UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL
INSTITUTO DE PSICOLOGIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO
MESTRADO EM PSICOLOGIA SOCIAL E INSTITUCIONAL

DISSERTAÇÃO DE MESTRADO

Modos e Implicações do Transitar na Cidade Contemporânea

Rita de Cassia Mendes Alvares

Orientador: Prof. Dr. Edson Luiz André de Sousa

Porto Alegre, abril de 2007.

Livros Grátis

http://www.livrosgratis.com.br

Milhares de livros grátis para download.

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL
INSTITUTO DE PSICOLOGIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO
MESTRADO EM PSICOLOGIA SOCIAL E INSTITUCIONAL

Modos e Implicações do Transitar na Cidade Contemporânea

Rita de Cassia Mendes Alvares

Orientador: Prof. Dr. Edson Luiz André de Sousa

Dissertação apresentada como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre em Psicologia Social e Institucional. Instituto de Psicologia. Universidade Federal do Rio Grande do Sul.

Porto Alegre, abril de 2007.

RITA DE CASSIA MENDES ALVARES

Modos e Implicações do Transitar na Cidade Contemporânea

Dissertação apresentada como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre em Psicologia Social e Institucional. Instituto de Psicologia. Universidade Federal do Rio Grande do Sul.

COMISSÃO EXAMINADORA

Prof. Dr. Edson Luiz André de Souza
UFRGS/ RS

Prof. Dr. Jorge de Campos Valadares
FIOCRUZ/ RJ

Prof. Dr. Eduardo Ely Mendes Ribeiro
PUC/ RS

Profa. Dra. Tânia Mara Galli da Fonseca
UFRGS/ RS

Porto Alegre, abril 2007.

Aos meus pais,
José e Rosamaria,
por terem me transmitido
o valor da palavra.

AGRADECIMENTOS

A Profa. Dra. Tânia Mara Galli Fonseca,
Ao Prof. Dr. Eduardo Ely Mendes Ribeiro e
Ao Prof. Dr. Jorge de Campos Valadares
por terem aceito convite para participar
desta banca de dissertação.
Ao Edson por apostar no meu trabalho.
Aos meus colegas do grupo de pesquisa
pelas trocas e interlocuções.
Aos meus amigos, em especial a Simone
pela leitura atenta e ao Jorge
por compartilhar experiências densas
do seu transitar.
A Léia pela atenção e carinho que nortearam
caminhos traçados neste dissertar.
Ao Henri pelo companheirismo
e entrelaçamento
neste transitar e em muitos outros.
Aos demais professores e
colegas do Pós Graduação.
A todos aqueles que,
com boa vontade,
colaboraram para a realização
desta dissertação.

RESUMO

Esta dissertação se propõe a discutir diferentes modos e implicações do transitar na cidade contemporânea. Aborda, inicialmente, de forma ampla, o transitar na cidade contemporânea. Examina, em seguida, as inter-relações existentes entre o trânsito e singularidades brasileiras, procurando identificar o conjunto complexo de parâmetros que envolvem as relações sociais no espaço do trânsito. Discute o posicionamento inicial da psicologia frente a estas questões, apontando para os limites da previsibilidade neste campo e para a necessidade de uma maior consideração da dimensão imprevisível das ações dos condutores na circulação urbana. Centra-se, ao final, nos acidentes de trânsito, a partir da análise de relatos de vivências no trânsito de Porto Alegre. A ordenação destes relatos bem como dos comentários da autora parte da diferenciação de três momentos, o Antes, o Durante e o Depois, em função da respectiva posição temporal de cada sujeito frente à possibilidade ou ao efetivo advento de um acidente.

Palavras chave: Transitar, acidente de trânsito, cidade contemporânea, psicologia, imprevisibilidade, psicanálise.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO 09

1. O transitar pela cidade contemporânea 11
1.1. Implicações da modernidade 11
1.2. A vida na metrópole 16
1.3. Espaços do transitar 19
1.4. Velocidade e consumo no transitar 27

2. O trânsito e suas implicações 34
2.1. Elementos da história do trânsito e suas relações com singularidades brasileiras 34
2.2 A entrada da psicologia na área do trânsito e os limites da previsibilidade 46
2.3. A circulação no trânsito em meio a imprevisibilidade 54

3. Vivências e experiências do transitar na Metrópole 61
3.1 Considerações preliminares 61
3.2 Cenas e vivências em nosso transitar 64
3.3 Considerações finais 89

CONCLUSÃO 94
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS 97

“O espaço de nossa vida não é nem continuo, nem infinito, nem homogêneo, nem isótopo, mas sabemos precisamente onde ele se quebra, onde ele se curva, onde ele se desconecta e onde ele se junta? Sentimos confusamente fissuras, hiatos, pontos de fricção, temos por vezes a vaga impressão de que isso se mobiliza em algum lugar, ou que isso explode, ou que isso esbarra. Buscamos raramente saber mais e mais freqüentemente passamos de um lugar ou outro, de um espaço ao outro, sem pensar em medir, a encarregar-se, a levar em conta esses lapsos de espaço. O problema não é de inventar o espaço, ainda menos de reinventá-lo (demasiadas pessoas bem intencionadas estão ai hoje para pensar nosso meio ambiente...), mais de interrogá-lo, ou, mais simplesmente ainda de lê-lo; porque o que nós chamamos cotidiano não é a evidência, mas opacidade: uma forma de cegueira, um modo de anestesia.”

Georges Peréc, 2000

INTRODUÇÃO

Esta dissertação se propõe a discutir diferentes modos e implicações do transitar na cidade contemporânea. Cabe ressaltar, inicialmente, que usamos o verbo *transitar* em vez do substantivo *trânsito,* na medida em que consideramos que o segundo termo se encontra muito associado à idéia de deslocamento físico, e, mais particularmente ainda, a circulação de veículos automotores, enquanto que o primeiro nos parece poder sugerir um entendimento mais amplo das trajetórias humanas e dos percursos sociais envolvidos na circulação urbana.

Em segundo lugar, devemos sublinhar que partimos do pressuposto da existência de uma diversidade dos modos de transitar na cidade contemporânea, não apenas em função da diversidade dos veículos de locomoção ou de comunicação hoje disponíveis, ou ainda das diferenças sociais existentes entre os seus moradores, mas também a partir da constatação de uma heterogeneidade de posturas das pessoas na sua circulação no espaço público da metrópole. Consideramos, finalmente, que o transitar traz implicações, na medida, entre outros, que ocorre em um ambiente que envolve outras pessoas e no qual muitas vidas estão em jogo.

No primeiro capítulo, abordamos, de forma ampla, o transitar na cidade contemporânea. Tentamos, inicialmente, sintetizar as principais implicações da modernidade na evolução das sociedades atuais, para, em seguida, examinar, as suas conseqüências na vida dos moradores da metrópole, e, particularmente, nos espaços do transitar. Neste contexto, discutimos a indiferenciação entre espaço público e privado, bem como aspectos relacionados à velocidade e ao consumo, e ao automóvel como ícone social.

No segundo capítulo, abordamos, de modo mais especifico, o trânsito na metrópole e as suas implicações. Discutimos alguns elementos da história do trânsito no Brasil, e as suas relações com singularidades brasileiras. Procuramos apontar para as raízes históricas de uma série de contrastes e contradições nos quais brasileiros estão freqüentemente imergidos e que tem efeitos nos seus modos de sentir, agir e se relacionar no trânsito. Buscamos identificar o conjunto complexo de parâmetros que envolvem as relações

sociais no espaço do trânsito. Em seguida examinamos o posicionamento inicial da psicologia frente a estas questões, apontando não apenas para os limites da previsibilidade neste campo, mas ainda para a necessidade de uma maior consideração da dimensão imprevisível das ações dos condutores na circulação urbana.

No terceiro capítulo, voltamos à questão inicial, discutida no primeiro capítulo, relativa aos efeitos das relações contemporâneas no transitar, incorporando, porém, as análises desenvolvidas no segundo capítulo a respeito das singularidades brasileiras neste campo, e centrando o nosso foco nos acidentes de trânsito, que ainda constituem uma das principais causas de mortalidade em nosso país. Nesta perspectiva, buscamos trazer alguns testemunhos pessoais, com vistas a oferecer um melhor entendimento da implicação e dos questionamentos apresentados por nós nesta dissertação.

Trabalhamos, por um lado, com fragmentos de vivências de terceiros, recolhidos oralmente, através de entrevistas realizadas por nós no curso dos últimos quatro anos, em que atuamos como psicóloga na área do trânsito; e, por outro, com aspectos de cenas vistas, ouvidas, e sentidas por nós, em nosso transitar como simples, porém atenta, caminhante, moradora da cidade de Porto Alegre. Procedendo deste modo, tentamos nos apropriar de nossa própria experiência, e, simultaneamente, buscamos, através da nossa narrativa, transmiti-la. Procuramos ordenar a apresentação de nossos relatos, bem como dos nossos comentários, diferenciando três momentos, o Antes, o Durante e o Depois, em função da respectiva posição temporal de cada sujeito frente à possibilidade ou ao efetivo advento de um acidente.

1. O transitar pela cidade contemporânea

1.1 Implicações da modernidade.

Buscamos, neste capitulo, identificar algumas das principais implicações da modernidade no transitar na cidade contemporânea, tentando situar, preliminarmente, no presente segmento, a evolução desta no contexto histórico mais amplo em que está inserida.

Podemos, com Giddens (1991), no livro *As Conseqüências da Modernidade*, entender a modernidade como uma nova forma de organização social que se inicia na Europa e se estende para outros lugares, e como um processo de mudanças que ocorre por meio de descontinuidades. Entre as principais características destas descontinuidades apontadas por Giddens (1991), e que diferenciam as sociedades modernas das tradicionais, destacamos três.

A primeira é a da aceleração do *ritmo de mudança,* posto em movimento pela modernidade, em que as modificações ocorrem cada vez mais rápido.

A segunda se relaciona com o *escopo da mudança*, já que através da interconexão progressiva, pelos meios de transporte e de comunicação, das diferentes áreas do globo, ondas de transformação social podem se expandir através de toda a superfície da terra. Cabe destacar aqui a importância, contemporaneamente, das conexões virtuais, que viabilizam a mundialização quase instantânea das informações.

A terceira diz respeito ao que Giddens (1991) denomina a *natureza intrínseca das instituições modernas, ou formas sociais modernas*, como a cidade, que têm apenas uma continuidade aparente com ordens sociais pré-existentes. Efetivamente, como ele ressalta, na medida em que muitos modernos assentamentos urbanos incorporam parcialmente a estrutura dos locais que os precederam no tempo, parece freqüentemente terem se expandido a partir delas, enquanto, na verdade são ordenados segundo princípios urbanísticos totalmente diferentes.

No quadro desta evolução, vivemos parcialmente submetidos hoje a sociedades que priorizam o consumo e a rapidez na transmissão das

informações, o que altera o ritmo das pessoas em relação aos seus valores e as suas escolhas. Uma vez que o consumo permeia os valores sociais de forma acentuada, há necessidade de ter dinheiro para ser bem sucedido e adquirir bens que possam oferecer satisfação. Tornado, ele também, mercadoria, o trabalho é vendido não apenas para garantir a sobrevivência, mas ainda para viabilizar o consumo. Tudo parece ser passível de compra e venda, o que produz, evidentemente, efeitos significativos nas relações inter-pessoais.

