



# XIV Encontro Nacional da ANPUR

23 a 27 · maio · 2011 · Rio de Janeiro

---

XIV ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR

Maio de 2011

Rio de Janeiro - RJ - Brasil

---

OS CONFLITOS NO TRÂNSITO E A PRODUÇÃO SOCIAL DO ESPAÇO URBANO

**Clara Natalia Steigleder Walter** (Universidade Federal do Rio Grande do Sul) - natalia\_steg@hotmail.com  
*Socióloga, professora e mestranda em Sociologia pela UFRGS*

# Os Conflitos no Trânsito e a Produção Social do Espaço Urbano

## Introdução

A forma como pedestres e condutores transitam apresenta características diferenciadas que vão depender da forma como foi planejado e estruturado o espaço urbano das cidades e do movimento de resignificação destes espaços por parte dos indivíduos. Este movimento, por sua vez, está relacionado ao conhecimento que o indivíduo tem sobre o sistema de trânsito, a sua capacidade de interpretar e preparar sua ação neste espaço planejado e que, quando ocorre a ação, passa a ser espaço vivenciado. Portanto, a produção do espaço de circulação e sua reprodução estão intrinsecamente relacionadas com as práticas construídas nessa interação.

Mas como é produzido na prática cotidiana esse espaço? Para Harvey o espaço é relacional, é algo contido nas pessoas e nos objetos, ao mesmo tempo em que objetos e pessoas existem na medida em que contêm no seu interior as relações com os outros (HARVEY, 1977). Essa perspectiva permite pensar que assim como as pessoas internalizam regras e normas e se orientam a partir delas num espaço previamente planejado, ao estabelecerem a relação com esse espaço e com outras pessoas ao transitarem também realizam um movimento de resignificação deste espaço, uma transformação que ocorre a partir da prática.

Considerando que o espaço de circulação é público e regido por um sistema de leis ao qual pedestres e condutores devem obedecer, este espaço passa a ser a expressão de práticas individuais dentro de um universo forçosamente plural, que vai depender para efetivamente ser público da permanente afirmação do contrato social que o funda. Entretanto, quando não acontece a afirmação do contrato social e quando ocorrem os conflitos, que muitas vezes se transformam em acidentes, estas dimensões são apresentadas como inerentes ao sistema de trânsito ou como responsabilidade individual. Esta visão possibilita que ocorra uma naturalização dos conflitos existentes e as representações sociais acerca desse tema passam a constituir-se como “realidade” pelos indivíduos ao circularem.

Os dados sobre acidentalidade apontam, por exemplo, que em 85% dos casos o que provoca os acidentes são as chamadas “falhas humanas” (EPTC, 2001), mas, quando analisadas, essas falhas são normalmente associadas apenas a um desvio de conduta, muitas vezes relacionado a fatores psicológicos, não sendo explorado quais os fatores sociais presentes no ato que acabou se conformando em “falha humana”. Reforçando este argumento, entende-se que não é possível considerar que a atitude de um condutor que

ultrapassa o sinal vermelho ou um pedestre que atravessa no sinal vermelho possa ser considerada apenas uma “falha humana” ou um problema psicológico. Se assim fosse, talvez a maioria dos condutores não pudesse possuir Carteira de Habilitação.

A perspectiva adotada neste trabalho, parte primeiro do reconhecimento da existência de conflitos entre pedestres e condutores nas relações de uso do espaço público. Segundo, que estes conflitos, que acontecem quando os indivíduos interagem, não podem ser considerados apenas decorrentes da organização do sistema de trânsito, e sim, compreendidos como manifestações sociais dentro desse sistema, que, por sua vez, está pensado e organizado de uma determinada forma que talvez não atenda a maioria da população. Isto permite pensar que existam questões subjacentes ao ato de infringir normas ou regras, que estão relacionadas a como os indivíduos percebem o sistema de trânsito e seu código comunicativo, a si mesmo e aos outros quando estão transitando. Entretanto, a forma como são analisados e naturalizados os acidentes de trânsito e, ainda, as políticas públicas propostas na forma de campanhas de trânsito e de fiscalização, em geral, acabam encobrindo dilemas sociais maiores e mais profundos da sociedade brasileira, que estariam se manifestando também no trânsito.

Entende-se que estas relações no trânsito podem estar conformando um tipo de segregação, que restringe o deslocamento da maioria da população em detrimento da ocupação cada vez maior do espaço de circulação pelos automóveis, está acompanhada do simbolismo presente na criação dos artefatos técnicos. Este simbolismo, que possibilita a sua reprodução, determina um estilo de vida social no qual estes símbolos da modernidade – e o automóvel é um deles - passam a substituir simbolicamente o espaço que antes era das relações espontâneas, interferindo na conformação da vida social nas cidades (SÁVIO, 2002).

A massificação do automóvel provocou diversas mudanças nas práticas urbanas, entre elas determinou uma ocupação diferenciada do espaço público. Para as classes médias e altas, esse espaço torna-se cada vez mais espaço de passagem. Para as classes de baixa renda, espaços de ganhar o pão de cada dia, deslocando-se a pé ou de transporte público ou ocupando-o com a atividade de comércio ambulante. Desta forma, o espaço de circulação tem se tornado um espaço cada vez mais hostil para o pedestre (DUHAU, 2001).

