



O TRÂNSITO COMO ESPETÁCULO – O CASO DA VELOCIDADE NAS MARGINAIS EM SP

Mara Rovida Martini¹

RESUMO: O processo eleitoral no município de São Paulo em 2016 recolocou no centro do debate sobre mobilidade urbana a questão da segurança no trânsito. O caso das velocidades máximas permitidas em duas vias expressas do município evidenciou as barreiras culturais que dificultam o debate e a implementação de medidas cujo objetivo é mitigar a gravidade de acidentes, principalmente, entre os mais frágeis atores do trânsito – motociclistas e pedestres. Com base na documentação histórica proporcionada por publicações jornalísticas, busca-se recompor o episódio das Marginais dos rios Tietê e Pinheiros. Indica-se como forma de compreender a dinâmica social que orienta os comportamentos na situação observada a característica relacional e hierarquizada da sociedade brasileira (DaMatta) e a lógica contemporânea do espetáculo (Debord).

PALAVRAS-CHAVE: *Eleições. Trânsito. DaMatta. Debord. Jornalismo.*

ABSTRACT: Traffic security as an important aspect of urban mobility had returned to the center of discussion during 2016 municipal election in São Paulo. The debate about maximum speed permitted in two express roads of São Paulo showed up cultural boundaries that could be considered obstacles for policies of mitigation and reduction of traffic accidents mainly among those who are the most exposed in this scenario such as walkers and motorcyclists. Based on recent historical documents provides by news, this story is retold. The relational and aristocratic characteristics of Brazilian identity besides the spectacular contemporary form of existence constitute the approach to analyses and to comprehend this social dynamic

KEYWORDS: *Elections. Traffic. DaMatta. Debord. Journalism.*

¹ Docente do Programa de Pós-graduação em Comunicação e Cultura da Universidade de São Paulo, doutora em Ciências da Comunicação pela Universidade de São Paulo, mestre em Comunicação Social pela Faculdade Cásper Líbero, jornalista e membro do grupo de pesquisa do CNPQ Comunicação e Sociedade do Espetáculo. E-mail: mara.rovida@prof.uniso.br

Introdução

A mobilidade urbana tem se tornado questão central no debate sobre as cidades. O ir e vir pelas metrópoles ou megalópoles – como são nomeadas as manchas urbanas formadas por cidades conurbadas – tem implicações no custo de vida, no custo da produção e, claro, nas políticas públicas. Muito mais do que apenas um item da pauta de reivindicações populares, a mobilidade se tornou um desafio para os agentes públicos que precisam buscar soluções para um problema que aumenta junto com a intensificação da densidade demográfica, em outras palavras, é uma situação em permanente expansão.

Quanto mais pessoas e mercadorias circulando pela cidade, maior é a dificuldade de organizar, regulamentar e supervisionar os deslocamentos no espaço urbano. Por isso, entre as estratégias necessárias para manter a viabilidade desses movimentos destacam-se medidas que restringem a circulação de determinados veículos em certos horários e localidades, medidas que investem na expansão do transporte coletivo – o que quase sempre é feito com retardo em relação às demandas existentes – e medidas que buscam formas de regular a convivência nos espaços de circulação para manter a segurança das pessoas. É justamente esse último tópico que veio a tona num recente episódio observado durante as eleições municipais brasileiras de 2016.

O trânsito da cidade de São Paulo, assim como da Região Metropolitana de São Paulo – maior região metropolitana brasileira formada por 39 municípios conurbados –, é caótico e violento. O número de acidentes impressiona. Os dados consolidados de 2016, embora indiquem uma queda nas ocorrências em geral e naquelas em que houve óbito, mostram um cenário de alto risco. Em todo o Estado de São Paulo, segundo relatório do Governo do Estado paulista (SIOPM 2016)², foram registrados em 2016 192.582 acidentes em que 5.727 pessoas morreram. Na capital paulista, o número de vítimas fatais em 2016 foi de 950 indivíduos, de acordo com o mesmo levantamento.

² As informações constam no Infosiga 2016, relatório elaborado pelo Movimento Paulista de Segurança no Trânsito do Governo do Estado de São Paulo que utiliza dados coletados pelo Sistema de Informações Operacionais da Polícia Militar (SIOPM).

Outros relatórios, como o Mapa da Violência (2013), que tratam das ocorrências em períodos anteriores também apresentam um cenário de alto índice de acidentes com vítimas graves.