Dada, por outro lado, a rapidez com a qual se transmitem as informações, o longe e o perto perdem a conotação tida anteriormente. Torna-se possível de um local acessar vários outros que quiçá nunca conheceremos, mas com os quais virtualmente podemos nos relacionar.

Se as mudanças ocorridas permitiram o surgimento de novas oportunidades de crescimento humano e as tecnologias inventadas ofereceram muitas facilidades de comunicação, diminuindo a distância entre as pessoas e o mundo, todavia, graves problemas ecológicos surgiram e as possibilidades de guerras nucleares aumentaram, demonstrando um lado obscuro e incerto deste desenvolvimento.

Percebemos que há uma certa dualidade nas mudanças: por um lado as evoluções oferecidas pelas novas formas de comunicação e a rapidez com que tudo acontece; por outro, um descontrole quanto a abrangência dos acontecimentos, que se estendem de forma indeterminada. As modificações rápidas produzem incertezas quanto ao futuro, resultando em restritas possibilidades de previsibilidade, o que *pode levar* a um certo descontrole.

Cabe considerarmos que a incerteza permeia a sociedade moderna e que parece não haver como evitar muitos perigos. Ao ressaltar que não é mais possível viver sem correr riscos, lembramos das observações de Giddens (1991) a respeito do que denomina *carro de Jagrená da modernidade*[1], que esmaga os que apresentam resistência ao novo e muda de direção sem que possamos prever.

---

[1] GIDDENS (1991, pp. 133-140) usa o termo *carro de Jagrena*, o associando aos movimentos descontrolados da modernidade. Este autor nos remete a alguns elementos da origem deste termo que *"... vem do hindu Jagannãth, "senhor do mundo", e é um título de Krishna; um ídolo desta deidade era levado anualmente pelas ruas num grande carro, sob cujas rodas, conta-se, atiravam-se seus seguidores para serem esmagados."* Imagem densa essa dessas pessoas

Podemos até ter algumas esperanças antecipadas, mas não temos condições de controlar o caminho e nem o ritmo do percurso, em função da constante tensão de forças contraditórias influenciando no andar, muito associadas ao movimento dialético das relações de tempo e espaço.

Este processo implica em relações diversas com as distâncias, que se alternam em presença e ausência, deixando de ser necessário estar presente para observar um acontecimento. Mesmo estando afastado do lugar, tomamos conhecimento do que acontece, na medida em que os meios de comunicações noticiam em rede mundial e propiciam a circulação das informações.

Todavia, o risco de que algo inesperado aconteça está sempre presente. Compreende-se, deste modo, a importância do estabelecimento de uma confiança, o que deveria significar não apenas se dar conta do risco, mas uma apreciação da efetiva probabilidade do perigo.

Freqüentemente, como aponta Giddens (1991), as pessoas estabelecem uma relação de crença excessiva, pressupondo uma permanência estável das coisas. E se algo não funciona como deveria, muitos costumam culpar os outros por seu infortúnio, não reconhecendo a sua parcela de responsabilidade no universo de relações em que estão imersos.

Acreditamos, com Giddens (1991), que as relações de confiabilidade são fundamentais para o funcionamento da sociedade moderna e principalmente para dar conta da ausência de informações completas. Tendo em vista que as relações ocorrem muitas vezes através de sistemas abstratos[2], em meio a um distanciamento espaço-temporal e implicam no estabelecimento de relações de confiança.

Lembramos aqui de dois sistemas abstratos aos quais Giddens (1991) se refere: as *fichas simbólicas* e os *sistemas peritos,* sistemas técnicos que organizam ambientes de vivência social. Quanto às fichas simbólicas, o autor comenta que seriam meios de intercâmbio e circulação, se atendo mais ao dinheiro, que é o que permite a troca de qualquer coisa por qualquer coisa,

---

que, segundo é contado, jogavam-se para serem esmagados pelas rodas do carro da divindade.

[2] Estes sistemas são mantidos por meio de relações de confiança, que nem sempre tem um rosto, ou seja, é um sistema que garante uma qualidade, mas geralmente não está referido a

também podendo ser usado como débito e crédito. Em algumas circunstâncias, o dinheiro é usado adiando um pagamento e também de maneira instantânea, separando as transações do lugar de troca, possibilitando um distanciamento do proprietário e de sua posse.

No que se refere às relações com os sistemas peritos, Giddens (1991) comenta a relação que estabelecemos com um carro, enquanto veículo de locomoção no qual entramos para nos deslocarmos, sem saber muito do seu funcionamento, e sem mesmo ter muita clareza sobre o estado das vias e das sinalizações, mas no qual, mesmo assim, confiamos[3]. Podemos também lembrar do avião. Quando entramos em um avião nosso conhecimento técnico sobre o funcionamento é mais restrito ainda. Só nos resta confiar.

Cabe considerarmos que os sistemas abstratos[4] nos oferecem algumas garantias de que tudo funcionará bem, a partir de um determinado conhecimento técnico, com respaldo reconhecido publicamente, através do qual o consumidor terá também um certo amparo para protegê-lo.

Porém, é necessária uma relação de confiança alargada, que faz com que algo seja produzido em determinado lugar, vendido em outro e posto em funcionamento em outro lugar ainda. *Não há necessidade de estar no mesmo espaço ao mesmo tempo para poder fazer uso de um objeto, basta ter acesso/ comprar para poder utilizá-lo.* Não é necessário que entendamos muito, pouco ou quase nada da lógica de como foi produzido e de que problema pode eventualmente vir a ter. Basta fazer uso numa relação de confiança com um determinado representante que oferece garantia de qualidade à distância.

Esta forma de organização, na qual estamos inseridos, que distancia espaço e tempo, tem muitos efeitos na vida social contemporânea: facilita a

---

uma pessoa e quando há pessoas são representantes transitórios com rosto e às vezes sem rosto. (GIDDENS, 1991, p.87)

[3] Como bem nos lembra GIDDENS (1991, p.35/36): "*Todos sabem que dirigir um automóvel é uma atividade perigosa, acarretando o risco de acidente. Ao escolher sair de carro, aceito este risco, mas confio na perícia acima mencionada para me garantir de que ele é o mais minimizado possível*."

[4] Cabe lembrar que o uso dos sistemas abstratos implica em dominar alguns dos elementos sobre os quais eles se baseiam. (por exemplo: conhecer um pouco sobre a condução de um carro, sobre como se deslocar em um aeroporto, sobre como utilizar um cartão de crédito, etc, ou seja, ter um conhecimento mínimo sobre as aplicações e os usos possíveis dos aparelhos modernos). Também é importante ter ciência de que estes sistemas podem falhar, pois geralmente são comandados por pessoas.

circulação e oferece múltiplas possibilidades, mas também produz uma desconexão do que se está vivendo com a história, o que pode acarretar um certo movimento errático, frente a tantas conexões em que o próximo e o distante não se distinguem[5].

Uma vez que tudo parece possível em qualquer lugar e a qualquer momento, o sujeito moderno parece, por vezes, poder perder sua direção, até mesmo em função destas relações de confiança constituírem vínculos assentados em bases muito abstratas, que não oferecem garantia que possamos recorrer a alguém caso algo não funcione.

Retomando o aspecto das proposições dos recursos tecnológicos, dos quais não podemos escapar na medida em que estamos inseridos neste tipo de ordenamento social, e nos resta é confiarmos que irão nos oferecer bons resultados. Lembramos que esta forma de relação contemporânea está perpassada por aproximações que ocorrem através de conexões globais.[6]

Há um *alongamento* nas formas de conexão. Mais uma vez é importante ressaltar, que mesmo quando estamos espacialmente distantes dos acontecimentos podemos estar próximos deles, independente da presença local. A perspectiva da relação espaço-tempo passa a ser outra, não se faz necessário estar num local para conhecê-lo, pode se tornar acessível de qualquer lugar. Neste contexto, de algum modo, a percepção através de representações visuais substitui a percepção corporal: visitamos os lugares através das imagens (da TV, da Internet, etc), mais do que descobrimos ou percebemos imagens nos lugares que visitamos, através de nossos deslocamentos físicos.

A partir desta perspectiva, iniciaremos nossas reflexões sobre a organização da cidade, e mais particularmente da metrópole, que entendemos como um funcionamento local referido ao global, e que interage num raio

---

[5] Podemos lembrar Jean CHESNEAUX (1996, p.30) quando aborda elementos relacionados a uma "... névoa espaço-temporal que degrada e decompõe a relação fecunda entre o aqui e o ali, o próximo e o distante, o dentro e o fora, o central e o periférico, o antes, o agora e o depois. Essas referências fundamentais nos permitiam organizar o nosso pensamento, definir nossas percepções, enfim orientar nossas ações. Mas a comunicação telemática em onipresença instantânea mistura o aqui e o acolá. A abundância de informações da mídia não distingue o próximo e o longínquo."

[6] Lembramos GIDDENS (1991, p.69) quando nos fala que*: "Na era moderna, o nível de distanciamento tempo-espaço é muito maior do que em qualquer período precedente, e as relações entre formas sociais e eventos locais e distantes se tornam correspondentemente 'alongadas'."*

muito amplo. O reverso parece também verdadeiro: o que acontece no micro tem uma abrangência macro, circula pelo todo ao qual está inserido.

1.2. A vida na metrópole

A vida moderna e o convívio na metrópole nos colocam frente a algumas situações, que já começamos a observar no segmento anterior, quando evocamos os efeitos das descontinuidades, perpassados pela busca de individualidade e de autonomia frente à história e aos laços sociais, tentando romper com o que se consideram dependências históricas, em nome da busca de liberdade.

Esta postura nos aponta para implicações na forma de viver das pessoas na metrópole. Elas circulam em meio onde há uma imensa quantidade de estímulos[7] surgindo inesperadamente e um rápido aparecimento de imagens em transformação.

Estas vivências exigem a apreensão de muitos estímulos e implicam em determinados discernimentos característicos deste ambiente. Como é o caso de atravessar uma rua, ou num outro nível, de responder às exigências econômicas, ocupacionais e sociais da metrópole. O que podemos contrapor à forma de viver na cidade pequena e no meio rural, em que as imagens são oferecidas mais lentamente, fluem com uma lógica um pouco mais ordenada, com relacionamentos perpassados por sensações e emoções mais presentes.

Segundo Simmel[8] (1979, p.12) é através desta oposição entre a vida na grande cidade e na cidade pequena que é possível entender a forma de organização da metrópole. Esta última é o lugar da razão e da objetividade, em que a discriminação está muito presente, havendo necessidade de determinação para sobreviver. As questões econômicas são muito prementes na metrópole, pois nela circula o dinheiro, moeda de troca, pelo qual é oferecido o trabalho. Nesta, o trabalhador passa a ser mais um número em meio a relações racionais, em que são indiferentes os aspectos singulares. O

---

[7] Podemos lembrar VIRILIO (1994, p. 86), citando o pintor Paul Klee em um dos seus "*Cahiers*", comentando sobre a forma rápida que os estímulos são oferecidos, nos posicionando dentro de uma nova lógica perceptiva que caracteriza uma mudança de posição em que *"AGORA os objetos me percebem..."*. Deixamos de perceber e passamos a ser percebidos por objetos que nos são excessivamente oferecidos.