A produção do espaço urbano e os acidentes de trânsito

Planejar o meio urbano e, quando se pensa em trânsito, o espaço público de circulação, de modo a equacionar mobilidade, acessibilidade, fluidez e segurança viária torna-se cada dia mais difícil, principalmente, pela velocidade que os diferentes elementos

constituintes de uma cidade adquiriram no último século. Para a urbanista Rolnik, na cidade contemporânea,

não há mais muralhas, ao contrário da cidade antiga, a metrópole contemporânea se estende ao infinito, não circunscreve nada senão sua potência devoradora de expansão e circulação. Ao contrário da cidade antiga, fechada e vigiada para defender-se de inimigos internos e externos, a cidade contemporânea se caracteriza pela velocidade da circulação. São fluxos de mercadorias, pessoas e capital em ritmo cada vez mais acelerado, rompendo barreiras, subjugando territórios (ROLNIK, [19-?], p. 10).

No caso do trânsito, esta circulação é regida por normas, regras e símbolos instituídos pelo Código de Trânsito Brasileiro, que determina que a responsabilidade de gerir o trânsito é do poder público, correspondendo a cada esfera de poder – municipal, estadual e federal - determinadas atribuições. Portanto, o Estado tem o papel de organizar o deslocamento das pessoas e exercer poder de dominação, controle e coerção sobre o comportamento e a interação entre os indivíduos no trânsito. Esta regulação da interação entre as pessoas é uma das dimensões políticas da vida societária e está presente em qualquer âmbito da vida cotidiana, pois como afirma Rolnik:

A relação morador/ poder urbano pode variar infinitamente em cada caso, mas o certo é que desde sua origem “cidade” significa, ao mesmo tempo, uma maneira de organizar o território e uma relação política. Assim, ser habitante de cidade significa participar de alguma forma da vida pública, mesmo que em muitos casos esta participação seja apenas a submissão a regras e regulamentos (ROLNIK, [19-?], p. 17).

A importância de que as pessoas cumpram as leis e os malefícios sociais trazidos pelo não-cumprimento tem sido preocupação de autores como Cícero que aponta este fator como responsável pelos altos índices de morte no país. O autor chama a atenção para a relação existente entre as infrações de trânsito e a ocupação privada do espaço público, por uma parcela da população que se acredita com mais direitos que os restantes. Neste sentido, vai afirmar que:

o sentido do direito é garantir a liberdade de cada um na medida em que ela pode coexistir com a liberdade de qualquer outro segundo uma lei geral, pode dizer-se sem exagero que a sociedade que não é capaz de respeitar efetivamente suas próprias leis de trânsito não chega a ser uma sociedade de seres humanos livres (CÍCERO, 1995, p.206).

Outra dimensão abordada pelo autor é a de que os acidentes de trânsito são naturalizados pelas pessoas, vistos como intrínsecos ao funcionamento do trânsito. Afinal são “acidentes”, fatalidades e, em relação a eles, ninguém tem culpa. Entretanto se imaginarmos que o espaço urbano é um lugar repleto de possíveis escolhas para aqueles

que o ocupam em relação a como e onde querem ir, é possível que uma maior ou menor possibilidade de mobilidade urbana e acessibilidade, traduza o quanto as pessoas podem exercer seu direito de ir e vir de forma segura em uma cidade. Na medida em que as relações de poder estabelecidas e a forma como está planejado e organizado o espaço urbano não garantem uma circulação segura, democrática e de direitos a toda a população, pode-se afirmar que existe uma dimensão de exclusão social também ao transitar. No Brasil, o Estado tem privilegiado uma minoria no acesso ao espaço público, dando maior mobilidade e segurança aos usuários de transporte individual, contribuindo desta forma para a ocorrência de uma ocupação desigual.

O estudo sobre o uso do solo urbano, realizado por Brinco (2005), pesquisador da Fundação de Economia e Estatística e integrante do Observatório das Metrôpoles em Porto Alegre, mostra a relação que existe entre a opção feita pelo modo de transporte individual, ocupação territorial e possibilidade de mobilidade urbana, ressaltando que o automóvel determina um tipo de ocupação urbana de “caráter espreado, de baixa densidade ocupacional, voltada a movimento de expansão sempre renovado da periferia” (BRINCO, 2005, p. 59). Isto em geral limita a mobilidade de quem não tem acesso ao automóvel e mora em locais afastados do centro. Estas pessoas dependem do transporte público, que em função dos congestionamentos, muitas vezes, acaba levando mais tempo para acessar o centro da cidade.

Para Vasconcellos (1998), engenheiro de transporte, sociólogo e consultor do Ministério das Cidades em questões de Mobilidade Urbana, urge pensar a problemática da ocupação do espaço urbano a partir de uma Sociologia do Trânsito, buscando compreender as relações sociais e os interesses dos indivíduos quando estão no trânsito. Para isto, propõe analisar este movimento desde uma perspectiva crítica, observando a existência de dois conflitos:

O primeiro deles é o conflito físico, mais conhecido de disputa pelo espaço, como no caso de dois veículos que se aproximam ao mesmo tempo de um cruzamento, ou de um pedestre que deseja passar entre vários veículos em movimento. [...] existe outro que eu chamo de político, pois reflete os interesses das pessoas no trânsito, que por sua vez estão ligadas a sua posição no processo produtivo da sociedade (VASCONCELLOS, 1998, p. 13).

