relação dos indivíduos com a violência que altera a vida social e atinge a esfera do trânsito acarretando mudança que parecem

desenvolver normas sociais. O medo constante de assaltados legitima discursos no qual o entrevistado aceita infringir algumas regras em nome da segurança. No estado do Rio de Janeiro, por exemplo, existe na legislação uma brecha que permite que carros possam ultrapassar os sinais vermelhos na madrugada devido a assaltos. A própria sociedade se defende.

Os indivíduos aceleram para não serem assaltados e cometem imprudências culpando sempre o outro. Nasce um ciclo vicioso de padrões de comportamentos onde o normal é infringir a lei mesmo que todos se considerem cumpridores das leis. Sugere a anomia de Durkheim onde os papéis se invertem e as regras sociais se dissolvem dando lugar a uma nova norma.

A segurança é central para se entender tanta agressividade no trânsito. O argumento da violência deixa margens para as leviandades que cometem os motoristas e parece desenrolar um ciclo que só traz mais comportamentos de ansiedade e tensão. A vida “desordenada”(dado da entrevista) do trânsito gera impaciência e o medo de agressões sociais. E muitas vezes o agredido de hoje pode ser o agressor amanhã.

Em todos os questionários, e mais uma vez, ninguém se identificou como o responsável por esse ciclo. Todos respondem como se fossem totais cumpridores das leis e vítimas desse caos urbano que se tornou o trânsito. Os impacientes que cortam caminho e que causam tumultos são sempre outros e a culpa é sempre do Estado, dos dirigentes e da segurança. O que se nota é que, entre todos que responderam, nenhum se identifica como o impaciente que causa tais constrangimentos. Todos, cobram comportamentos de boa moral.

Então onde estão os culpados? Não existe culpa, o que acontece são essas regras e símbolos sociais, que vão ficando intrínsecos no pensamento e comportamento dos indivíduos, no senso-comum e compõem certa conduta social que gera esse ciclo vicioso do trânsito. Esses caracteres negativos do trânsito formam idéias que legitimam os mesmos comportamentos de imprudência no trânsito

A estrutura do trânsito também aparece constatemente. A disposição física do espaço das ruas é constantemente criticada. O “trânsito é mal organizado”, responde uma das entrevistadas demonstrando a falha do sistema que não comporta a quantidade de automóveis que percorrem a cidade todo dia. “Faltam leis mais duras” argumenta outro entrevistado, “falta fiscalização”, a “engenharia de trânsito é fraca”, “desorganização, motoristas despreparados e sinalização não confiável”. Como um outro entrevistado coloca é a “síndrome da vivência em uma cidade grande”. Todas essas questões são relevantes por aparecerem muito nos questionários. O espaço físico também é responsável pelas ações sociais, pelo padrão de comportamento que se desenrola no trânsito.

Se olharmos as estatísticas do DETRAN do Rio de Janeiro (de 2001 a 2008), podemos perceber que as maiores incidências de infrações são por velocidade acima do permitido (velocidade superior em até 20% da permitida) e por desobedecer o sinal vermelho ou parada obrigatória (outra que está entre as 10 maiores incidências de infrações). Em 2008 as 10 maiores infrações de trânsito são, além das duas acima mencionadas: velocidade superior em mais de 20% até 50% da permitida, estacionar veículo sobre a calçada ou faixa de pedestre, não efetuar o registro do veículo conforme previsto /Art 123 7.910-6(0736), dirigir veículo utilizando telefone celular, estacionar em local e hora em desacordo com sinalização, estacionar fora das condições em estacionamento regulamentado, condutor ou passageiro sem cinto de segurança e efetuar transporte remunerado sem licença. Essas infrações apontam que todo dia milhares de condutores transgridem a lei. Onde estão esses condutores? O comportamento social do trânsito dialoga constantemente com essas leis ora cedendo à seus argumentos ora submetendo-os à padrões de comportamentos institucionalizados pelo senso-comum, como é o caso do uso dos celulares.