[8] Cabe ressaltar que este texto de SIMMEL (1979), *"A Metrópole e a Vida Mental"*, foi publicado pela primeira vez em 1902.

que importa é o funcionamento do sistema, se não for com um funcionário será com outro. A produção é feita para o mercado, para os compradores e não importa quem produziu, o importante é que este produto tenha comprador.

Lembramos aqui do livro *A Caverna*, de José Saramago (2000), que nos apresenta situação elucidativa sobre a forma como os tempos alteram e interrompem o curso da vida das pessoas. Saramago escreve sobre um personagem oleiro, provavelmente da terceira geração de uma família que produz louças de barro, e que mora distante do centro da cidade, em local onde tem sua casa e desenvolve seu trabalho, produzindo louças. Costuma ir ao centro da cidade para vender suas peças, a um lugar em que tem que esperar por muitas horas em uma fila, para ser atendido. Esta situação passa a se repetir e o comprador passa a dizer para o oleiro retornar outro dia. Aos poucos este senhor vai percebendo que está perdendo seu lugar de produção, que o mercado para o qual produz está aos poucos se extinguindo.

Percebemos o incômodo que o centro produz para este personagem, em função de ser constituído de impessoalidade, com várias repartições, em que uma pessoa encaminha para outra e ninguém parece preocupado em dar algum retorno sobre a possibilidade de receberem suas mercadorias. Aos poucos o personagem percebe que a sua produção não tem mais porquê existir, uma vez que as louças foram substituídas por pratos de plástico produzidos com materiais mais baratos. O oleiro tenta ainda produzir bonecos de barro. Mas eles também não têm aceitabilidade, pois as exigências do mercado se modificaram e não há mais espaço para a produção artesanal. A produção passa a ser de objetos em série, massificados, produzidos de forma homogênea e com custo inferior. Não interessa mais como foi produzido, nem quem produziu, o que importa é o baixo custo e o interesse do mercado.

Como, ao seu modo, a estória contada por Saramago mostra, a cidade contemporânea traz outro ritmo de vida, novas formas de se relacionar, bem como valores e exigências que diferem de tempos anteriores. Mesmo que, subseqüentemente, modos de ser e de viver sejam eliminados.

A produção passa a ser orientada por um sistema unificador, referido a uma determinada marca que produz muitos produtos em série. Nosso oleiro

com sua produção de louças, com caráter único, perde seu lugar. Passa a valer é o sistema de signos. O objeto singular perde sua finalidade[9].

Dando continuidade a nossa reflexão a respeito de questões associadas ao contemporâneo, cabe lembrarmos outros parâmetros essenciais para o funcionamento da cidade, tais como *pontualidade*, *calculabilidade* e *exatidão*, introduzidos, segundo Simmel (1979), no estilo e na forma de viver metropolitana em função de sua complexidade e extensão. Na cidade grande, temos séries de compromissos a serem cumpridos, geralmente de naturezas diversas, inclusive deslocamentos a longas distâncias, o que exige pontualidade e exatidão. Tanto que se os relógios atrasassem em uma hora a organização da cidade ficaria certamente caótica, teríamos vários transtornos nos meios de circulação, nas empresas e nas instituições públicas.

Este modo de ordenamento, muito associado a uma calculabilidade que determina a organização do tempo[10], está bastante perpassado por uma lógica racional e defensiva, que faz com que a vida passe a ser vista de fora, produzindo uma perda de sensibilidade frente à possibilidade de distinguir uma coisa de outra. Fazendo com que muitas pessoas não se permitam mais a surpresa, produzindo uma sensação de indiferenciação, como se as coisas perdessem seu encanto. O que está muito associado a uma atitude *blasé*[11], em que há experimentação, mas tudo parece não passar da superficialidade e destituído de substância. O que pode ser tomado como um reflexo da relação econômica, em que tudo é reduzido a algo que pode ser comprado. O dinheiro enquanto moeda de circulação indiferenciada torna-se o unificador de todos os valores, retirando a essência singular das coisas.

Dentro deste contexto percebemos uma escassez de laços entre as pessoas, que se fecham em um mundo próprio, a tal ponto que moram por

---

[9]Lembramos Jean BAUDRILLARD (1997, p.137) ao comentar que *"... no domínio econômico, a partir de um certo momento, os objetos deixam de existir em sua finalidade; eles não existem mais senão uns em relação aos outros, de tal modo que o que se consome é um sistema de signos*."

[10] Lembramos aqui Jean CHESNEAUX (1996, p.24), quando evoca a agenda de atividades que organiza a vida de adultos e crianças, salientando que "... *é preferível cumprir o programa previsto do que parar e ficar em casa cuidando de si mesmo*.".

[11] SIMMEL (1979, p. 16) comenta que para uma pessoa blasé *"... objeto algum merece preferência sobre o outro. Esse estado de ânimo é fiel reflexo subjetivo da economia do dinheiro completamente interiorizada."*

anos no mesmo prédio e às vezes não chegam a se falar. Cada um vive de forma reservada[12] em um mundo protegido. Simmel (1979, p. 19) nos fala que esta restrição no contato com as pessoas não seria somente um sentimento de indiferença ao exterior. Talvez se possa pensar junto ao autor que *"... é uma aversão, uma estranheza e repulsão mútuas, que redundarão em ódio e luta no momento de um contato mais próximo, ainda que este tenha sido provocado."*. Em função disto se estabelecem sentimentos de agressividade, de ironia, com caráter artificial e ligeira antipatia que procuram agir em defesa de alguns perigos, podendo abrir uma certa *reserva*, necessária para resistir às agressões e hostilidades com as quais se é confrontado na Metrópole.

Contrariamente, através do diálogo, podemos evitar a agressividade, na medida em que priorizamos a palavra. Porém sem a palavra - que limita o ato - esta agressão pode se transformar em violência[13]. Em algumas situações os sentimentos de ódio são despertados de forma intensa e os contatos produzem atritos.

Percebemos que as interações na metrópole geralmente ocorrem com muitas pessoas (multidões), de forma efêmera e rápida, com poucos vínculos. Com passantes que nunca encontramos antes, ou com alguns que convivemos por alguma razão, trabalho ou uso de algum serviço. A relação estabelecida é à distância, permeada pela solidão em meio à multidão metropolitana. Mas por outro lado, havendo liberdade, não necessariamente associada a um bem estar.

1.3. Espaços do transitar

Com a expansão da cidade houve também um aumento do espaço de circulação. Este tem um fluxo cadenciado pelo movimento das pessoas que caminham pelas calçadas, que atravessam as ruas ou esperam transportes públicos (ônibus, metrôs, lotações...) e pelo trânsito dos que se deslocam com veículos nas vias de circulação.

---

[12] SIMMEL (1979, p.17) nos lembra que o morador da cidade grande necessita de uma certa reserva para se proteger do excesso e da multiplicidade de contatos e oferecimentos e, por outro lado, tem o direito de desconfiar frente à superficialidade que permeia as relações na metrópole. Também nos alerta para os efeitos do viver reservadamente: *"Como resultado dessa reserva, freqüentemente nem sequer conhecemos de vista aqueles que foram nossos vizinhos durante anos."*.

Com o surgimento da metrópole a cidade se estende para além de si mesma e de seus limite imediatos. *A rua clássica*[14]- que podia ser considerada espaço de socialização com residências, relações de troca e vínculos coletivos - passou por modificações, em função da criação de grandes vias de circulação. Nestas dificilmente é possível circular a pé, já que priorizam a movimentação rápida de veículos. Foram construídos túneis para melhor escoamento do trânsito, passarelas para pedestres e houve a organização de várias vias de deslocamento, tendo em vista a aceleração da circulação, da passagem e do movimento [15].

A cidade é um espaço de circulação de várias pessoas, que vem de diferentes lugares, se juntam compondo este espaço. A rua é um lugar de encontros com estranhos, de acesso a lugares, é um espaço público de deslocamento. É importante considerarmos que esta circulação na cidade representa o movimento das pessoas que se deslocam do seu espaço privado para fora de casa. O que denota uma relação com o espaço mais amplo que se estende para além dos laços familiares, é uma abertura para o mundo de fora, uma saída dos vínculos privados para partilhar o espaço com outros, o que produz movimentações e interpelações a partir da circulação[16].

Os caminhantes, bem como os motoristas, formam massas diferenciadas: uns que se deslocam mais lentamente e tem talvez a possibilidade de melhor perceberem as sensações do ambiente; e outros, que se pretendem a um deslocamento com maior rapidez, geralmente se

---

[13] Como aponta ARENDT (1999, p. 35), viver em sociedade implica em trocas que são estabelecidas a partir da palavra e da persuasão da mesma.

[14]Remetemos aqui a Jean CHESNEAUX (1996, p. 21) quando evoca a reorganização da *"rua clássica"*, logo do espaço urbano, em meio aos movimentos produzidos pela modernidade.

[15] Cabe lembrarmos junto a CAIAFA (2002 p. 21) o quanto a cidade está associada ao movimento: *" Não poder mover-se ou fazê-lo com dificuldade é estar desprovido numa cidade, é ser destituído da principal senha para a vida urbana."* O quanto se produz também um fator de exclusão social quando a mobilidade em certos casos fica dificultada.

[16] Janice CAIAFA (2002, p.18) sublinha *"que as cidades emergem historicamente instaurando um espaço de deslocamento"*. Para ela, estes espaços de deslocamento relacionam-se a um movimento que é tanto de fluxo de pessoas e carros como de tradições, e novas formas, que circulam e possibilitam o trânsito com outras culturas. Podemos, deste modo pensar, que a cidade é o lugar de muitos encontros inesperados, e que nela a possibilidade de criação e de confronto com divergências é ampla. Percebe-se um encanto que é trazido pela multiplicidade dos povos, cores e formas, o que também pode possibilitar diferenciações a partir da diversidade, dando ao metropolitano maior leque de escolhas.

distanciando das sensações do meio. Cabe considerarmos que, a cada um cabe respeitar o espaço do outro, pedestres o de outros pedestres e dos veículos, motoristas o dos outros motoristas e dos pedestres. Entretanto, percebe-se nestas relações muitos sentimentos de rivalidade e hostilidade, pela disputa do espaço, pela pressa que as pessoas se deslocam, em muitas situações atrasadas e buscando tirar o tempo do atraso no percurso.

O movimentar-se através do tráfego na Metrópole pode implicar em muitas colisões e choques. Para tentar evitá-los, as pessoas são levadas a prestarem atenção em todas as direções, sendo obrigados a estarem alerta e se orientarem pelos sinais de trânsito. O que exige um preparo técnico das percepções que se assemelha, por um lado a um certo automatismo, implicando em responder de forma uniforme. Lembramos Benjamin (1989, p.125) ao comentar que *"A técnica submeteu o sistema sensorial a um treinamento de natureza complexa.".* Associando este treinamento a relação do homem com a máquina, pois ele aprende a controlar seus movimentos, mantendo uma uniformidade.