Segundo dados do Ministério da Saúde, em 2012, quase 156 mil pessoas foram internadas em hospitais da rede pública por causa de acidentes no trânsito (WAISELFISZ, 2013: 62). Já o Departamento Estadual de Trânsito (Detran) informa que, em 2012, foram pagas, em todo o Brasil, 352.495 indenizações a pessoas acidentadas que se tornaram permanentemente inválidas e 94.668 indenizações foram efetuadas para pagamento de despesas médicas (Rovida, 2015: 135).

Os custos resultantes dessa realidade são observados pelo volume de indenizações pagas pelo sistema de seguro obrigatório DPVAT, bem como pelos tratamentos realizados pelo Sistema Único de Saúde (SUS). Diante de uma tal realidade, muito tem sido discutido a respeito de medidas eficientes para diminuir os acidentes bem como para mitigar a gravidade das ocorrências. Nesse sentido, políticas urbanas que protejam a integridade física das pessoas em deslocamento ou que minimizem os danos de um possível acidente vem sendo debatidas e defendidas.

Uma das medidas mais comuns, cujo objetivo é minimizar os danos resultantes dos acidentes de trânsito, é a diminuição da velocidade máxima permitida em vias urbanas compartilhadas por diferentes modais de transporte. No caso da cidade de São Paulo, inúmeras alterações no viário do município foram promovidas pela gestão 2013-2016 de Fernando Haddad (PT-SP). Uma das mudanças mais debatidas foi a diminuição da velocidade máxima permitida nas duas principais vias expressas do município, as Marginais dos rios Tietê e Pinheiros. Embora tenha desagradado os usuários³ das vias, a medida provou sua eficácia e no primeiro ano de vigência das velocidades menores o índice de mortes caiu 57,14%, de acordo com dados da Central de Engenharia de Tráfego (CET) da cidade de São Paulo.

A experiência ao longo do primeiro ano de vigência da regra nas duas vias expressas anteriormente citadas ratifica a eficácia desse tipo de iniciativa. Apesar disso, uma parcela considerável da população mantém-se contrária à velocidade menor.

³ Como se verá a seguir.

Aproveitando-se dessa oposição de parte do eleitorado, o candidato João Doria (PSDB-SP), eleito prefeito da capital paulista para a gestão 2017-2020, transformou a anulação das mudanças promovidas nas Marginais, uma de suas principais bandeiras na corrida eleitoral.

A promessa de campanha, cumprida logo no início do mandato do prefeito Doria, recolocou no centro do debate sobre a mobilidade urbana em São Paulo a questão da segurança no trânsito. É justamente esse aspecto do debate público e político que será observado no presente trabalho.

Neste artigo, pretende-se encontrar uma maneira de compreender a dinâmica social que orienta os comportamentos na situação acima descrita. Como seria possível interpretar uma tal abordagem da questão da segurança no trânsito em que ignoram-se dados e informações relevantes como os índices de acidentes, as diferenças de gravidade dessas ocorrências baseadas na velocidade dos veículos e o número de vidas perdidas diariamente no trânsito? Por que o eleitorado foi tão impactado por uma promessa de campanha cujo objetivo maior se mostra, em linhas gerais, como um retrocesso no desenvolvimento de políticas de segurança no trânsito? Após eleito, o prefeito até pareceu convencido de que a medida não deveria ser feita, mas cedeu à pressão da opinião pública, por quê? Como é possível compreender a dinâmica social que orienta os comportamentos nessa situação?

Como documentação histórica desse episódio recente, optou-se pela utilização de material publicado em periódicos jornalísticos. Assim, as notícias consultadas ajudam a recompor o cenário analisado e a maneira como a discussão foi conduzida.

Promessa feita, medida implementada

"Sendo eleito, tomando posse, aqui é um compromisso com os ouvintes da rádio Jovem Pan, na semana seguinte nós vamos mudar a velocidade nas Marginais." A fala foi registrada em 8 de janeiro de 2016 quando João Doria ainda era apenas pré-candidato à Prefeitura de São Paulo. Em uma entrevista ao Jornal da Manhã da rádio Jovem Pan (FM 100,9 SP), o então pré-candidato criticou a política de diminuição das velocidades máximas permitidas nas vias paulistanas implementada pela gestão de

Fernando Haddad. Na citada entrevista, Doria deixou claro ser contra o que ele nomeou de “fábrica de multa” e defendeu que tais medidas não tinham por objetivo aumentar a segurança no trânsito, mas sim arrecadar mais com as autuações.