Para o autor, o conflito físico é espacial, vem da idéia de que dois corpos não podem ocupar o mesmo lugar ao mesmo tempo, portanto haveria uma disputa por quem consegue acessar primeiro um determinado espaço, quem consegue andar mais rápido. Já o conflito político está relacionado aos interesses que cada um/a tem dependendo da maneira como está se deslocando. Assim, ao andar de ônibus, o/a usuário/a deseja uma parada bem próxima do seu destino. Entretanto, ninguém quer uma parada de ônibus em frente a sua

casa. Ao dirigir seu carro, o/a condutor/a quer a maior fluidez possível, de preferência sem sinaleiras ou com todos os semáforos abertos. Quando pedestre, quer mais sinaleiras e com tempo suficiente para realizar as travessias, entretanto quando é passageiro no ônibus, da mesma forma que os condutores, deseja que todos os semáforos estejam abertos.

Considerando a importância da abordagem de Vasconcellos (1998) sobre a existência de conflitos no trânsito, entende-se que estes podem ser analisados sob outra perspectiva: o conflito físico estaria relacionado a como o ambiente urbano está construído para atender prioritariamente ao modelo de transporte individual. O conflito político estaria relacionado às práticas sociais dos indivíduos no uso do espaço público. Mas estas práticas não estariam apenas vinculadas aos interesses de alguém na sua condição de deslocamento, mas sim, podem ser expressões de representações sociais construídas sobre o que é o trânsito. Estas representações estariam norteando as interações e, muitas vezes, colocando os indivíduos numa situação de risco.

Essas interações, imbricadas de interesses sociais e políticos, vão delineando a forma como os indivíduos vão ocupar e resignificar o espaço público de circulação e está diretamente relacionada com o tipo de sociedade na qual convivemos. Samuel Valenzuela dialogando com Guillermo O' Donnell sobre seu artigo "Micro-escenas de la privatización de lo publico en São Paulo" e buscando compreender como foi construída a relação de exclusão e apropriação privada do espaço público por determinados segmentos comenta:

Deberia ser posible mostrar como diversas fuerzas sociales y politicas se combinaron en cada caso para generar un "menú" específico de derechos que luego perduraron en el tiempo por presiones políticas y prácticas cotidianas. Los derechos son siempre impuestos originalmente por colectividades, y en muchos casos van acompañados de exclusiones o fronteras explícitas o implícitas que limitam el campo de quienes se hallan cubiertos por los mismos (O' DONNELL, 1989, p. 25).

Vasconcellos (1998) também estabelece uma relação entre o modo como as pessoas se locomovem, ou seja, sua condição de mobilidade, e as características hierárquicas da sociedade brasileira:

Em nosso país 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 a prioridade imposta pelos motoristas (VASCONCELLOS, 1998, p.20).

No trânsito, percebe-se a dificuldade que o brasileiro tem em internalizar leis e normas compactuadas e que, na maioria das vezes, são consideradas necessárias e

importantes pela população. Entretanto, não são cumpridas e, muitas vezes, este descumprimento tem sido na prática legitimado por essa mesma sociedade. Os poucos que procuram cumprir ou são pressionados por buzinaços e palavras de baixo calão emitidas por seus “companheiros” de via ou como disse DaMatta em entrevista ao Jornal Zero Hora: “Se você é o único parado em um semáforo, não vai permanecer, pois obedecer ao sinal virou uma ‘babaquice’” (JORNAL Zero Hora, 10 abr 2005, p.43).

Frey destaca o que DaMatta chama de “dilema brasileiro”, a oposição entre um Estado formalmente moderno, de ideal igualitário como sistema constitucional e a prática social fundamentada em relações pessoais e de amizade (FREY, 1996, p.126). A apropriação privada do espaço público como fator característico do trânsito das cidades brasileiras, está relacionada, assim, a uma visão patrimonialista da formação do Estado, conformando uma prática social em que os interesses privados e pessoais vão se sobrepor aos interesses da coletividade.

Essa relação entre público e privado deve ser considerada quando busca-se compreender a forma como se estabelece a ocupação do espaço público e a ocorrência dos acidentes de trânsito no Brasil. Reforçando esta visão, pesquisa realizada em Porto Alegre indicou que as práticas dos pedestres tendem a reproduzir a desigualdade social no uso do espaço de circulação a partir da própria introjeção dos valores da “sociedade do automóvel”, levando a uma naturalização da situação de dominados na hierarquia social (STEIGLEDER, 2008).

## Espaço público e representações sociais recursos analíticos

Ao analisar a constituição do espaço urbano contemporâneo, os conceitos de espaço público e racionalidade da ação desenvolvidos por Habermas (1984) contribuem para compreender que tipo de racionalidade está imperando na ocupação do espaço público de circulação, tanto por parte do poder público quando planeja este espaço e pensa em como será ocupado, como pelos pedestres ao vivenciá-lo. Para compreender como subjetivamente os pedestres interagem e se apropriam do espaço público, e como os símbolos presentes neste espaço são reestruturados e dotados de sentido nas suas ações, utiliza-se o conceito de representações coletivas desenvolvido por Durkheim (1978) e utilizado pela psicologia social como representações sociais.