Benjamin (1989, p.111) ao nos falar do choque, se refere a ele como uma resistência, operada através da consciência, por meio de lembranças preventivas, que podem vir a nos prevenir de que algo de ruim poderá acontecer, o amortecimento ao choque protegendo, então, do sobressalto. O susto ou sobressalto, como também é tratado por este autor, seriam momentos em que a pessoa é surpreendida de forma inesperada.

Podemos também pensar em outro aspecto muito comum na cidade grande, relacionado aos efeitos do isolamento que se produzem a partir do desenvolvimento dos meios de transporte. Lembramos Benjamin (1989, p.36), se referindo a Simmel, comentando que *"Antes do desenvolvimento dos ônibus, dos trens, dos bondes no século XIX, as pessoas não conheciam a situação de terem de se olhar reciprocamente por minutos, ou mesmo por horas a fio, sem se dirigir uma palavra umas as outras."* Percebe-se uma preponderância do ver sobre o ouvir, o que pode ser bem mais inquietante do que ouvir sem ver. Na priorização do ver ficamos de certa forma prisioneiros da imagem, uns olhando para os outros por horas sem uma palavra, isolados em um mundo pretensamente seguro.

Lembramos também de Kurz (1998, p.350) quando comenta sobre a coletividade involuntária que ocorre no transporte de trem, em que as pessoas preferem viajar sozinhas, solitárias, com olhares vazios expressando, quiçá, o seu aparente vazio existencial, postura que contribui para produzir, nos meios de transporte coletivos, em muitas situações, um mal estar[17].

Há, de certa forma, um enclausuramento, em que cada um fica protegido isolado em seu mundo privado, tentando evitar atritos e ameaças. Apesar de estar em local público, cada um fica reservado do contato com o outro, produzindo uma defesa frente ao que possa representar se relacionar. Por outro lado, esta atitude também pode estar associada a uma tentativa de preservação frente ao excesso de estímulos recebidos.

Este enclausuramento das pessoas em si mesmas é também perceptível na relação das pessoas com seus veículos. Em muitas situações é como se estivessem dentro de uma carcaça de metal, que as protege e ao mesmo tempo as mantêm sem ter que conviver de forma mais próxima com os outros. O que leva em muitas circunstâncias a um transitar pelo espaço público como se ele fosse privado, esquecendo que é um espaço de circulação e necessariamente um ambiente de convívio social.

Interessante neste quadro nos remetermos a Arendt (1999) para refletirmos sobre um certo desaparecimento das esferas pública e privada com o advento da modernidade.

Segundo ela, anteriormente, havia uma diferença bem mais delimitada entre o que era da vida privada e da vida pública. Com o advento da era moderna, o papel outrora ocupado pelo chefe do lar, passa a ser exercido pela sociedade[18]. Há o estabelecimento de certas regras - postura correta e adequada -, que limitam a espontaneidade e a resposta inusitada, apontando para uma certa burocracia, que visa o bom comportamento e a normalização. Lembramos mais uma vez Arendt (1999, p. 53) abordando aspectos relativos a triste verdade do Behaviorismo, segundo o qual quanto mais pessoas têm para contabilizar sua estatística, maior é a possibilidade de que se comportem e menor é a tolerância quanto ao que escapa a regra, em resumo: *"A*

---

[17] Segundo palavras deste autor as relações sociais se tornaram ameaçadoras para os capitalistas, e passa um pouco despercebido que o dinheiro pode ofertar tudo menos amparo.

[18] Ver ARENDT (1999 p. 55)

uniformidade estatística não é de modo algum um ideal cientifico inócuo, e sim o ideal político, já agora não mais secreto, de uma sociedade que, inteiramente submersa na rotina do cotidiano, aceita pacificamente a concepção cientifica inerente a sua própria existência."

Existiria também, na modernidade, um *fenômeno de massa da solidão* que, segundo Arendt (1999, p. 68), está associado à destruição das esferas pública e privada pela sociedade de massa. Agora não só o homem não tem um lugar no mundo, mas também não tem um espaço privado, onde outrora podia se sentir protegido. Dada a submersão da esfera privada e da pública em esfera social, os interesses comuns passam a ser os interesses privados. A intimidade passa a ser o lugar de abrigo do mundo externo, para a subjetividade interior, antes acolhida pela esfera privada.

Podemos considerar, nesta perspectiva, que o desaparecimento da esfera privada tem efeitos importantes na indiferenciação, na sociedade moderna, entre o público e o íntimo. Esta nova esfera está muito referida a um particular, que não está agregado ao espaço doméstico e é mais próprio do indivíduo.

Com a modernidade vivemos outro tipo de *privatividade*, associada à proteção de algo íntimo, oposto à esfera social, mas que mantém relações próximas com esta última. Essa intimidade pode ser pensada como subjetiva e associada a certos conflitos surgidos, por um lado da vontade de viver em sociedade e, por outro, de querer estar completamente fora dela. Ou seja, estados de freqüentes mutações.

Lembramos aqui das considerações de Freud (1930a, p. 101), em seu texto *"O Mal Estar na Civilização"*, quando aborda questões relacionadas às dificuldades encontradas no viver em sociedade, em função da discordância existente entre o viver junto e a busca de satisfação singular, e aponta que *"A vida humana em comum só se torna possível quando se reúne uma maioria mais forte do que qualquer indivíduo isolado e que permanece unida contra todos os indivíduos isolados."*. Este autor considera que a sobreposição da força da comunidade em relação ao indivíduo é fundamental para a civilização, uma vez que assim os indivíduos isolados são levados a controlarem sua busca de satisfação, tendo em vista um ideal mais amplo que é da cultura.

A sociedade moderna encontra muita dificuldade em construir um fim comum que a una. Podemos considerar, neste quadro, que um grande número de pessoas são, de certo modo, indiferentes umas as outras. Ocupam um mesmo espaço, mas agem de forma isolada como se não estivessem inseridas no mesmo meio.

Isto nos remete às relações no trânsito, que ocorrem num espaço comum, em que há um grande número de pessoas se deslocando juntas, geralmente indiferentes umas as outras, estando isoladas, cada uma dentro do seu veículo, agregadas as suas intenções próprias.

Para além destas considerações de natureza histórica, trazidas por Arendt (1999) e referidas acima, consideramos importante trazer o seu próprio entendimento da esfera pública, que pode nos oferecer subsídios para nosso entendimento das relações das pessoas no espaço público do trânsito.

Arendt (1999) traz duas definições para público. Uma relativa ao fato de que nossa percepção da realidade depende da esfera pública, onde tudo pode ser visto e ouvido por todos. Em contraposição a emoções e sentimentos íntimos, que nos atravessam, de modo incerto e obscuro, não toleram esse excesso de luz e recuam para as trevas resguardadas do privado[19]. Podemos pensar que há necessidade deste espaço íntimo, para que a pessoa possa, através deste ambiente próprio, viver sensações que só ali podem ser vividas, o que também possibilitará que em outras circunstâncias possa estar em público. O espaço público sendo o espaço da aparência cabe lembrar que, para aparecer, é fundamental poder contar com o íntimo que permite diferenciar-se e ao mesmo tempo fazer parte deste comum.

Em uma segunda abordagem, a autora se refere ao público como o próprio do mundo, o comum, que está associado à construção humana, às relações com os outros homens e às interações estabelecidas com os objetos que se interpõem nesta convivência[20]. O próprio do mundo, pode nos unir como pertencentes a ele e nos afastar por uma certa interposição, evitando que nos choquemos uns contra os outros. Aqui, as pessoas não estariam separadas, mas também não teriam relação entre si.

---

[19] Lembramos, por exemplo, que o sentimento de grande dor física não é uma sensação passível de ser transmitida, tal a intensidade sentida. ARENDT (1999, p. 60)

[20] Ver ARENDT (1999, p. 62)

Essa última colocação parece muito elucidativa do que é o trânsito. As pessoas estão circulando num mesmo espaço, mas não tem relação umas com as outras. Estão separadas pelo envoltório de um veículo que as limita e as protege. O que nos remete a *reserva,* termo citado anteriormente em referências a Simmel (1979), que é uma certa defesa dos muitos estímulos recebidos na cidade, o que poderíamos associar a um lugar que o sujeito moderno encontra para se proteger.

Junto com Arendt (1999), podemos considerar que o mundo comum oferece a todos um lugar[21]. Os que nele se apresentam ocupam lugares diferentes, não podendo haver coincidência de lugares, do mesmo modo que dois objetos não podem ocupar o mesmo lugar no espaço. Quando as coisas podem ser vistas e ouvidas por muitas pessoas, cada um vê e ouve do seu lugar, em uma multiplicidade de aspectos, mantendo uma mesma identidade. Havendo percepção da diversidade, pode, então, existir uma realidade do mundo segura e fidedigna. Isso é o que se espera da circulação no espaço comum, que embora todos vejam a realidade a partir de um lugar diverso, possam manter uma mesma identidade, que ofereça autenticidade a um ordenamento comum.

Podemos nos remeter ao trânsito, enquanto espaço público composto por motoristas e pedestres, referidos a um ordenamento que é comum a todos os que circulam, ou pelo menos esperamos que assim o seja, para que a circulação ocorra da melhor forma possível.

Porém, observamos em muitas situações que os homens ficam sem a possibilidade de ver e ouvir, de serem vistos e ouvidos, estando prisioneiros de uma experiência individual, em que só é visto um único ângulo e não são abertas possibilidades para o espaço comum. Nestas situações encontramos a busca por uma vida distante da realidade, fora de uma relação objetiva, protegida de um envolvimento com o mundo comum das coisas, o que pode representar não existir por não se dar a conhecer, ou seja, estar em uma certa invisibilidade. *"O que quer que ele faça permanece sem importância ou conseqüência para os outros, e o que tem importância para ele é desprovido de*

[21] Ver ARENDT (1999, p. 67)

interesse para os outros."[22]. Esta postura tem muitos efeitos no convívio comum.

Há muitos motoristas que dirigem como se sua ação ao volante não tivesse importância, conseqüência e muito menos interesse para os outros que também estão circulando por este mesmo espaço. É como se o fato de estar dentro de um carro, nesse invólucro de lata[23], recipiente individual, fosse suficiente para se sentir dono do espaço. Em muitas situações, os motoristas tentam ocupar com seus veículos, ao mesmo tempo, o mesmo lugar no espaço, ignorando essa impossibilidade.

Parece, nestes casos, haver um certo aprisionamento a uma existência individual, por parte daqueles que reproduzem as mesmas ações das pessoas ao seu lado, ações repetidas em série, massificadas, e muitas vezes associadas a um ideal de mercado, intimamente relacionado ao grande consumo de automóveis, como bens que oferecem sucesso, a partir da rapidez, da imponência, da aparência, com características tecnológicas cada vez mais desenvolvidas, que prometem potência através da velocidade. O que se mistura, em muitas circunstâncias, com a potência que a pessoa gostaria de ter e/ ou se imagina tendo por adquirir este veículo.