João Doria, que se tornaria prefeito do maior e mais rico município brasileiro um ano depois, enfatizou sua contrariedade em relação especificamente às mudanças nas Marginais dos rios Pinheiros e Tietê, embora a medida tenha afetado um número bem maior de ruas e avenidas da cidade. A primeira questão que se faz diante dessa promessa é por que exatamente essas duas vias expressas e não a cidade como um todo? É possível deduzir que o pré-candidato soubesse, e por isso foi tão preciso em sua promessa, da importância que as chamadas marginais têm para o trânsito não apenas da cidade de São Paulo, como também para a mobilidade de toda a RMSP.

A Marginal do rio Tietê, por exemplo, é uma via expressa de 25 km que liga as zonas leste e oeste da cidade de São Paulo, passando por parte da zona norte. Ela serve de porta de entrada e de saída da capital para quem vem de outras cidades da RMSP, bem como de outras partes do Estado e até do país, isso porque várias rodovias que cortam a região metropolitana começam e acabam nesta via. Para demonstrar a centralidade da Marginal do rio Tietê, é possível citar o destaque dado a esta via na cobertura do trânsito feita por uma emissora de rádio que dedica totalmente sua grade de programação a esse tema. Trata-se da Rádio Trânsito (FM 92,1 SP) que tinha até agosto de 2016 uma equipe de repórteres de rua para fazer a cobertura in loco. A cidade era dividida em quatro áreas, zona sul, zona oeste, zona leste e Marginal do rio Tietê (Rovida, 2015: 161).

A pertinência da Marginal do rio Pinheiros não é secundária, mas a relevância do corredor formado pelo conjunto das duas vias, que vai da zona leste da cidade de São Paulo até a zona sul, passando pelas zonas oeste e norte, é ainda mais expressiva. Amplia-se o número de entradas e saídas pelas rodovias e as conexões entre várias partes da megalópole se tornam possíveis e, talvez o mais relevante, concentradas numa longa reta de 47,5 km. Dessa forma, o corredor formado pelas Marginais é um símbolo do trânsito de São Paulo, da grandeza da cidade e de seu papel como município polo da mais populosa região metropolitana do Brasil – segundo estimativa do IBGE 2015, a população da RMSP atingiu a marca de 22 milhões de habitantes.

Após a eleição de João Doria para o mandato 2017-2020, o tema das velocidades voltou a aparecer com destaque nas entrevistas cedidas pelo novo prefeito, no topo das páginas de jornais e portais de notícia e nos debates populares nas redes sociais. Colocava-se em dúvida se a anulação da diminuição das velocidades seria realmente efetuada, conforme prometido ao longo da campanha. Vários veículos de comunicação destacaram as opiniões de especialistas em trânsito. Em matéria publicada no portal G 1, na edição de 21 de dezembro de 2016, por exemplo, três fontes ligadas à área de engenharia de tráfego foram ouvidas e reprovaram a medida, principalmente, pela extensão ampliada dos danos num hipotético acidente em que os veículos se deslocam numa velocidade maior. Entre comentaristas, especialistas e até jornalistas com experiência na cobertura do trânsito, a postura de reprovação foi recorrente. A posição contrária à anulação prometida por Doria foi levada ao Judiciário pela Associação de Ciclistas Urbanos de São Paulo (Ciclocidade) que moveu uma ação civil pública para barrar a medida em 19 de janeiro de 2017. A nova administração havia marcado para 25 de janeiro de 2017, aniversário da cidade de São Paulo, a mudança na regra das velocidades. A ação pública dos cicloativistas tinha por objetivo impedir justamente essa programação. No dia seguinte (20/1/2017), um juiz da 4^o Vara da Fazenda Pública acolheu o pedido da Ciclocidade e determinou a suspensão da medida. Em 24 de janeiro de 2017, nova decisão, agora de uma instância superior – o Tribunal de Justiça de São Paulo –, derrubou a ordem anterior e liberou a prefeitura para fazer as alterações na data já escolhida.

A administração pública venceu a disputa no Judiciário e o aumento das velocidades máximas permitidas nas Marginais dos rios Tietê e Pinheiros foi implementada no dia do aniversário da capital paulista. Na verdade, a medida fez com que a regra anterior à mudança promovida pela gestão Haddad voltasse a vigorar. A partir desse momento, novo capítulo do episódio iniciado ainda na pré-campanha eleitoral se iniciava, os resultados transformados em dados estatísticos poderiam servir de respaldo para indicar que a medida não provocaria mais acidentes graves. A contagem das ocorrências, para comparar com o ano anterior, se tornou uma obsessão para alguns, mas os acidentes com mortes começaram a ser registrados.

