

PAZ NO TRÂNSITO

PEACE IN TRANSIT

“[...] precisamos aprender a considerar as outras pessoas que estão no trânsito, como parceiras, sujeitas às mesmas adversidades que nós, e não como adversárias, que deveriam ter ficado em casa para não 'entupirem' as ruas.”

Sonia Chébel Mercado Sparti*

O espaço público compartilhado, a que chamamos trânsito, pode ser entendido como o conjunto de todos os deslocamentos diários, feitos nas vias e calçadas, sob forma de movimentação geral de pedestres e veículos, de todos os tipos (movidos a motores mecânicos ou energia muscular) e tamanhos.

Esses deslocamentos ocorrem em um ambiente complexo e acabam por gerar conflitos diversos. O primeiro deles é o conflito físico, a disputa pelo espaço. Por exemplo, uma única vaga no estacionamento coberto de um shopping center, em um dia chuvoso, só consegue abrigar um único veículo. No entanto, esse conflito físico pode originar conflito interpessoal, mais complexo do que o primeiro, por ser conflito entre vontades e entre motivos: duas pessoas disputando essa mesma vaga podem agir com hostilidade e violência, se cada uma sustentar que chegou antes e, portanto, tem direito a essa “recompensa”; mas poderão agir de modo diverso se forem educadas para a convivência humana, se aprenderam a compartilhar situações e tomar decisões a partir de uma prática dialógica, uma vez que a consciência de si é, também, consciência do outro.

No entanto, as pessoas mudam de interesse ao longo de seus deslocamentos, ora desejando fluidez, ora acessibilidade, ora segurança. Se a filha, por exemplo, sai de casa, com seu carro, e deve deixar sua mãe em um consultório médico, antes de ir ao seu local de trabalho, deseja encontrar o trânsito fluído, em lugar de congestionado. Mas, chegando ao consultório, deseja estacionar o veículo, o mais próximo possível da porta de entrada; nesse momento, está buscando acessibilidade. No entanto, uma vez estacionado o veículo, a filha deseja que a mãe faça o pequeno percurso pela calçada, em segurança. Retomando o percurso em direção ao local de trabalho, a filha deseja, novamente, fluidez. Lá chegando, almeja estacionar próximo ao saguão do elevador (acessibilidade) e atravessar o pátio do estacionamento, com segurança. E assim por diante.

Esse exemplo ajuda a compreender porque não existem “os pedestres”, “os motoristas”, como seres imutáveis; existem pessoas que ora são condutoras de veículos, ora caminham pelas calçadas e atravessam as ruas, ora são usuárias de transporte coletivo, ora se locomovem utilizando veículos movidos pela energia muscular (bicicleta, por exemplo). O trânsito, em alguns casos, pode ser considerado espaço de vida, de cidadania, de democracia, de cordialidade. Mas, em grande parte das vezes, expressa disputa pelo poder do espaço, do tempo, da potência do motor e do valor do veículo, valores construídos em uma sociedade individualista, que valoriza o “ter mais”, em detrimento do “ser mais”.

O deslocamento em massa não é fenômeno novo, mas novo é o deslocamento de milhões de pessoas cobrindo distâncias cada vez maiores; e nova é a dependência para com o veículo destinado a fazer o trajeto diário de ida e volta. Paradoxalmente, em muitas situações, a “indústria dos transportes” custa à sociedade mais tempo do que aquele que poupa. A expressão “indústria dos transportes” está sendo utilizada para apontar a apologia do uso de veículos movidos a motores mecânicos para o traslado de pessoas e cargas, mesmo quando é possível e até

mesmo necessário o uso de força muscular (caminhar, usar bicicleta). Há pessoas que fazem uso do carro para percorrer uma distância de 400 metros, entre a casa e a padaria, encontrando problemas para estacionar o veículo e gastando mais tempo do que se fossem caminhando.

Entretanto, além desse aspecto relativo à negociação permanente pelo espaço, há um outro a considerar. Enquanto as pessoas estão conduzindo seus veículos ou andando a pé, elas estão, também, sentindo emoções, pensando em compromissos futuros, recordando ocorrências do passado, acenando para conhecidos, sorrindo ou tornando-se sérias, cedendo ou pedindo passagem para outro veículo e/ou pedestre, conversando com os acompanhantes, ouvindo música ou noticiário radiofônico. Isso quer dizer que durante o tempo todo, as pessoas estão se comunicando e interagindo, umas com as outras, podendo ficar atentas ou distraídas em relação às situações de trânsito. O/a motorista ao lado pode ser visto como um concorrente a disputar o espaço de circulação e/ou uma vaga no estacionamento. Ou como um/a amigo/a que cede a passagem.