Mesmo que esta postura seja compartilhada por um grande número de pessoas, o ponto de vista continua restrito, limitado a visão de um único ângulo, sem possibilidade de abertura para outras perspectivas.[24]

Neste contexto, há um consumo desenfreado. A singularidade não pode aparecer. Todos parecem ter que andar da mesma forma, ter bons carros e estarem inseridos na lógica da circulação, do consumo de mercadorias e da velocidade.

---

[22] ARENDT (1999, p. 68)

[23] Nos remetemos ao comentário de KURZ (1998, p.350) para falar do indivíduo solitário que prefere *"... viajar isoladamente, fechado no invólucro do caixão de lata em movimento."*

[24] Retomamos aqui, ao nosso modo, o comentário de ARENDT (1999, pp. 67-68) quando, ao evocar os seres privados de ouvir e falar da modernidade, ressalta: *"São todos prisioneiros da subjetividade de sua própria existência singular, que continua a ser singular ainda que a*

1.4. Velocidade e consumo no transitar

O aparente aproveitamento de tempo, decorrente da velocidade possibilitada pelos modernos meios de transporte, não foi em seu início tão desejado.

Há referências de que, em 1802, o escritor Seume[25] foi à pé da Saxônia até a Sicília e descreveu sua viagem. Advertia que: *No momento em que nos assentamos na carroça, ao mesmo tempo nos afastamos alguns degraus da humanidade original*. Acreditava que as pessoas deveriam andar mais, que tudo poderia melhorar a partir desta postura. Tanto que Seume chegou à conclusão *de que quem anda a pé anda mais rápido*.

Existiam, outrora, muitas preocupações sobre quais seriam os rumos a partir da evolução dos meios de transporte. Uma profetiza inglesa chamada Mhother Shipton[26], no século XVI enunciava os males que poderiam vir a acontecer no futuro: *"Carruagens sem cavalos andarão e acidentes encherão o mundo de aflição."*, num premonitório alerta dos riscos que os novos tempos poderiam apresentar, frente à evolução dos meios de transporte e os danos que a velocidade dos mesmos poderiam produzir.

Calvino (1990) também nos traz alguns elementos retirados da literatura. Em 1849, conta, comentava-se que os veículos com sua técnica muito desenvolvida transformariam o motorista em um objeto cego da precisão desta máquina.

A velocidade imprimida pelos motores representou ganho de tempo, distâncias encurtadas, o que acabou levando a máxima de que *tempo é dinheiro*. Poder e riqueza passaram a estar associados.

Hoje, as montadoras produzem carros cada vez mais velozes, o que também representa um valor de mercado. Com motores cada vez mais fortes, muitos motoristas dirigem na volúpia da velocidade, entregues à perícia precisa para evitar acidentes. Ao que talvez também poderíamos aliar um elemento que seria a 'sorte' de que não surjam imprevistos no caminho. Com

---

mesma experiência seja multiplicada inúmeras vezes. O mundo comum acaba quando é visto somente sob um aspecto e só se lhe permite uma perspectiva".

[25] Citado por KURZ. (1998, p.346)

[26] Citada por SPGNOL. (1995, p. 07)

isto aumentou *a capacidade de imposição individual e a disposição na concorrência*.[27]

É claro que, com o surgimento do carro e de sua generalização, foram ampliadas as possibilidades de locomoção. Redefiniu-se, a autonomia em relação ao tempo e principalmente em relação ao espaço. Através do deslocamento, o espaço e o tempo passaram a ser apreendidos de outro modo. O tempo transmutou-se em velocidade (quilômetros por hora) e o espaço foi transformado em simples meio para a circulação[28].

Cabe considerarmos, também, que o consumo do carro, enquanto mercadoria, só ocorre nas ruas, pois é na circulação pública que ele tem valor, como objeto técnico determinante na articulação da vida diária das pessoas. Neste quadro, o carro pode ter sua característica de utilidade estendida, passando a estar relacionado, muitas vezes, à produção de prazer e à ausência de dor, dentro de uma lógica egoísta na busca de satisfação.

Importante pensarmos também o quanto a velocidade e o consumo, se unem em alguns casos, para que muitos motoristas tirem proveito e se saiam bem das situações. Estamos nos referindo ao fato de que quem compra um carro veloz, objeto de consumo desejado em nossos tempos, pode também ser perpassado por transformações. Ou seja, a partir deste objeto considerado como um ícone social de poder, o condutor pode se modificar, se tornando alguém que têm suas ações alteradas, aumentando sua postura corrupta com as regras da circulação, tendo em vista sempre dar um jeito para se sair bem. Ao que podemos também associar a um certo poder corrosivo da técnica.

Neste contexto, pode vir a fazer o maior número de ultrapassagens possíveis, para estar sempre na frente de todos e se sentir ‘ganhador’, vencedor da ‘corrida’ - atitudes muito relacionadas a ganhar sempre e chegar antes -. Essa postura em muitos casos oferece um lugar de admiração e de identificação, para alguns que tentam adquirir seus carros e para outros que, tendo seus veículos, aspiram agir também desta forma. Afinal, se um pode se sair bem assim, outros também poderão.

---

[27] Ver KURZ (1998 p.355)

[28] Cabe salientar que não é só em função da presença do carro que estas modificações acontecem. Estão referidas a processos mais amplos, que envolvem características associadas à sociedade contemporânea, como já apontado anteriormente em nosso texto.

Dentro desta perspectiva, cada um trata o espaço público de circulação como terreno pessoal, singular, que tem um ordenamento próprio, o qual escapa às determinações de como deveria funcionar, pois até mesmo os representantes da lei – juízes, advogados, policiais... – utilizam este espaço desta forma; porque 'eu' não poderia. Em última instância, aqui, podemos afirmar que o carro tem suas funções de utilidade perpassadas por outros sentidos, que permeiam nosso tempo em que a palavra perdeu seu valor.

Como podemos perceber, para muitos, o carro, em nossa sociedade, passou a ser visto como um objeto de consumo[29], como mais um dos objetos substitutos que tentam *enganar* a falta. Pode ser adquirido por um determinado preço e produzir, por vezes, uma ilusão de completude na busca de um gozo que se assemelha ao do fetichista, em sua tentativa de encobrir a castração através de determinado objeto[30].

O carro deixa, aqui, de ser um mero meio de locomoção terrestre. Podemos pensar junto a Kurz (1998, p. 345) sobre o sentido que um carro pode ter para muitos fetichistas *"... é um objeto erótico, para a maioria, um objeto de prestígio, para alguns, um vício, um cassetete para agredir ou um pobre sucedâneo do parceiro."*

Cabe salientar que em alguns casos o carro pode resumir parcialmente as necessidades de representação de um homem, a partir do seu estilo, do prestígio possível de adquirir ao circular com este objeto, o que também pode se mostrar na forma rápida como o carro pode ser conduzido. São muitas, enfim, como vemos, as características da pessoa que se expressam na relação com um carro.

Podemos lembrar do filme *Crash*, *Estranhos prazeres*, de David Cronenberg, que mostra uma realidade crua no sentido de que os personagens

---

[29] MELMAN (1997, p. 108-109) irá nos alertar para o fato de que o postulado do mercado econômico de *"... que não há nada no mundo que não seja objeto de troca, que não há nada que não se venda e nem se compre..."* é um pressuposto não completamente correto para os psicanalistas, pois o que vale para a psicanálise *"...como padrão de gozo e o que manifestamente faz com que haja outros gozos possíveis, o que abre o mundo e o acesso dos diversos gozos negociáveis, é o gozo fálico; ora, este se instala por um mecanismo que nos esclarece quanto ao processo da troca e nos mostra ao mesmo tempo que ele não responde a tudo."* Compreende pensarmos que a castração é algo do qual não há como escapar, sendo que a relação com os objetos opera dentro de uma lógica substitutiva do objeto perdido, logo há objetos que não podem ser adquiridos e consumidos. A falta poderá ser parcialmente ludibriada pelo consumo/ uso de objetos.

estão sempre prontos para novos desafios. Há uma frieza que nos mostra uma realidade sem interrupção, mesmo ocorrendo um acidente de trânsito por culpa do personagem principal, em que morre um homem. Sentimos uma indiferença deste personagem quanto à culpa que possa ter lhe trazido este episódio. Cabe pensarmos junto a Kurz[31] que o enredo do filme passa por cima do fato da morte ocorrida em função do acidente *"... assim como a sociedade de consumo capitalista em geral passa por cima da morte no trânsito, que é incorporada como risco calculável da mobilidade individual."*

O que se estabelece no filme é uma erotização do acidente de trânsito. A cena final mostra um casal (personagem principal e sua mulher) que sofrem um acidente de trânsito, aparecem os dois se reencontrando depois do desastre, a mulher levemente ferida, há presença de todo um erotismo e o homem fala que 'talvez da próxima vez', ou seja, está pronto para outro confronto com o quase morrer, parece estar saindo de qualquer situação. Sem que a dimensão trágica da experiência vivida, pareça provocar nele qualquer reflexão sobre a imprevisível e irremediável finitude de sua existência, bem como a de outrem, no caso a da mulher com a qual se envolveu.

Cabe pensarmos também que o carro pode se tornar uma certa extensão do corpo da pessoa, se misturando de tal forma que os sentimentos do motorista se expressam nas atitudes que ele toma ao conduzir seu veículo, tanto no sentido de uma certa tentativa de vencer e superar os outros - em outras palavras tentando superar a si mesmo-, como também em algumas situações em que literalmente um motorista bate ou passa por cima de outro. É como se o condutor estivesse com sua potência aumentada, pela influência da máquina que possibilita a ele mais velocidade, dentro de um automatismo possibilitado pela tecnologia[32].

---

[30] Para mais amplo desenvolvimento desta temática referente ao encobrindo da castração com objetos, ver em TEIXEIRA. (1997, p.80)

[31] KURZ, Robert. *Oco do fetichismo: "Crash" demonstra a incapacidade de transcendência da arte atual* Folha de São Paulo, Caderno Mais, São Paulo, 26 janeiro 1997.

[32] Lembramos KURZ (*Oco do fetichismo: "Crash" demonstra a incapacidade de transcendência da arte atual* Folha de São Paulo, Caderno Mais, São Paulo, 26 janeiro 1997) abordando que: *"Nesse mundo às avessas, a máquina é inteligente e o homem, burro; a carroceria laqueada dos automóveis é erótica, e o corpo humano, um pedaço de carroceria laqueada. Não admira, pois, que a literatura moderna abunde em vistosas mulheres-autômatos, edifícios inteligentes, cadeiras de rodas malévolas, robôs apaixonados e ferramentas que escapam ao controle."*

Importante salientarmos que esta, com o automóvel e a sua crescente produção em massa, encontrou, na moderna economia de mercado, seu símbolo. Podemos nos remeter à expressão *matar o tempo,* que foi inventada frente ao começo da massificação da mobilidade, no início da popularização da utilização dos automóveis.