Mesmo com o número de acidentes aumentando e a gravidade das ocorrências se intensificando, a defesa do aumento (ou retorno) das velocidades máximas permitidas continuou sendo feita por um número significativo do eleitorado paulistano. A pesquisa Índice de Referência de Bem-Estar no Município, produzida pela Rede Nossa São Paulo, mostrou que 54% dos moradores da cidade de São Paulo eram favoráveis à mudança, promovida pela gestão Doria, da velocidade nas Marginais dos rios Tietê e Pinheiros. O levantamento foi feito entre 8 de dezembro de 2016 e 4 de janeiro de 2017 e consultou mil moradores da capital paulista⁴.

Como é possível compreender essa postura do público em geral, por um lado, e da administração pública, por outro? Que dinâmica social poderia ser compreendida como orientadora dessa situação?

Relacional e hierarquizada

O antropólogo Roberto DaMatta entende o Brasil e o brasileiro a partir de uma perspectiva de sociedade relacional e hierarquizada. Segundo ele, “o segredo de uma interpretação correta do Brasil jaz na possibilidade de estudar aquilo que está “entre” as coisas” (DaMatta, 1991:28). Em outras palavras, o comportamento do brasileiro deve ser compreendido a partir da centralidade que esta sociedade dispensa à rede de relações dos indivíduos o que define, inclusive, o lugar ocupado pelo sujeito na hierarquia social.

DaMatta parece encontrar com força essa característica da identidade brasileira no uso da expressão *você sabe com quem está falando?*. Além de realçar os valores hierarquizados e relacionais, as interações pautadas por esse tipo de discurso revelam a interpenetração das lógicas que orientam o convívio nos espaços da casa e da rua.

Quando, então, digo que “casa” e “rua” são categorias sociológicas para os brasileiros, estou afirmando que, entre nós, estas palavras não designam simplesmente espaços geográficos ou coisas físicas mensuráveis, mas acima de tudo entidades morais, esferas de ação social, províncias éticas dotadas de positividade, domínios culturais institucionalizados e, por causa disso, capazes de despertar emoções,

⁴ Mais detalhes da pesquisa podem ser consultados em documento disponível no endereço <http://www.nossasaopaulo.org.br/pesquisas/apresentacao-irbem2017.pdf> Acesso em 8 de abril de 2017.

reações, leis, orações, músicas e imagens esteticamente emolduradas e inspiradas (DaMatta, 1991:17).

Na distinção entre casa e rua como categorias sociológicas, observa-se que o comportamento dos sujeitos sociais atenderá a lógicas adequadas a cada um desses espaços sendo, portanto diferentes entre si. Na casa, o sujeito é compreendido como *pessoa*, como alguém totalmente integrado ao grupo e reconhecido pelo papel que desempenha nessa totalidade social. Sua identidade se constitui pela relação que existe com o grupo (ou grupos) do qual faz parte.

A rua, por sua vez, se configura como um espaço onde o sujeito é considerado *indivíduo* sem laços ou relações, é o espaço público igualitário em que um mesmo tratamento é dispensado a todos. Esse também é o lugar do perigo porque as relações não protegem a identidade diferenciada da *pessoa*. Simbolicamente, DaMatta pensa a rua como um lugar onde a lei é (ou deveria ser) a mesma para todos e, por isso, os sujeitos não são observados de forma distinta. O problema é que a lógica desses dois espaços, casa e rua, se imbricam, se misturam e ocorre o que o autor chama de momentos de desvirtuamento, quando a lógica de um invade o espaço do outro. É justamente o caso da expressão *you know com quem está falando?*. Nas situações em que tal discurso aparece, há uma forte tentativa de impor no espaço da rua a lógica das relações sociais, isto é, a dinâmica da casa. Em geral, a expressão aparece em situações em que o sujeito almeja não ser tratado como *indivíduo*, mas como *pessoa* dotada de um diferencial proporcionado por sua rede de relações. Ao acionar seu lugar como sujeito distinto, o enunciador do discurso busca impor um tratamento diferenciado que muitas vezes implica no não cumprimento das leis.