O espaço de circulação é em parte, um espaço estratégica e tecnicamente planejado, no qual o indivíduo está submetido a determinadas regras que orientam suas práticas, mas que também pode ser o espaço dos encontros espontâneos e do desenvolvimento de uma razão voltado para o entendimento com o outro, que reforce e ou questione as regras pré-estabelecidas. Relacionar estas duas dimensões possibilita pensar

dialeticamente ação e estrutura, mundo da vida e mundo sistêmico, uma vez que as práticas sociais que poderiam ser espontâneas ocorrem num espaço que é anteriormente planejado e ordenado para ser um espaço público.

Para Habermas (1989), o espaço público é o espaço por excelência do agir comunicativo, onde é possível o desenvolvimento da opinião pública, constituindo-se num espaço de disputa e de valorização das noções de sociedade civil e dos processos democráticos. Uma vez que os dados de acidentes de trânsito mostram um tensionamento crescente no uso do espaço de circulação urbano, é possível pensar que existem fronteiras visíveis e invisíveis construídas tacitamente pela interação entre os indivíduos e pela forma como o espaço público está organizado que impedem o entendimento através do uso da razão. Habermas (1989) desenvolve duas formas de racionalidade da ordem social: uma estratégica relacionada às funções econômicas e políticas e necessária à manutenção da vida e sua reprodução e, outra, comunicativa, onde o entendimento intersubjetivo se daria pela mediação lingüística acerca dos fatos, normas sociais e vivências subjetivas. A intersubjetividade mediada pela linguagem e pelo entendimento leva a que relações interpessoais sejam passíveis de regulamentação ético-práticas.

O processo de mercantilização do espaço confunde o meio físico com o sistema produtivo capitalista e as ações dos indivíduos passam a estar direcionadas para fins instrumentais (GIDDENS, 1984). Desta forma, dimensões do mundo sistêmico, como as da esfera do trabalho e dos negócios penetram em aspectos da vida privada dos indivíduos e estes acabam encontrando-se artificialmente no espaço público, “a comunicação – pública - perde em coerência e dissolve-se em estereótipos para o consumo individual” (SERPA, p. 17). Portanto, compreender o que é o espaço público urbano passa por “relacionar as dimensões políticas e sociais de uma esfera pública urbana e os aspectos formais e estruturais dos espaços públicos concretos” (SERPA, 2007, p. 15).

Nas sociedades modernas, a racionalidade estratégica transformou dimensões do fazer cotidiano, como é o trânsito, em um movimento que passa a ser vivenciado num “ambiente construído” despojado de forma estética. Pode-se citar, como exemplo deste tipo e ambiente, os “atalhos”, as “passagens” abertas pelo poder público ou, às vezes, estabelecidos naturalmente pelos condutores, que cortam as vilas da cidade, ocupando espaços que antes eram de uso espontâneo pela comunidade e que passam a servir ao deslocamento por automóvel.

É importante considerar que os diferentes modos de racionalidade são incorporados concretamente na vida social e cultural, levando muitas vezes a uma assimilação da razão instrumental como a única forma de racionalidade possível (BOUFLEUER, 2001, p.14). Concorre para tornar possível esta assimilação os aspectos relacionados às decisões políticas, que juntamente com uma racionalidade ligada ao mundo da técnica e do mercado,

contribuem para reforçar ou frear a razão estratégica. No caso do Brasil, percebe-se que o Estado no que tange a ocupação do espaço público de circulação, tende a reforçar a racionalidade sistêmica, quando nas escolhas sobre transporte, prioriza o uso do automóvel. O transporte individual, ao contrário do coletivo, tende a estabelecer uma competição e disputa por poder no uso do espaço público, reproduzindo um tipo de razão que é instrumental, portanto, privatizante e hostil à integração social.

Essa racionalidade ligada ao mundo da técnica e do mercado e presente nas opções que priorizam o transporte individual faz com que as pessoas orientem suas práticas a partir da predominância que o automóvel possui na sociedade. Uma minoria utiliza carro no Brasil, em torno de 20%, mas, como foi dito anteriormente, ocupa cerca de 70% do espaço de circulação (IPEA, 2003). Esta ocupação não é apenas física, mas simbólica, e está relacionada à força que o automóvel possui no imaginário social. Uma das dimensões a ser analisada para pensar a constituição dessas fronteiras é o processo de mercantilização das cidades e a massificação do automóvel, que estabeleceram um tipo de organização societária que primou pelo esvaziamento do conteúdo humano. Nesse sentido, Giddens destaca a contribuição de Lefebvre, ao afirmar que a partir do desenvolvimento do capitalismo ocorreu a predominância da “prosa do mundo”, dada pela primazia do poder econômico, do instrumental e do técnico, envolvendo tudo e todos (GIDDENS, 1984). Esta “prosa do mundo” influencia, inclusive,

A força do automóvel [que] é tão grande que ele consegue tomar o lugar das pessoas nas mentes delas próprias. [...] Se você parar com um amigo junto a um cruzamento do qual um veículo se aproxima e perguntar-lhe o que vem vindo lá na frente, ele responderá: “um automóvel”. No entanto, o que vem vindo não é um automóvel, é uma pessoa, um ser humano “vestido” de automóvel (VASCONCELLOS, 1998, p. 20).