Se o tempo poderá ser aproveitado de uma melhor forma com o uso dos automóveis, podemos também pensar que isso implica em produzir dinheiro para comprá-los. Com esta aquisição, oferta-se também a possibilidade de ir para qualquer lugar e para nenhum lugar, o que desperta um fascínio.

O que importa, em muitos casos, é ter o objeto que representa insígnia de poder e de bem estar. O carro promete lugar de reconhecimento e de existência na sociedade contemporânea, o fato de não tê-lo parece representar uma opção retrógrada estranha, como se o ato de transitar fosse representado em grande parte pela utilização de um carro.

Podemos lembrar Milton Santos (1996) quando nos fala sobre os homens lentos, como os que têm mais possibilidade de descobrir o mundo, estão inseridos num mundo contraditório e criativo. Cabe pensarmos sobre a grande variedade de pessoas que chegam à cidade, trazendo consigo uma diversidade de vivências, referidas a uma temporalidade diferente da deste lugar onde querem se inserir. Esta contraposição produz embates que fazem com que surjam novas buscas de explicações e entendimentos.

A cidade é o lugar da circulação e da presença de muitas pessoas, quanto maior a cidade maior a quantidade de movimentação, e mais extensivos podem ser os confrontos com a diversidade e com a re-elaboração de novos preceitos e considerações, apreendidos na diferença.

Salientamos que a cidade também é o lugar da exatidão e do controle, em que tudo já está previsto, não estando sujeito à indeterminação, o que se difere dos espaços permeados pela aproximação e pela lentidão. Podemos pensar junto a Santos (1996, p.86) em uma nova solidariedade *"... fundada nos tempos lentos da metrópole e que desafia a perversidade difundida pelos tempos rápidos da competitividade."*

Podemos refletir sobre a diferença da forma de percepção na cidade, por alguém que a sente do seu veículo e por um caminhante que anda pelas ruas. O caminhante pode perceber mais precisamente os aspectos da rua, como

barulhos, cheiros, pessoas, lugares e espaços exteriores, embora tenha que estar muito atento. Já quem está em um veículo se desloca mais rápido, não deve se distrair e, em muitas situações, o que está acontecendo na rua passa despercebido. A menos que haja um engarrafamento, o que ocorre às vezes em função de algum veículo de circulação mais lento, como uma carroça, ou de um acidente. Nestas circunstâncias o motorista é obrigado a diminuir a sua marcha e ficar mais perceptivo ao que pode estar acontecendo a sua volta, às pessoas, à paisagem, ao cenário que compõe o entorno do ambiente por onde está circulando.

Como geralmente o motorista está passando pelos lugares, para chegar a um outro lugar, acaba muitas vezes por não percebê-los e a velocidade imprimida aos veículos colabora para esta percepção diminuída.

É neste desafio que podemos nos situar, na tênue linha de oscilação que implica em elementos opostos e complementares que perpassam a vida na Metrópole.

Por um lado, a evolução e o progresso oferecido, por outro as perdas que se produzem a partir disto. Cabe podermos administrá-los da melhor forma possível, podendo perceber e ter discernimento, mesmo que apenas em parte, dos movimentos que vamos fazendo e das direções que vamos tomando em nosso transitar.

Neste capítulo, inicialmente abordamos aspectos da modernidade, referentes às descontinuidades produzidas nas relações espaço-temporais. Posteriormente, nos aproximamos da vida na cidade contemporânea, salientando o enclausuramento das pessoas em seu mundo singular, como também uma busca em manter certa reserva da quantidade de estímulos oferecidos na Metrópole. Investigamos elementos relacionados a indiferenciação das esferas pública e privada, com o aparecimento da esfera social e o surgimento do íntimo, apresentando os efeitos que se produzem a partir destas modificações na circulação, tendo em vista as dificuldades encontradas em fazer parte do espaço comum na modernidade. Finalizamos analisando parte das influências da velocidade e do consumo na utilização dos carros, bem como na forma de transitar de muitas pessoas pela Metrópole.

Daremos continuidade a nossas investigações no próximo capítulo, abordando questões relacionadas a algumas singularidades do trânsito

brasileiro. Trazendo implicações disto na vida das pessoas, bem como o surgimento da psicologia do trânsito e as limitações deste trabalho frente a imprevisibilidade do transitar na cidade contemporânea.

2. O trânsito e suas implicações

2.1. Elementos da história do trânsito e suas relações com singularidades brasileiras.

O trânsito se torna um problema na medida em que as cidades crescem, sendo que este desenvolvimento está também relacionado à entrada do automóvel em nosso país. Com isso, as vias e a própria paisagem do espaço urbano passam a ter que serem reorganizados, para a convivência com este novo meio tecnológico.

Perpassando o trânsito também estão características singulares de cada cidade: umas grandes, mais modernas, rápidas e contemporâneas, outras pequenas, em que predomina um ritmo mais lento[33]. O trânsito se insere neste contexto mais amplo da forma de circulação pertinente em cada lugar.

Sávio (2003) lembra que o primeiro automóvel surgiu em São Paulo no ano de 1900[34]; após esta data o número de veículos foi aumentando em grande escala; e salienta que, para muitos, o carro representava a entrada do país na era da *modernidade*. Ressalta que embora agilizasse os deslocamentos de alguns, afetava negativamente as classes mais desfavorecidas, que não tinham condições de adquirir um veículo e eram facilmente vítimas dos acidentes de trânsito.

Como aponta Balbim (2002), de modo geral, na maioria das grandes cidades brasileiras, o ordenamento do espaço urbano se deu privilegiando a circulação dos automóveis. Em função destes, por exemplo, foram projetadas grandes vias e avenidas para facilitar o acesso rápido. As sinalizações e as iluminações urbanas foram posicionadas com vista à presença dos

---

[33] Relembrando SIMMEL (1979, p. 12) quando nos fala que na cidade pequena e no meio rural *"... o ritmo da vida e do conjunto sensorial de imagens mentais flui mais lentamente, de modo mais habitual e mais uniforme."*

[34] Curioso notar que o primeiro veículo a circular pelas ruas de São Paulo foi um Decauville de seis cavalos, de propriedade Henrique Santos-Dumont, irmão do cientista aeronáutico Alberto Santos-Dumont.

automóveis - as luzes apresentam uma alta freqüência em função da velocidade com que os veículos se deslocam[35].

Cabe lembrar que o ordenamento do funcionamento dos espaços de circulação é hoje fruto da sistematização de dados e parâmetros por parte do que se convencionou chamar a engenharia de tráfego[36]. Através dos seus estudos do fluxo da circulação nos locais é organizado um planejamento da segurança viária, que compreende a localização dos semáforos; o ordenamento das sinalizações; a carga e descarga de mercadorias; o desvio de tráfego, entre outras coisas. Percebemos que este conhecimento científico de probabilidades maiores ou menores de acidentes é feito tendo em vista melhores condições no ordenamento dos espaços de circulação.

O trânsito compreende hoje também, além do ordenamento das vias, toda uma estrutura organizacional que determina a partir de leis, o seu funcionamento. No Brasil, hoje, o trânsito está referido a um sistema único de regras que é o Código de Trânsito Brasileiro, promulgado em 1998.[37].

Voltando aos primórdios do trânsito no nosso país, cabe lembrar, que em 1910, surgiram uma série de reclamações quanto à imperícia dos motoristas que andavam em alta velocidade e não tinham condições de estar dirigindo.

Existiam, então, muitos questionamentos quanto aos critérios utilizados nas aprovações e reprovações para a aquisição das carteiras de habilitação. Em função destas reclamações, em 1920, foi promulgada uma lei que estabelecia regras mais rígidas para a obtenção da carteira - uma era *ter um bom comportamento* -. Esta implementação de regras parece também ter sido feita em atendimento a um pedido da imprensa da época. Também foram incluídas, nesta lei, punições para quem provocasse acidente de trânsito, que

---

[35] Como aponta BALBIM (2002, p. 111): *"A paisagem é uma mediação importante entre os indivíduos e as possibilidades materiais e imateriais de efetivação de diversas ações nos lugares."*

[36] Ver referências sobre esta temática em: http://www.transitobrasil.com.br/asp/coluna.asp?codigo=3917. Acesso em: 05 março 2007.

[37] Segundo VASCONCELLOS (1998, p.106) foi em 23 de janeiro de 1998 que entrou em vigor o novo Código Brasileiro de Trânsito. Neste contexto, cumprem funções organizacionais, entre outros: o Sistema Nacional de Trânsito colabora na elaboração das leis e as fiscaliza; o CONTRAN (Conselho Nacional de Trânsito), coordena o sistema, é normativo e consultivo; o DETRAN (Departamento de Trânsito), que existe nos Estados e atua na execução das leis previstas no Código e aos municípios são atribuídas as funções de planejar, organizar, controlar e fiscalizar, possibilitando uma proximidade maior com a população.

poderia ter de pagar uma multa e perder sua carteira de habilitação. Entretanto, existiam várias facilitações para que estas leis não fossem cumpridas[38]. Vale observar que se as regras de organização do trânsito se modificaram ao longo do tempo, e são, hoje, outras, contêm, entretanto, resquícios deste passado aparentemente remoto.

Não nos surpreendemos, deste modo, quando ouvimos freqüentes reclamações de pessoas a respeito dos acidentes de trânsito, reivindicando medidas mais rígidas e severas.

A imprensa, de alguma forma, intervinha já no passado para que alguma atitude fosse tomada. O que também percebemos hoje na televisão e nos jornais, que salientam o grande número de acidentes que ocorrem e também o modo como são equacionados os descumprimentos das leis, como percebemos no Jornal Zero Hora que fala sobre a impunidade referente aos pontos nas carteiras dos motoristas gaúchos [39].

Há um elevado número de mortes no trânsito, que são noticiadas nos meios de comunicação. Escutamos pedidos por medidas mais rígidas, que possam ser mais exigentes e façam com que os motoristas tenham um maior comprometimento com suas ações, mas normalmente isto só é lembrado em situações de acidente. O que percebemos é um aparente descaso que ainda se reedita em nossos dias. A sociedade toma conhecimento pelos jornais e

---

[38] SÁVIO (2003, p.37) observa: *"É interessante notar como a legislação, desde seus primórdios, procura proteger o proprietário do veículo das infrações que comete contra o pedestre, o que é um reflexo da aura representante da modernidade e do progresso da qual está revestido o automóvel.".* Como aponta, o automóvel atua *"...não apenas como objeto, mas também como um ator portador de necessidades e modificador da realidade ao seu redor."* Este autor irá citar Paul Virilio quando fala *"...sobre os efeitos da aceleração e dos meios de transporte e de comunicação como forma de alteração das relações intra-sociais e da sociedade com seu meio".* Ressaltando a partir destas referências parte dos efeitos que a utilização dos veículos automotores produziram na sociedade.