Nesse trabalho pesquisamos a relação social que ocorre no trânsito, mas especificamente no trânsito carioca na zona sul, agrupando informações teóricas e de trabalho de campo a respeito do assunto. As condutas sociais expressas no trânsito sugerem a vida numa sociedade brasileira capitalista e moderna que através de suas particularidades tem uma esfera própria de atuação e regulação. Com o crescente consumo automobilístico, crescem também os fenômenos sociais que comportam essa esfera. Assim o estudo se volta para as relações privadas e públicas que se esbarram no trânsito desenvolvendo uma conduta social que é o enfoque desse trabalho antropológico.

A pesquisa, que ocorreu até junho de 2008, não pode, ainda, ampliar sua amostra para abarcar a situação da LEI SECA. A nova situação parece que aponta diferentes relações e ações sociais que merecem estudo e podem ser a continuação dessa pesquisa. No entanto, esse estudo não corresponde a esse período.

#### **Bibliografia:**

Bronislaw, Malinowski *Argonautas do Pacífico Ocidental* , 1922, São Paulo Abril Cultural, 2 ed., 1978

Geertz., Clifford. *O Saber Local*. Petrópolis: ed. Vozzes, 1997

Velho, Gilberto. *A Aventura Sociológica*, ed. Zahar, 1978

Roberto da Matta. *O ofício do etnólogo, ou como ter anthropological blues*, ed. Zahar, 1978

Mills, C. Wright. *A Imaginação Antropológica* 40 ed.,Zahar,1975

Howard S. Becker . *Métodos de pesquisa em Ciências Sociais*.São Paulo, Hucitec, 1993

Mauss, Marcel. *Sociologia e Antropologia, com uma introdução à obra de Marcel Mauss, de Claude Lévi-Strauss*;São Paulo,EPU,1974

de Hollanda, Sérgio Buarque. *Raízes do Brasil*,ed. companhia das letras, 3ed,1997

Santos, Vânia Martins dos.*Impunidade ou Desigualdade? Uma análise comparada das perspectivas da imprensa e da engenharia de trafego sobre o trânsito*, RJ, dissertação de mestrado. 1995

Barat, Josef.*Estrutura metropolitana e sistema de transporte: estudo do caso do Rio de Janeiro: IPEA/INPES*, 1975, (monografia IPEA Instituto de pesquisa) tipo- livro.

Vasconcelos, Fernando César. *Trânsito, Ritmos Desiguais e Violência no Asfalto*. 2003,RJ, dissertação de mestrado.

Nóbrega, Ricardo André Avelar da. *Trabalhadores em trânsito: um estudo dos novos taxistas do RJ*.2005, Orientação: Luiz Antonio Machado da Silva, dissertação de mestrado.

Quintaneiro,Tânia ; Barbosa,Maria Ligia ; De Oliveira, Marcia\_\_\_Gardênia *Um Toque de Clássicos*, Belo Horizonte, ed.UFMG, 2003

Castells, Manuel. *O Poder da Identidade*. São Paulo: Ed. Paz e Terra. 1999

[http://www.detran.rj.gov.br/\\_estatisticas.veiculos/09.asp](http://www.detran.rj.gov.br/_estatisticas.veiculos/09.asp)

[http://www.carroantigo.com/portugues/conteudo/curio\\_hist\\_carro\\_brasileiro](http://www.carroantigo.com/portugues/conteudo/curio_hist_carro_brasileiro)

[http://www.carroantigo.com/portugues/conteudo/curio\\_primordios\\_industria.htm](http://www.carroantigo.com/portugues/conteudo/curio_primordios_industria.htm)

[http://www.saopaulo.sp.gov.br/saopaulo/historia/ind\\_autom.htm](http://www.saopaulo.sp.gov.br/saopaulo/historia/ind_autom.htm)

<http://carrosdeontem.blogspot.com/2007/05/carros-antigos-histria-do-carro.html>