Então, o trânsito não é somente uma questão técnica, de engenharia de tráfego ou de fiscalização. Também é uma questão social, política, educacional e psicológica, pois, dentre outros aspectos (como os perceptivos e os motivacionais), ele pode se transformar em estressor externo, causando estresse em moradores de médias e grandes cidades e viajantes habituais. A ocorrência mais frequente é o estresse causado pela urgência e pela impotência diante da situação.

A partir dessas considerações, não será difícil inferir que eventos, tais como congestionamentos, alagamentos, defeitos mecânicos, falta de troco nos postos de pedágio, mau estado de conservação das estradas e ruas, falta de sinalização ou sinalização insuficiente, buracos, pouca iluminação, agressões verbais, direção perigosa, dentre muitos outros, podem ser considerados estressores externos para grande parte das pessoas que vivem impacientes e apressadas, quer pelas longas distâncias a cumprir, quer pela exposição a potenciais situações de perigo (assalto, sequestro, acidentes).

Esse sentimento de incapacidade diante dos problemas de trânsito pode fazer com que o/a motorista estressado/a passe a reagir de modo mais exacerbado do que o habitual. Muitas pessoas, normalmente calmas no dia a dia, transformam-se quando estão ao volante, gesticulando, gritando, falando palavrões, impedindo ultrapassagens, em uma verdadeira demonstração de hostilidade, intolerância e competitividade. “Se alguém me fecha, solto os cachorros”, afirmou estudante universitária de vinte e dois anos, considerada uma pessoa tranquila, pelos amigos, mas que esbraveja uma enxurrada de palavrões, quando está dirigindo.

O fenômeno da raiva ao volante ou direção agressiva designa motoristas que colam na traseira do carro, ultrapassam pela direita, costuram, dão fechadas, avançam farol vermelho, trafegam pelo acostamento, xingam.

Crianças que crescem vendo seus pais agirem dessa forma, muito provavelmente, acabam seguindo esse exemplo.

Em entrevista a jornal de circulação nacional, bailarina do corpo de balé do Teatro Municipal do Rio de Janeiro afirmou que costuma observar a maneira de dirigir do amigo, que poderá vir a ser seu namorado. Se seu comportamento ilustra o que se convencionou chamar de direção agressiva, ela encontra maneiras de reduzir os encontros, até finalizá-los. Para ela, o comportamento das pessoas no trânsito pode ser um indicador de problemas de relacionamento futuros.

Os estudos sobre a influência da música como condição redutora de estresse estimulou o Centre International de Musicothérapie de Paris (que tive oportunidade de visitar) a produzir uma coleção de quatro cd's destinados à prevenção de

acidentes (La Prevention Routière), intercalando músicas instrumentais suaves com conselhos ao condutor do veículo. Seus títulos são: Dirigindo na Cidade (Stop Stress), Dirigindo à noite (Stop Sommeil), Longos Percursos (Stop Fatigue) e Crianças no Carro (Special Enfant). Mas algo semelhante nunca foi feito no Brasil.

Apesar da universidade não estar diante do “futuro motorista”, mas do “recém-habilitado”, na maioria dos casos, programas de educação para o trânsito, destinados a esse segmento de jovens condutores, ainda são raros.

No entanto, discurso da prudência e direção de risco pode ser encontrado em outras faixas etárias.

Daí, então, a necessidade de se contemplar essa dimensão psicológica do fenômeno, sem a qual se torna difícil, ou mesmo inviável, a adesão a programas de educação para o trânsito (em universidades, empresas, hospitais, outras instituições), com propostas de desenvolvimento de consciência no espaço coletivo que é a circulação humana.

ERRATA

Figueira LV, Novo JLVG. Mortalidade materna no Conjunto Hospitalar de Sorocaba, resultados gerais. Rev. Fac. Ciênc. Méd. Sorocaba 2010; 12 (1):17-23.

Página	Linha	Onde se lê	Leia-se:
18	50	10.000	100.000