[39] Reportagem de capa, publicada no Jornal Zero Hora (22 janeiro 2007), trás como título: *"Motoristas com mais de 20 pontos na carteira seguem dirigindo no RS"*. A reportagem noticia que o Detran gaúcho *"...se diz obrigado a descumprir o Código de Trânsito Brasileiro, que determina a abertura de processo contra motoristas que atinjam o limite de 20 pontos na carteira de habilitação. O Detran admite que se fosse penalizar todos os que somaram 20 pontos na carteira, abriria 6 mil processos por mês. Mas só dispõe de estrutura para um máximo de 700 processos mensais. A estratégia, então, é buscar os mais perigosos, aqueles que ultrapassaram os 35 pontos."* Mais uma vez, o motorista fica ciente de que a lei não é cumprida como deveria, logo, se o Estado tem essa postura, porque ele, condutor, terá posicionamento diferenciado. O que fica de certa forma implícito é um certo descaso frente ao que o próprio código orienta, se esta lei não funciona como deveria, quiçá o transitar pelas ruas. Cabe ressaltar o risco que representa para a democracia brasileira o fato de que os organismos estatais encarregados, entre outras atribuições, do controle do cumprimento da lei pelos motoristas, não aplicarem contra os infratores, as sanções previstas pela lei.

tele-jornais do grande número de pessoas que morrem nas ruas, fica impactada, mas não produz movimento frente a isto.

Cabe notar que as notícias publicadas nos jornais, relativas aos problemas no trânsito, em muitas situações funcionam como comunicados informativos, mas não chegam a produzir reflexão e implicação nas pessoas, como pertencentes a este trânsito do qual a notícia está abordando.

Lembramos aqui de Benjamin (1989, p.107) quando afirma que *"Na substituição da antiga forma de narrativa pela informação, e da informação pela sensação reflete-se a crescente atrofia da experiência."* Isolada, a ocorrência parece se perder por ela mesma, mesmo que, através de um certo sensacionalismo, seja transformada em acontecimento. Comunica-se, simplesmente, um acontecimento, o que se difere da narração, que integra a informação à vida do narrador e a transmite a quem ouve como uma experiência.

É como se a notícia de jornal viesse reforçar uma certa forma de defesa muito presente no indivíduo contemporâneo: *como aconteceu com o outro e não foi comigo, não tenho motivos para me preocupar*. O que se assemelha a uma certa crença de que tudo funcionará bem em 'meu' transitar.

Neste ponto podemos evocar a reflexão de Giddens (1990), quando nos fala nos *sistemas peritos* - retomando o que vimos no capítulo anterior -, apontando para o fato de que é necessário estabelecer uma relação de confiança nestes sistemas, o que implica em uma certa responsabilização pelos riscos assumidos na entrega a estes aparatos da modernidade. Diferentemente da crença excessiva de que tudo funcionará bem, que em muitas situações leva a um processo de culpabilização dos outros pelo que falha.

Estamos, em nossa abordagem, tentando estender a crença que se estabelece nos *sistemas peritos*, para pensarmos na crença que se estabelece quanto ao bom funcionamento do trânsito. Tendo em vista o posicionamento dos condutores que geralmente ficam sabendo do que acontece no trânsito, mas avaliam isto como pertencente a uma outra esfera, com uma postura externa ao acontecimento: na maioria das vezes reduzem sua reflexão

pensando que aconteceu com o outro[40] e 'se fosse comigo não aconteceria'. Postura que se mostra indiferente ao que possa ser visto e ouvido através dos meios de comunicação ou na circulação urbana.

Para ampliarmos nosso entendimento da história e da atualidade do trânsito em nosso país, consideramos fundamental trazer alguns aspectos referentes ao que Figueiredo (1995) denomina de *modos de subjetivação no Brasil,* característicos de nossa ambígua inserção na modernidade.

Embora as pessoas não cheguem a se conhecer e, em algumas situações, nem se vêem no espaço do trânsito, acreditamos que este constitui um ambiente de relações sociais[41] e que, subseqüentemente, a conduta dos brasileiros no trânsito está intimamente interligada ao jeito dos brasileiros se relacionarem socialmente.

No seu instigante estudo, Figueiredo (1995) aponta para as raízes históricas de uma série de contrastes e contradições nos quais os brasileiros estão freqüentemente imergidos e que tem efeitos nos seus modos de sentir, agir e se relacionar - logo também, poderíamos dizer, nos modos através dos quais se relacionam no trânsito.

Ao sintetizar e discutir, inicialmente, a contribuição de Roberto Da Matta, ao estudo dos modos de subjetivação no Brasil, Figueiredo (1995, p.43) ressalta que os estudos deste autor revelam *"... um país cindido entre um modo de subjetivação tradicional, holístico e hierárquico, familiar e clientelístico, gerador de pessoas..."* - com as suas relações - *"... e um modo de subjetivação moderno e urbano, igualitário e impessoal, gerador de (meros) indivíduos (...) relativamente anônimos e desprotegidos, submetidos à impessoalidade de leis em que não se reconhecem."*

Em outras palavras, teríamos, por um lado, uma postura mais próxima dos princípios que perpassam a contemporaneidade, organizada a partir da razão, referida às tecnologias, orientada por princípios igualitários; por outro, teríamos uma postura com resquícios dos apadrinhamentos utilizados por

---

[40] Lembramos comentário do professor Edson Sousa, no grupo de pesquisa, sobre a inscrição na lápide em que está enterrado o artista Marcel Duchamp *"... são sempre os outros que morrem..."*. Porto Alegre, maio 2005.

[41] Lembramos VIRILIO (2000, p.100) faz certa associação, em um de seus textos, sobre a forma de conduzir veículos e a forma de conduzir relações sociais, dizendo que existe aí uma certa conexão. Ao falar sobre o ato de conduzir um veículo, o autor nos diz que isso se

meio do 'jeitinho brasileiro', para adquirir propósitos pessoais[42]. Esta última posição nos coloca frente a uma certa hierarquia de poder em que uns tem mais benefícios e possibilidades do que outros.

Ao comentar as idéias de Da Matta, Figueiredo (1995) salienta que para este autor, parece existir, entre muitos brasileiros, uma oscilação ou dualidade entre duas diferentes posturas, adotadas alternadamente, conforme a conveniência. Simultaneamente, Figueiredo (1995) ressalta que o indivíduo capaz de estabelecer este tipo de relação com o mundo dos valores e normas está, na verdade, se identificando

> "*... a uma outra lei que não é nem a lei dos vínculos afetivos e das lealdades, nem a dos contratos e regras impessoais: é a lei do sucesso instrumental a qualquer preço e sem limites, conhecida entre nós como 'lei de Gerson', o que o coloca na condição inequívoca e paradoxal de um supersujeito insubmisso, de um sujeito não assujeitado, não comprometido, livre de contradições íntimas, sem culpa e sem vergonha."*[43].

Como sabemos, esta lei, com certo caráter perverso[44], é a de levar vantagem em tudo com o objetivo de se sair bem a qualquer custo[45].

Podemos encontrar diversos exemplos desta postura entre muitos motoristas que sempre tentam dar um 'jeitinho' de ultrapassar, mesmo tendo que passar em locais impróprios, tentando chegar a tempo, uma vez que saíram atrasados e assim por diante. Vale tudo, ao que parece, nestes casos, para que se possa chegar antes - mas este antes às vezes é cinco minutos.

---

aprende: *"Aprendendo a conduzir não apenas carros e caminhões, mas também relações sociais"*.

[42] Cabe lembrarmos DA MATTA (1988 p. 211-212) ao comentar sobre esta postura brasileira, se refere a algo de um certo atraso, em que geralmente está presente a: *"... violenta expressão 'Você sabe com quem está falando?', no escândalo do nepotismo e da crua corrupção, ou na suavidade do 'pistolão' e do 'jeitinho'."*. Este autor também nos sugere que: *"Devemos ser mais conscientes da interação entre a nação (com seu código individualista e igualitário) e a sociedade (com seus valores holísticos e hierárquicos) e de como os próprios brasileiros usam esta aparente contradição positivamente."*

[43] FIGUEIREDO (1995, p. 45-46)

[44] Sobre esta perversidade, ver também GOLDENBERG (1997, p. 253).

[45] Cabe lembrarmos junto ESTACOLCHIC (1997, p.66 e p. 70) que há em nosso tempo uma *"... tentativa de desconhecer que o ato da palavra requer uma dimensão de verdade. Esta dimensão é imprescindível, porque se não for assim concebida cai-se simplesmente na lei da selva; o triunfo do mais forte ou astucioso, onde todas as traições são factíveis e ainda desejáveis."* . Este mesmo autor comenta que o que importa é o benefício.

Como bem lembra coloquialmente, em entrevista, Da Matta (2000), neste caso:

> *"... eu hierarquizo o espaço público e dentro dele o trânsito de acordo com os meus interesses particulares. (...) Se vou pegar um avião e estou atrasado, começo a ziguezaguear na frente dos outros carros, porque as pessoas devem compreender, obviamente, que eu estou com pressa. Falta ao motorista que pensa assim um componente fundamental em qualquer democracia, que é a agenda. Se você precisa chegar no aeroporto a uma determinada hora, tem que se programar e não pôr em risco a sua vida e a dos outros*.".

Cabe notar que este tipo de postura de certos motoristas, que remete a aspectos que somos tentados de qualificar de *pré-modernos* em nossos hábitos, procedimentos e valores[46] são, na verdade, como sublinha Figueiredo (1995), apoiando-se nas análises de Schwartz, parte de nossa maneira de entrar na modernidade e de sermos modernos. Efetivamente, a coexistência do antigo e do novo, para países como o Brasil, é central, na medida em que fomos "*incorporados ao mercado mundial - ao mundo moderno - na qualidade de econômica e socialmente atrasados, de fornecedores de matéria prima e de trabalho barato*", e a nossa ligação com o novo ocorre estruturalmente através do *"atraso social que se reproduz em lugar de se extinguir".*[47]

Deste modo, a partir do estudo de Schwartz, Figueiredo (1995) diferencia dois regimes de sociabilidade: o das relações entre senhores e escravos (estes últimos reduzidos à mera condição de força bruta de trabalho, excluídos da humanidade), regidas predominantemente pela lógica do lucro e do uso; as relações entre proprietários e homens formalmente livres mas pobres, submetidos, por um lado, à lógica racional e econômica, que privilegia o desempenho, a competência e o mérito individual, própria do regime assalariado, e da prestação de serviços; e por outro, à lógica do favor, do apadrinhamento e do clientelismo. Figueiredo (1995) salienta, neste quadro, que os proprietários transitavam entre estes dois regimes de sociabilidade, ao

---

[46] *Pré-modernos,* já que entendemos, junto com Figueiredo, que o indivíduo livre conquista o status de sujeito na acepção *moderna* do termo, na medida em que se torna autônomo, ou seja, capaz *"... de gerar leis e viver sob o império das leis por si mesmo consagradas..."*, sejam estas leis que regulam a sua vida pública e a de todos, sejam as leis auto-impostas a sua existência livre e privada. Ver FIGUEIREDO (1995, p. 30)

[47] SCHWARTZ, apud FIGUEIREDO (1995, p.46-47)

sabor de suas conveniências. E, observação decisiva, nos faz compreender que podemos encontrar, talvez, nesta "*volubilidade caprichosa*" - que fazia *"... de um "grande", ora um grande pai, ora um grande e frio explorador, ora um grande delinqüente (e todas estas posições estão contidas na frase "para os amigos tudo, para os outros a lei")..."*[48]- , a raiz histórica da postura contemporânea daquele que, como lembrado acima, almeja levar vantagem em tudo, com o objetivo de se sair bem a qualquer custo.