A simbologia que reveste o automóvel aliada ao processo de mercantilização das cidades e da expansão da sociedade de consumo produziu no imaginário dos indivíduos a ideia de que este meio de transporte é o “tipo ideal”, substituindo de certa forma o conceito de circulação – que pode ser realizada de vários modos, como o andar a pé, de bicicleta, de ônibus etc – pelo deslocamento de automóvel. A representação simbólica do automóvel constitui-se no imaginário das pessoas, no início do século XX, sob a égide da modernidade. Essa transformação do Brasil num país moderno significou a valorização e a primazia deste modo de transporte, como um processo civilizatório pelo qual passava o mundo, e que foi acompanhado de uma transformação no planejamento e na organização do espaço urbano (SÁVIO, 2002, p.19). O simbolismo que acompanha o automóvel e que possibilita a sua reprodução, passa a determinar um estilo de vida social no qual os símbolos da modernidade passam a substituir o espaço que antes era das relações espontâneas.

O espaço público torna-se cada vez mais um espaço de passagem para as classes médias e altas, tanto pela prioridade dada à mobilidade por automóvel, como pela própria deterioração dos equipamentos urbanos que poderiam contribuir para seduzir as pessoas ao seu uso. Para as classes de baixa renda que se desloca a pé ou de transporte público, resta-lhe abrir mão de seu justo tempo de descanso em horas destinadas ao seu deslocamento casa-trabalho-casa. Desta forma, o espaço de circulação para usufruto de todos vem segregando uma parcela considerável da população e constituindo-se como um espaço cada vez menos público, uma vez que está predominantemente colonizado pela razão instrumental decorrente do poder da máquina.

Boufleuer (2001) sugere que houve um desenvolvimento desigual entre a idéia de emancipação do homem a partir do domínio da natureza e o desenvolvimento da técnica, uma vez que “os homens obtiveram um grande domínio tecnológico sobre a natureza, mas não souberam encaminhar devidamente os problemas da convivência, da ética e da justiça social” (BOUFLEUER, 2001, p.13), predominando a razão instrumental no controle e na manipulação dos processos que envolvem questões materiais do mundo da vida. Assim, “os indivíduos socializados, ao intervirem no mundo para garantirem sua sobrevivência material, estabelecem entre si conexões funcionais que se regem por mecanismos sistêmicos”. (BOUFLEUER, 2001, p. 15 e 16). Dessa forma, a sociedade estaria formada por dois tipos de integração: uma social mediada por um consenso normativo e uma sistêmica, baseada em conexões funcionais.

Habermas chama a atenção para as mudanças que vem ocorrendo no mundo social contemporâneo e que estariam produzindo o que ele chama de “patologias”, derivadas da colonização do mundo vivido pelo mundo sistêmico. Os dois mundos estão sempre interpenetrando-se, mas quando “a ação instrumental vai invadindo os espaços do mundo vivido, desalojando e expulsando a ação comunicativa do seu habitat natural”, compromete a comunicação e a interação voltada para o entendimento (FREITAG, 1992, p. 239). A “experiência” cotidiana do mundo da vida deixa de ser espontânea e a técnica passa a dominar as relações sociais.

El perfeccionamiento de las técnicas de comunicación y tránsito tiene una importancia muy distinta para el cambio a largo plazo del horizonte de nuestra experiencia cotidiana. Los viajeros que emplearon, en 1830, los primeros ferrocarriles habían narrado ya sus nuevas percepciones del espacio y el tiempo. En el siglo XX, el automóvil y la aviación civil aceleraron todavía más el tráfico de personas y el transporte de bienes de consumo y redujeron también —de modo subjetivo— las distancias (HABERMAS, s.d., p.5).

Ao pensar a relação entre práticas sociais e espaço politicamente delimitado pelas leis que o regulamentam, a perspectiva adotada por Gomes (2001) é de que “o lugar físico

orienta as práticas, guia os comportamentos, e estes por sua vez reafirmam o estatuto público desse espaço, e dessa dinâmica surge uma forma-conteúdo, núcleo de uma sociabilidade normatizada, o espaço público” (GOMES, 2001, p. 164). Este espaço é denominado por ele de nomoespaço.

Nesta perspectiva, o espaço de circulação poderia ser considerado um nomoespaço -uma vez que está produzido geograficamente pelos sinais e regras de trânsito e orientando os indivíduos-, entretanto, suas práticas cotidianamente resignificadas nesse espaço, acabam resignificando o próprio espaço. Este espaço geográfico resignificado será chamado de espaço vivenciado, que é diferente do espaço planejado, pois assim como o espaço orienta as práticas sociais nos seus usos, as dimensões subjetivas da construção da realidade pelos indivíduos, expressam-se em suas práticas cotidianas resignificando este mesmo espaço, ou seja, o reestruturando.