No trânsito, a postura de desrespeito às regras pautada pela suposta prerrogativa fornecida pela rede de relações dos sujeitos é recorrente. Mas os resultados desse comportamento são agravados pela dinâmica do cenário. O trânsito faz parte do espaço da rua e por isso é considerado um ambiente de perigo onde os sujeitos perdem sua identidade como *pessoa* e passam a ser considerados apenas como *indivíduos* comuns. Nesse espaço, controlado pelas leis e pelas regras que colocam – mesmo que em tese – todos em pé de igualdade, há um estranhamento e uma busca por resgatar as hierarquias

do espaço da casa. Isso porque seria típico no Brasil o uso das relações hierarquizadas também no espaço público.

O fato concreto, reiteramos, é que o trânsito põe a nu nossas receitas hierárquicas e sua inaplicabilidade no mundo moderno, o qual, obviamente, começa e tem uma presença marcante e irreconhecível nas vias públicas. [...] a maior contradição da vida moderna brasileira. O encontro complicado, que já foi chamado de *dilema* (grifo do autor), de um espaço público construído como igualitário, mas sobre o qual condutores de veículos e pedestres atuam com expectativas hierárquicas (DaMatta, 2010:97-98).

Há uma incompatibilidade evidente entre o padrão de comportamento hierarquizado e a configuração do espaço urbano. Para DaMatta, o resultado da incoerência dessa postura é o alto índice de acidentes com vítimas anotado anualmente nas ruas e avenidas do país. “(...) dentro de um veículo – viramos nazifascistas. Nos transformamos em hierarcas superiores em um espaço marcado pela igualdade” (DaMatta, 2010:8).

Além de observar essa postura nas disputas por espaço entre os sujeitos em deslocamento, a tentativa de impor a hierarquia das relações também se apresentará na interação com os agentes do Estado cujo papel objetiva fazer cumprir a lei. Um exemplo de como esse comportamento se revela no cotidiano do trânsito é a irritação provocada por blitz policiais que impõem aos indivíduos um mesmo tratamento. Nessas situações, há sempre quem tente – e alguns realmente conseguem – dar um jeitinho de burlar a fiscalização. Acionam-se as relações pessoais para manter-se à parte da regra.

Em uma pesquisa sobre o trânsito, encomendada pelo Departamento Estadual de Trânsito (Detran) do Espírito Santo, DaMatta identificou uma hierarquia recorrente que parece orientar as interações neste espaço urbano. De acordo com o autor, existe uma hierarquia de valor atribuída aos personagens do trânsito baseada no tipo de veículo utilizado (DaMatta, 2010:93). Do mais valorizado ao menos importante, estão o carro de passeio, os veículos usados para trabalho como taxis, ônibus e caminhões, as motocicletas – que ocupam o último patamar entre os automotivos –, as bicicletas e os pedestres, os mais frágeis. Assim, nessa lógica observada pelo autor, os carros de passeio ocupam a mais alta posição e os pedestres são os menos respeitados.

Entre os veículos utilizados para trabalho, também há diferenciação dependendo do espaço observado. Em outras palavras, se a observação se der nas estradas e rodovias, os caminhões têm primazia, em compensação no espaço urbano do trânsito estes veículos são considerados trapalhões. “(...) os caminhões, que são inferiorizados como trapalhões nas cidades, mas, como compensação, são os *donos* (grifo do autor) das estradas (DaMatta, 2010:94).”

Existe ainda, segundo DaMatta, outro dado usado para qualificar os atores do trânsito, trata-se do caráter privativo ou coletivo do meio de transporte. Essa questão extrapola, de acordo com o estudo, o aspeto da agilidade de locomoção. “O automóvel é uma opção, diga-se logo, que está em harmonia com o estilo aristocrático de evitar o contato com a plebe ignara, o povo pobre” (DaMatta, 2010:18). O carro seria, assim, uma forma de distinção, de prestígio que se mantém e se reforça no espaço público onde, em tese, todos estão em pé de igualdade.

A imposição de um tratamento igualitário advinda da própria configuração do trânsito provoca atitudes violentas por parte daqueles que se esforçam em manter sua distinção. Segundo o autor, o padrão de comportamento típico do brasileiro rivaliza com a estrutura igualitária do trânsito e a agressividade passa a ser usada como forma de resgatar a dinâmica hierarquizada e relacional.