A racionalidade presente numa ação está relacionada à capacidade dos indivíduos de agir sobre a natureza e de interagir simbolicamente. O conceito de espaço público e de racionalidade da ação são fundamentais para Habermas, que numa perspectiva crítica, propõem enfrentar as patologias sociais contemplando como parâmetro desse enfrentamento a razão comunicativa. É somente a partir dela e da construção de espaços nos quais ela possa acontecer que poderá ser freada a colonização do mundo da vida pela razão instrumental. “A ordem do dia consiste em preservar e ampliar os espaços nos quais a razão comunicativa pode ser cultivada, delimitando-se claramente os espaços da razão instrumental” (FREITAG apud BOUFLEUER, 2001, p. 17). Para isso, torna-se fundamental compreender o que está orientando os pedestres no trânsito, quais as dimensões subjetivas que estão presentes em suas práticas, como elas se relacionam com a realidade –ou seja, com o espaço planejado e seus símbolos-, reestruturando-o e dotando-o de sentido para suas ações.

Segundo Durkheim (1978), as representações coletivas são construções históricas e sociais e exercem um poder coercitivo sobre o comportamento dos indivíduos, distinguindo desta forma um fato social. São dimensões externas, que estão na realidade social e existiam antes dele e continuarão existindo depois. Modos de agir, pensar e sentir que existem fora das consciências individuais e que são construídos interiormente nos indivíduos a partir da força das representações coletivas e a partir de um processo educador (DURKHEIM, 1978).

As representações coletivas se constituem como representações mentais dos indivíduos das imagens observadas na realidade empírica, na qual as formas de organização social, que carregam em si uma ideologia implícita, se formam dentro do indivíduo e sustentam virtualmente o sistema social no qual está inserido (DURKHEIM, 1978). Assim, é possível pensar que a maneira como historicamente foi planejado o espaço

urbano, com o interesse de atender às necessidades de deslocamento do transporte individual, exerce um poder coercitivo no comportamento dos indivíduos, uma vez que limita a mobilidade e o acesso universal à cidade. Considerar a força que as representações coletivas exercem sobre os indivíduos contribui para compreender como essa organização espacial e o simbolismo que acompanha o automóvel, influencia as concepções que os indivíduos têm sobre o trânsito. Da mesma forma que contribui, também, para compreender como do ponto de vista histórico, social e cultural é reproduzida a visão predominante de que o automóvel possui a centralidade quando se pensa no trânsito e como estas representações legitimam a apropriação privada do espaço público de circulação e são reproduzidas de geração em geração.

Ampliando a perspectiva das representações coletivas, compreende-se que este processo de resignificação do espaço de circulação pode ser analisado a partir das representações sociais que os pedestres constroem sobre o trânsito. Berger e Luckmann (1985) consideram que “a vida cotidiana apresenta-se como uma realidade interpretada pelos homens e subjetivamente dotada de sentido para eles na medida em que forma um todo coerente”.

A realidade da vida cotidiana apresenta-se como a realidade por excelência, já que, sendo decorrente das relações que o ser humano mantém no dia a dia com o mundo, possui um caráter predominantemente impositivo e urgente para a consciência. Sendo assim, o indivíduo experimenta a vida diária num estado total de atenção, que lhe permite apreendê-la de forma normal e natural” (BERGER; LUCKMANN, 1987 apud ALEXANDRE, 2004, p. 134).

O mundo da vida cotidiana é, portanto, “um mundo que se origina no pensamento e na ação dos homens comuns, sendo afirmado como real por eles” (BERGER; LUCKMANN, 1985, p. 35).

A psicologia social parte das representações coletivas e desenvolve o conceito de representações sociais, buscando ampliar o estudo e a compreensão da relação indivíduo e sociedade (JOVCHELOVITCH, 2000). Assim, o comportamento passa a ser considerado reflexo de algo que está além da expressão da consciência coletiva, que está relacionado a esse *estado total de atenção*, mas que é construído na interação entre indivíduos e destes com a realidade social.

A ação social na produção do espaço público

Estar no trânsito, planejar caminhos, observar sinalizações e internalizar regras de forma a andar com segurança implica em uma determinada forma de socialização que permita ao indivíduo agir de forma competente. Para Weber toda a ação é orientada

significativamente pelo agente conforme a conduta dos outros, portanto é uma ação social, que é para ele uma modalidade da ação, da conduta, à qual o próprio agente atribui sentido. O sentido ao qual ele se refere é subjetivamente visado pelo agente e não objetivamente “correto” ou definido como “verdadeiro”. Esse sentido envolve um motivo sustentado pelo agente, que é a explicação para sua ação. O motivo para Weber é o fundamento da ação, por isso para compreender a ação, é necessário reconstruir o motivo, a causa da ação. Weber não cogita uma gênese da ação, mas sim, está preocupado em compreender para o que ela aponta, o objetivo visado nela, seu fim. Por isso, a ação efetiva, dotada de sentido, é um meio para alcançar um fim, subjetivamente visado pelo agente, sendo a ação social um processo que percorre uma seqüência de elos significativos e não um ato isolado do agente (WEBER, 1982).