As reações negativas são constantes quando focamos o modo pelo qual pedestres e condutores de veículos confrontam-se e medem-se no trânsito, engendrando aquilo que todos chamam e classificam como incivilidade e *violência* (grifo do autor). Uma *violência* (grifo do autor) assustadora, mas tolerada e até mesmo esperada, que aflora na forma de um número infinito de gestos grosseiros e numa epidemia de acidentes cujo fundo tem ligação direta com um estilo específico de construir, ocupar e usar o espaço público, seja como pedestre ou como condutor (DaMatta, 2010:49).

Motoristas, motociclistas, ciclistas e pedestres se observam como rivais em disputa e não como cidadãos compartilhando o mesmo espaço urbano. O resultado dessa rivalidade nesse tipo de situação tende a ser mais grave, ocasionando acidentes com vítimas, em alguns casos, fatais.

Na disputa por espaço os valores hierarquizados ficam evidenciados. O pedestre, considerado o mais frágil, é sistematicamente desrespeitado. É comum observar pequenas ações que demonstram essa forma de pensar do brasileiro no trânsito. Não é raro notar que quando alguém inicia o movimento de travessia de uma via, alguns condutores de veículos automotivos parecem acelerar ainda mais para assustar ou até mesmo dissuadir o sujeito que tenta atravessar. No estudo de DaMatta, aparece a máxima defendida por muitos motoristas de que o pedestre não pode desafiar o carro. A primazia do carro de passeio no espaço urbano do trânsito é de tal forma consolidada que até mesmo as políticas públicas parecem beneficiar com recorrência a circulação dos carros, em detrimento aos demais veículos e atores do trânsito.

A percepção de que os agentes públicos respaldam essa superioridade atribuída aos condutores de carros particulares é compartilhada pela urbanista Ermínia Maricato.

De todos os fatores que contribuem para a piora na condição de vida das metrópoles, o modelo de mobilidade baseado na matriz rodoviária, especialmente no automóvel, e o relativo desprezo pelo transporte coletivo são, talvez, os de maior impacto (...) Mais de 30,5 milhões de viagens por dia são realizados na RMSP (...) Na capital de São Paulo circulam 3.000.000 de veículos por dia dos quais 1.200.000 se mantêm principalmente na região de renda maior, entre os rios Pinheiros e Tietê (Maricato, 2011:79-80).

Os dados da circulação de pessoas na RMSP são expressivos e demonstram a necessidade de investimento em alternativas coletivas de mobilidade. Não é o foco do presente artigo, mas não se deve ignorar o fato de que o maior número de pessoas em movimentação neste espaço urbano utiliza para seus deslocamentos o sistema de transporte público coletivo. Por outro lado, a maior parte do espaço público é ocupada pelo transporte individualizado. Em 2012, a Central de Engenharia de Tráfego de São Paulo divulgou em um de seus balanços anuais que nos horários de pico 78% do espaço de ruas e avenidas da capital paulista eram ocupados por automóveis que transportavam 28% das pessoas em deslocamento nestes momentos do dia (Rovida, 2015:124).

Não parece lógico impor a 72% da população em deslocamento nos horários de pico regras que privilegiam a forma de transporte usada pelos outros 28% das pessoas. Com base nessa perspectiva e na falência progressiva da mobilidade urbana na capital

paulista, a gestão Haddad (2013-2016) desenvolveu uma série de medidas e políticas que afetou significativamente os usuários do transporte individualizado, conforme destacado anteriormente. Isso não agradou a uma parcela considerável do eleitorado. Mesmo parecendo contraditório, a postura das pessoas que defenderam o cancelamento da diminuição das velocidades máximas nas marginais encontra respaldo no padrão de comportamento hierarquizado observado por DaMatta.

As soluções para os conflitos no trânsito impõem um debate sobre as relações sociais brasileiras de forma geral e isso implica em um trabalho que vai além do espaço urbano. DaMatta defende que a única maneira de entender a violência no trânsito é evidenciando o que Durkheim chamou de significado moral, ou seja, a dimensão simbólica “que procura o equilíbrio (ou a equivalência) entre um efeito não intencional cruel e trágico (o acidente) e suas causas ou vítimas” (DaMatta, 2010:16). Seria preciso resgatar aquilo que mais aproxima os sujeitos, sua humanidade.

Reconhecer o outro, ou seja, tirá-lo, de certo modo, do anonimato das cidades e ruas, é um desafio para qualquer campanha e um modo de discutir produtivamente a agressividade de quem, dono de um carro, se pensa também como patrão da rua ou do cruzamento e, sem ponderar, agride pedestres e outros veículos com seu modo de dirigir. Se a regra não tem rosto ou corpo, ela é como a rua: foi feita para todos, mas, como a rua não é, de fato, de ninguém (DaMatta, 2010:115).

O debate espetacular

A incoerência entre o padrão comportamental e a configuração do trânsito ajuda a compreender parcialmente a dinâmica social que possibilita a situação observada no presente artigo. Ao lado dessa característica do brasileiro demonstrada por DaMatta, é preciso observar a forma como o debate sobre as velocidades máximas permitidas nas Marginais dos rios Pinheiros e Tietê foi conduzido.

Ao mencionar pela primeira vez a questão, João Doria era ainda pré-candidato ao cargo de prefeito de São Paulo. A forma como ele apresenta sua proposta parece relevante para compreender os impactos que teve no eleitorado e, claro, os resultados práticos nas decisões tomadas quando assumiu a prefeitura.

Doria sabia, porque as sondagens feitas durante o processo de diminuição das velocidades máximas em vias de toda a cidade já indicavam, que muitos estavam descontentes principalmente com as medidas nas duas vias expressas. Como já discutimos, esse é um corretor simbolicamente emblemático do trânsito de São Paulo e mesmo sem qualquer mudança nas demais ruas e avenidas da cidade, qualquer medida implementada nesse espaço teria grande visibilidade. O então pré-candidato ao argumentar contra uma velocidade tão reduzida numa via expressa apresenta uma perspectiva já conhecida e bastante utilizada pelo público em geral, a ideia de que o recrudescimento da fiscalização do trânsito tem por objetivo aumentar a arrecadação por meio das multas. A ideia de indústria da multa ou fábrica de multa, expressão que vem ganhando força, aparece na fala do pré-candidato como argumento para sua proposta de campanha.

É pertinente observar que essa visão sobre a fiscalização, que teria por objetivo apenas punir o cidadão comum e engordar os cofres públicos, vai ao encontro da irritação comumente observada entre os brasileiros com qualquer regra que provoque uma atmosfera de igualdade de tratamento. Como visto no estudo de DaMatta, no trânsito a manifestação do aspecto hierarquizado da dinâmica social brasileira é apresentada, em grande medida, pelos diferentes valores atribuídos aos meios de transporte. Se o maior número de mortes, decorrentes de acidentes nas marginais, é observado entre motociclistas⁵, não é de se espantar que motoristas de outros veículos se sintam injustiçados por terem de cumprir uma mesma regra. O desagrado por estar sob julgo de uma lei que não observa as distinções entre os atores do trânsito é naturalmente expresso.

Se por um lado a promessa de campanha, cumprida logo no começo do mandato, encontra ressonâncias num modo de ser do brasileiro, por outro ela é apresentada por meio de um debate baseado em aparências, um debate espetacularizado.

Para Guy Debord, a Sociedade do Espetáculo configura-se como o ápice do desenvolvimento do capitalismo, momento em que a dinâmica da vida se respalda nas

⁵ De acordo com dados do Infosiga, relatório elaborado pelo Movimento Paulista de Segurança no Trânsito do Governo do Estado de São Paulo, entre agosto e outubro de 2016, 70% das mortes observadas em acidentes nas Marginais dos rios Tietê e Pinheiros foram de motociclistas.

aparências ou nas imagens. “O espetáculo não é um conjunto de imagens, mas uma relação social entre pessoas, mediada por imagens” (Debord, 2012:14). Mais do que ser real, o discurso precisa parecer real, deve apresentar-se como inequívoco e sua eficácia é proporcional a sua aparência.

A primeira fase da dominação da economia sobre a vida social acarretou, no modo de definir toda realização humana, uma evidente degradação do *ser* (grifo do autor) para o *ter* (grifo do autor). A fase atual, em que a vida social está totalmente tomada pelos resultados acumulados da economia, leva a um deslizamento generalizado do *ter* (grifo do autor) para o *parecer* (grifo do autor), do qual todo “*ter*” efetivo deve extrair seu prestígio imediato e sua função última (Debord, 2012:18).

Se tomarmos por base que a coerência do discurso é apenas aparente, o candidato que cumpre uma promessa de campanha, a legitimação da medida tomada pela gestão Doria se dá apenas pela superficialidade da discussão. Abstrai-se toda e qualquer relação com o conhecimento real sobre segurança no trânsito e leva-se em consideração apenas um aspecto do tema, aquele que é respaldado pelo modo de ser cultural e historicamente compartilhado pelo brasileiro e que já se mostrou desastroso em várias situações, mas especialmente no trânsito. Em outras palavras, a medida se opõe à chamada indústria da multa e representa o cumprimento de um acordo prévio entre candidato e eleitores.