Considerando que o trânsito se constitui de atos cotidianos, que acontecem na relação entre indivíduos e entre eles e o espaço físico, é interessante considerar a perspectiva desenvolvida por Giddens (1989) em sua teoria da estruturação. Giddens propõem estudar a recursividade das ações humanas e as condições de reprodução da vida social que emergem dela, pois para ele “é perfeitamente correto enfatizar que a sociedade não é uma criação de atores individuais e que as propriedades estruturais de sistemas sociais permanecem além da vida dos indivíduos. Mas a estrutura, ou as propriedades estruturais, ou os ‘parâmetros estruturais’, só existem na medida em que há continuidade na reprodução social no tempo e no espaço” (GIDDENS, 1989, p. 173). Na suposição de que os pedestres estabelecem uma rotinização em relação à circulação e que essa rotinização, por sua vez, permite que de diferentes maneiras o espaço de circulação vá se constituindo numa estrutura com uma certa durabilidade, ganha relevância analisar essas estruturas, que são espaciais, mas também mentais, uma vez que são reforçadas ou na perspectiva dele, somente são visíveis quando existe ação.

A estrutura para Giddens constitui-se num conjunto de regras (elementos normativos e códigos de significação) e recursos (poder) fora do tempo e do espaço, que sem a ação do sujeito, estes elementos são apenas virtuais, só podendo ser percebidos quando ocorre a agência humana. Assim, “as propriedades estruturais dos sistemas sociais só existem na medida em que formas de conduta social são cronicamente reproduzidas através do tempo e do espaço. A estruturação de instituições pode ser entendida em função de como acontece de as atividades sociais se ‘alongarem’ através de grandes extensões de espaço-tempo” (GIDDENS, 1989, p. 17). Para que as atividades sociais se “alonguem”, os atores mantêm na maioria das vezes um contínuo entendimento de suas ações, sendo que os agentes competentes são capazes de explicar a maior parte do que fazem cotidianamente.

Duas dimensões do trânsito podem ser consideradas a partir da teoria da estruturação de Giddens: uma diz respeito ao sistema de trânsito como um sistema social

que, mesmo possuindo uma dimensão concreta, composta por elementos de sinalização, fiscalização, símbolos etc, possui também uma dimensão subjetiva relacionada à internalização de normas de conduta. Nesse sentido seria possível compreender a partir da teoria de Giddens como o indivíduo opera no trânsito, com que recursos e como através de uma rotina estabelecida em seu andar reproduz as mesmas práticas ou não. Esta perspectiva contribui para compreender a noção de resignificação do espaço construído. Para Giddens, “o termo ‘cotidiano’ condensa exatamente o caráter rotinizado que a vida social adquire à medida que se estende no tempo e no espaço”. Portanto a rotina, com seu caráter repetitivo é a base material do “caráter recursivo” da vida social (GIDDENS, 1989, p. 19). Uma vez que a recriação cotidiana das propriedades estruturais da vida social se dá através da dualidade da estrutura, mobilizando os próprios recursos que a constituem, “a rotinização é vital para os mecanismos psicológicos por meio dos quais um senso de confiança ou segurança ontológica é sustentado nas atividades cotidianas” (GIDDENS, 1989, p. 19).

A segunda dimensão diz respeito ao agente humano conhecedor e a possibilidade de ação. Para Giddens, assim como a estrutura, os sistemas sociais se reproduzem ou se transformam a partir da agência humana. Por isso, a importância da forma reflexiva da cognoscitividade, do monitoramento do fluxo contínuo da vida social, como forma de ordenação recursiva das práticas sociais. A continuidade das práticas requer reflexividade, mas esta só é possível devido a continuidade das práticas no tempo e no espaço, sendo, portanto, as mesmas práticas.

A ação para o autor é um processo contínuo e o monitoramento dessa ação depende da racionalização, inerentemente envolvida na competência dos agentes. O agente, quando monitora reflexivamente sua ação, incorpora o cenário no qual ocorre a interação e espera que os outros atores façam o mesmo, portanto, essa monitoração é essencial para a inserção das ações no tempo e espaço, ou seja, para a estruturação. Percebe-se que para Giddens o caráter ativo e reflexivo da ação tem uma importância maior em detrimento da idéia de que a ação é o resultado de forças externas que os atores não conhecem e não compreendem, pois esta continuidade só é possível na medida em que ocorre nas e através das atividades reflexivamente monitoradas de atores situados.

Este conhecimento do agir por parte do agente pode ser tácito ou discursivo e é o que permite a produção e a reprodução da vida social. O conhecimento tácito está relacionado à consciência prática, que consiste em tudo que os atores conhecem tacitamente sobre como “continuar” nos contextos da vida social, e o conhecimento discursivo à consciência discursiva, relacionada ao que os atores são capazes de expressar verbalmente sobre as condições sociais de suas ações e a dos outros, e o inconsciente. Estas duas formas de conceituar o conhecimento podem ser utilizadas para analisar

questões relativas à internalização das regras e normas e ao conhecimento sobre o que é estabelecido pelo Código de Trânsito.

Uma vez que a estrutura se forma na ação e na reprodução da vida social é a capacidade cognoscitiva que possibilita um monitoramento reflexivo e a racionalização das ações por parte dos seres humanos, ou seja, que eles entendam o que fazem no fluxo da vida cotidiana e consigam avaliar os riscos aos quais estão sujeitos ao transitarem. Giddens aponta para a existência de possíveis limitações na cognocitividade humana, uma vez que o que os agentes sabem sobre o que fazem no nível da consciência prática, mas podem não saber sob outras formas de descrição, como ocorre no nível da consciência discursiva, limitando o conhecimento sobre as conseqüências das atividades que estão desenvolvendo, como no caso do indivíduo que não percebe os riscos aos quais está exposto no trânsito.