Ao deter-se num aspecto específico do debate, argumentando contra a indústria da multa e mantendo seu compromisso de campanha, o prefeito Doria parece articular sua posição de acordo com o que Debord nomeou de desinformação. “Ao contrário da pura mentira, a desinformação – e é nisto que o conceito é interessante para os defensores da sociedade dominante – deve conter uma certa parte de verdade, mas deliberadamente manipulada por um hábil inimigo” (Debord, 2012:202). O prefeito trata a questão de forma parcial, não articula sua posição de forma completa indicando porque acredita que a medida não teria relação direta com a segurança no trânsito, tergiversa e desvia o debate para outra direção. Segundo Debord, a desinformação implica necessariamente em “dissimular um lado” (Debord, 2012:205), em outras palavras, ignorando um dado o desinformador mantém o debate dentro do terreno argumentativo que domina e assim não corre o risco de ver-se obrigado a dar

explicações. “Em suma, a desinformação seria o mau uso da verdade. Quem a profere é culpado, e quem nela crê, imbecil” (Debord, 2012:202).

A espetacularização da mobilidade urbana, presente no debate sobre as velocidades nas marginais, se estabelece também pela impossibilidade de diálogo e de ponderação a respeito da questão. Essa é outra característica elementar do espetáculo, segundo Debord, isto é, ser “o contrário do diálogo” (Debord, 2012:18). Os dados sobre acidentes e demais ocorrências no trânsito apresentados por diferentes fontes, a visão de especialistas em engenharia de tráfego e os demais profissionais que atuam no espaço urbano foram ignorados pela gestão pública. Sem diálogo, o debate aprofundado se mostrou impossibilitado. A decisão tomada dessa forma reforça o apelo aparentemente endossado pelo eleitorado ou, pelos menos, por parte dele.

Algumas considerações

Seria possível inferir, a partir da visão de DaMatta e Debord, que esse modo de ser relacional e hierarquizado do brasileiro ao lado do debate superficial baseado em aparências orientam a dinâmica da situação aqui observada.

O eleitorado paulistano foi impactado pela promessa de campanha porque a fala do candidato fazia ecoar um desejo de tratamento diferenciado, um desejo de estar à parte de uma regra criada para segurança de outrem. A empatia gerada pela fala do pré-candidato na citada entrevista no início de 2016 é evidente. Os argumentos utilizados são os mesmos que as pessoas contrárias às medidas da gestão Haddad apresentavam. Mesmo sem respaldo lógico ou coerente, porque discrepante em relação ao conhecimento consolidado sobre segurança no trânsito, a proposta aparentava sintetizar com precisão argumentativa a vontade das pessoas.

Contrariar uma característica tão forte do modo de ser do brasileiro não é uma atitude inteligente de alguém que almeja bons resultados em pesquisa de opinião com fins eletivos. Assim o candidato segue em campanha mesmo depois, ou principalmente depois, de empossado. Por isso, não seria razoável outra atitude que não a de cumprir a principal promessa de campanha, ainda que as regras para todo o restante do viário da cidade continuassem inalteradas.

A superficialidade do debate antes, durante e após as eleições está de acordo com a importância atribuída à aparência que caracteriza a Sociedade do Espetáculo. Mesmo enfrentando dificuldades originadas por uma cultura historicamente desenvolvida, um debate aprofundado com responsabilidade e respeito ao próximo poderia apresentar minimamente a pertinência de medidas mitigadoras da gravidade dos acidentes em vias expressas. Mas isso não apenas seria uma postura de enfrentamento e de oposição ao modo hierarquizado de ser do brasileiro como também seria uma contradição à lógica dominante contemporânea do espetáculo.

Referências

- DAMATTA, Roberto. *A casa & a rua*. Rio de Janeiro: Guanabara Koogan, 1991.
- _____. **Fé em Deus e pé na tábua** – ou por que o trânsito enlouquece no Brasil. Rio de Janeiro: Rocco, 2010.
- DEBORD, Guy. **A sociedade do espetáculo**. Rio de Janeiro: Contraponto, 2012.
- MARICATO, Erminia. **O impasse da política urbana no Brasil**. Petrópolis: Vozes, 2011.
- ROVIDA, Mara Ferreira. **Jornalismo em trânsito** – o diálogo social solidário no espaço urbano. São Carlos: Edufscar, 2015.