### Considerações finais

Para compreender o que está orientando as práticas sociais dos indivíduos no uso do espaço público de circulação, é importante considerar as representações construídas a partir do seu agir na vida cotidiana. São elas que contribuem para o processo de resignificação do espaço de circulação, uma vez que as representações sociais são pensamentos, modos de perceber a realidade social, que podem ser traduzidas pelo que se conhece como senso comum, mas que são fundamentais de serem desveladas para compreensão do que orienta os indivíduos em suas ações.

É nesta interação, neste movimento de produção ou de resignificação do espaço que o indivíduo com maior ou menor reflexividade age na realidade social. Como já foi dito, a cognocitividade está relacionada ao acesso a recursos, e este acesso vai depender, dentre outras questões, das condições sócio-econômicas de cada indivíduo, possibilitará o desenvolvimento de uma maior ou menor reflexividade ao agir no trânsito. Quanto maior for o contato do agente com uma interpretação problematizadora das relações no trânsito, tanto maior será sua capacidade de agir de forma competente e de intervir no mundo, de produzir um novo espaço ao invés de reproduzir este permeado por desigualdades em sua ocupação. Quanto maior sua consciência prática, sua capacidade de ordenar recursivamente suas práticas sociais, e sua consciência discursiva, ou seja, o que ele sabe e tem condições de explicar sobre sua ação, maior será sua competência como pedestre e, é claro, como condutor.

## Referências bibliográficas

- ALEXANDRE, Marcos. *Representação social: uma genealogia do conceito*. Rio de Janeiro: Faculdades Integradas Hélio Alonso, 2004.
- BERGER, Peter; LUCKMANN, Thomas. *A construção social da realidade: tratado de sociologia do conhecimento*. Petrópolis: Vozes, 1985.
- BOUFLEUER, J. P. *Pedagogia da Ação Comunicativa*. Ijuí: Editora Unijuí, 2001.
- BRINCO, Ricardo. *Transporte urbano e dependência do automóvel*. Porto Alegre: Fundação de Economia e Estatística - RS, 2005.
- CÍCERO, Antônio. *O mundo desde o fim*. Rio de Janeiro: Francisco Alves, 1995.
- DUHAU, Emílio. *Las metrópolis latinoamericanas em el siglo XXI: de la modernidad inconclusa a la crisis del espacio público*. IPPUR, Rio de Janeiro, Ano XV, n.1, p.41-68, 2001.
- DURKHEIM, Émile. *As regras do método sociológico*. São Paulo: Abril Cultural, 1978. Os pensadores.
- EPTC. *Os caminhos de Porto Alegre*. Porto Alegre: PMPA, 2001.
- FREITAG, B. *Itinerários de Antígona. A questão da moralidade*. Campinas, SP: Papyrus Editora, 1992.
- FREY, Klaus. *Crise do Estado e estilos de gestão municipal*. Lua Nova, n. 37, p. 107-138, 1996.
- GIDDENS, A. *A constituição da sociedade*. São Paulo: Martins Fontes, 1989.
- GIDDENS, Anthony. *Sociologia: uma breve, porém crítica introdução*. Rio de Janeiro: Zahar, 1984.
- GOMES, Paulo César da Costa. *A condição urbana: ensaios de geopolítica da cidade*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2002.
- HABERMAS, Jürgen. *Teoría de la acción comunicativa*. Tomo I - Racionalidad de la acción y racionalización social. Buenos Aires: Tauros S.A. Ediciones, 1989.
- HABERMAS, Jürgen. *Nuestro breve siglo*. Disponível em: <http://www.latinamerica.dpi.org/.../9HABERMANSJ-NUESTROBREVESIGLO.doc> Acessado em 20 nov. 2008.
- HARVEY, David. *Urbanismo y desigualdad social*. España: Siglo XXI, 1977.
- INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. *Impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito nas aglomerações urbanas brasileiras: relatório executivo*. Brasília, 2003.
- JORNAL Zero Hora. 10 abr.2005, p. 43.
- JOVCHELOVITCH, S. *Representações sociais e esfera pública. A construção simbólica dos espaços públicos no Brasil*. Petrópolis: Vozes, 2000.

O' DONNELL, Guillermo. *Situaciones: Micro-escenas de la privatización de lo público en São Paulo*. Internet, 1989.

ROLNIK, Raquel. *O que é cidade*. São Paulo: Círculo do Livro, V. 26, [19-?]

SÁVIO, Marco Antônio Cornacioni. *A modernidade sobre rodas: tecnologia automotiva, cultura e sociedade*. São Paulo: EDUC, 2002.

SERPA, A. *O espaço público na cidade contemporânea*. São Paulo: Contexto, 2007.

STEIGLEDER, C. N.. *Sistema de trânsito e pedestres: a reprodução da desigualdade social no uso do espaço público*. Porto Alegre, 2008.

VASCONCELLOS, E. *O que é trânsito*. 3. ed. São Paulo: Brasiliense, 1998.

WEBER, Max. *Sociologia*. Organizador: Gabriel Cohn. São Paulo: Ática, 1982.