Ainda em relação a esta *volubilidade caprichosa*, e a sua tortuosa herança no Brasil contemporâneo, e particularmente no campo das relações inter-pessoais no trânsito de muitas metrópoles brasileiras, em que muitos motoristas cotidianamente infringem a Lei, cabe lembrar outra observação fundamental de Figueiredo (1995, p. 48):

> "... *estamos acostumados a reconhecer no Brasil uma propensão notável à transgressão das leis, à transgressão das regras; ora, o que a análise de Schwartz nos faz entender é que não se trata apenas de uma generalizada tendência a transgredir, o que apontaria apenas para a fragilidade das leis – e das nossas subjetividades – em comparação com a sua força nas metrópoles modernas, mas de uma verdadeira lei da transgressão que regula e legitima, num plano meta-cultural, as inúmeras ocorrências transgressivas de que nossas vidas são feitas. E é assim porque, embora sendo um traço da classe dominante, o capricho pode-se impor e realmente impôs-se mesmo fora do círculo dos que de fato pertenciam à elite econômica e política mas a ela aderiam e se assemelhavam* ..."

Acreditamos que estas considerações são muito relevantes para refletirmos sobre as relações no trânsito. Em muitas circunstâncias, parecemos encontrar outras leis, neste meio de convívio, diferentes das Leis formalmente vigentes na República Brasileira.

Lembramos, entretanto, com Cícero (1995, p. 205-206), que a finalidade dos textos legais que regulamentam as modalidades de circulação, com vistas ao ordenamento do trânsito, é de restringir no espaço público a liberdade de locomoção apenas enquanto isso se faz necessário para garantir um mínimo de segurança tanto para quem se locomove, em veículo ou a pé, quanto para quem permanece estacionado. Em outras palavras, como ressalta, é *"... para*

---

[48] FIGUEIREDO (1995, p. 47).

garantir a cada um e a todos a máxima liberdade de se locomover, compatível com o mínimo de ameaça para a segurança própria e alheia, que, em logradouros públicos, a locomoção de todos é submetida a um mínimo de restrições convencionais." Deste modo, a função destes textos, que representam uma *"... aplicação direta do princípio do direito à esfera da locomoção no espaço público",* é de "...*compatibilizar formalmente a liberdade de locomoção de todas as pessoas, através da contenção da locomoção individual no interior dos limites de sua própria universalizaçã*o".

Como este autor aponta, lidamos aqui com elementos muito relacionados à liberdade de transitar das pessoas, que devem ser orientadas e determinadas por princípios comuns "... *que não favoreçam ou prejudiquem qualquer segmento particular da sociedade*." Existe, porém, como sabemos, um descompasso entre o funcionamento na prática e a relação ideal de como deveria funcionar.

Cícero (1995, p.204) nos lembra ainda que: *"Quando interpelados, alguns infratores racionalizam o seu comportamento com a alegação de que, em país em que tantas leis mais sérias são infringidas impunemente, há algo de frívolo na preocupação com leis do trânsito."* Talvez em nome disso tenhamos tantas mortes no trânsito brasileiro. Percebemos que muitas vezes o deslocamento é tratado com desconsideração, assim como as leis que o ordenam, sendo que parece importante apenas o lugar de chegada.

Cabe aqui lembrarmos um chavão, uma frase dita por muitos jovens: 'não vai dar nada'. É como se houvesse uma desconsideração do percurso[49] e das leis que permeiam esta circulação. Sendo que muitas vezes os motoristas arriscam imprudentemente e nada acontece. O que leva ao raciocínio de que 'nada irá acontecer', mesmo quando se tem a oportunidade de ver o que acontece com outros.

Lembramos também do ditado popular, muitas vezes dito às crianças, 'quem brinca com fogo pode se queimar'. Efetivamente, em algumas situações o motorista parece estar tentando ver até onde pode ir. Em vez do limite quanto

---

[49] Lembramos VIRILIO (2000, p. 100) quando nos lembra que *" Ser humano é ser trajeto"*, lembrando que o trajeto que fazemos está relacionado a nossa vida. Este autor faz também uma certa associação entre sujeito e objeto, objetividade e subjetividade, salientando que estas dualidades estão interligadas por um trajeto. Pode existir o carro e a pessoa, mas o importante

às possibilidades de agir no trânsito partir de si, na relação com o risco, se repete a crença, muito comum na sociedade brasileira, de que o limite pode ser alongado até distender completamente, em algumas situações não suportar mais a pressão e arrebentar. Situação semelhante à borracha de um bodoque, ao ser puxada várias vezes para lançar as pedras no alvo, a borracha pode cansar e arrebentar, e aí, geralmente, a pedra se volta contra o atirador. O que no caso do trânsito pode se explicitar na morte de alguém que, no caso, nem sempre é o causador do acidente.

Percebemos em nossa relação com o trânsito que muitos motoristas dirigem em velocidade acima do permitido para a via, passam em sinal vermelho, andam em ruas na contramão, fazem ultrapassagens indevidas, ou seja, há um jeitinho muito peculiar de muitos brasileiros ao se relacionar com trânsito.

Tanto que alguns motoristas comentam que no trânsito dos veículos, no Brasil, há uma lógica própria que determina o seu funcionamento. E para circular, cabe entrar nesta lógica ou será 'excluído'[50] deste meio. Podemos pensar que há um certo movimento de massificação no trânsito, em que todos circulam num mesmo espaço, mas se encontram isolados cada um dentro do seu veículo, como uma certa medida de proteção, andando em fluxos, que aspiram à continuidade, mas na realidade operam com várias interrupções.

É importante salientarmos, mais uma vez, que o trânsito opera a partir de uma referência igualitária, ou seja, as leis que regulam o seu funcionamento são iguais para todos. Percebemos, entretanto, que a relação de muitos brasileiros com os sistemas igualitários é contraditória, na medida em que nossa sociedade parece, marcadamente, carregar uma certa dualidade. Isso está muito presente no trânsito. Em muitas situações o condutor está tentando

---

é o percurso que se poderá fazer a partir desta relação, sendo que ao desconsiderar esse trajeto é como se o motorista estivesse também não dando relevância a sua vida.

[50] Poderíamos associar a este 'excluído', o atropelado, que pode tanto ser aquele pedestre que é literalmente atropelado, como também, aquele motorista que atropela outro que está em uma marcha mais lenta. Podemos pensar também em um atropelamento mais metafórico, que é aquele em que os passantes se sentem oprimidos pelo modo de funcionamento do trânsito. Mesmo não sendo agredidos fisicamente, se sentem agredidos emocionalmente pela invasão do espaço público por veículos velozes, impossibilitando em alguns locais até mesmo de atravessar uma rua. O que nos leva a pensar em um espaço urbano, que em alguns locais, não abre possibilidade para transitar mais lentamente, mas apenas na velocidade motorizada.

resolver seu problema particular no espaço público, e ao fazê-lo, tende a não respeitar as leis instituídas na sociedade em que vive[51].

Como aponta Da Matta (2002), o trânsito também é um sistema hierárquico: o que está em primeiro lugar são os problemas e as necessidades particulares de cada um[52]. Não se costuma pensar o trânsito como espaço de circulação em que todos têm direito a transitar. Como sabemos, duas pessoas, e ainda mais dois veículos, não podem ocupar, ao mesmo tempo, o mesmo lugar no espaço, senão certamente isso ocasionará acidentes.

As observações de Da Matta nos trazem de volta a Arendt (1999, p.80-81), quando comenta que nossas necessidades particulares têm uma maior urgência em relação a qualquer aspecto do mundo comum, e que o comum parece ter perdido seu valor e o espaço privado tradicional deixado de existir. Neste contexto, as pessoas se defendem de ser vistas e escutadas, assim como de ver e escutar os outros, já que há um excesso de publicidade e uma fuga para um mundo particular.

Cabe lembrar que a autora diferencia o particular do comum ao apontar, em primeiro lugar, que *"... nossas posses particulares, que usamos e consumimos diariamente, são muito mais urgentemente necessárias que qualquer parte do mundo comum; sem a propriedade, como disse Locke, <de nada nos vale o comum>."* Em segundo lugar, nos lembra que as quatro paredes da propriedade particular nos protegem do mundo externo, já que *"Uma existência vivida inteiramente em público, na presença de outros, torna-se, como diríamos, superficial."*

Cabe pensarmos que em muitas situações os motoristas se isolam em um mundo particular, dentro dos seus veículos, certamente em uma necessidade de se isolar para produzir uma certa sombra no que há de publicidade excessiva na cidade contemporânea.

---

[51] Poderíamos dizer, retomando o termo usado por Figueiredo, que, neste caso, o condutor tende a agir como um *mero indivíduo.* Cabe observar que segundo FIGUEIREDO (1995, p. 38), meros indivíduos "*gozam de uma precária e discutível independência de vínculos e obrigações*" e "*ficam reduzidos à condição de objetos de uso alheio e submetidos a formas autoritárias de controle: por exemplo a de uma lei impessoal que os transcende, que deles não emanou, na qual não se reconhecem e se concretiza apenas na presença de uma autoridade responsável pela efetuação dos procedimentos disciplinares*". Como não pensar, com este exemplo dado por Figueiredo, no caso dos condutores acima referidos?

[52] Da Matta, O Estado de São Paulo, São Paulo: 19 setembro 2002.

Também lembramos que, no Brasil, estas características citadas anteriormente se encontram mais acentuadas, na medida em que os lugares do familiar, do privado e do público estão um pouco mais indiferenciados do que em alguns países da Europa, por exemplo, mais referidos a um sistema de valores igualitários, com uma definição mais diferenciada dos espaços. O que talvez também propicie que na França, por exemplo, as mortes por acidente de trânsito não sejam uma preocupação tão relevante, por não ocorrerem em números tão elevados.

Os impasses que perpassam as relações no espaço do trânsito no Brasil estão também relacionados, como aponta Da Matta (2000), ao fato de vivermos em uma sociedade em parte hierárquica, e de, em nossas vias de circulação, nos depararmos com um sistema igualitário[53]. Sendo que estas duas referências entram em choque e colocam em cena muitos dos conflitos já existentes na sociedade, que se acentuam neste meio. Salientamos também junto a este autor que o trânsito deveria ser um espaço democrático de circulação que viabilizasse o ir e vir, tanto de pedestres como de motoristas.

No entanto, o que se mostra no trânsito, nos remetendo a Vasconcellos (1999), é uma realidade em que a circulação, necessidade premente nas vastas metrópoles do Brasil contemporâneo, está associada a um certo tipo de desenvolvimento econômico, no contexto do qual o uso do automóvel está, muitas vezes, entrelaçado à busca de ascensão social a qualquer custo, que resulta, freqüentemente, numa banalização das atitudes violentas vivenciadas no trânsito. Lembrando novamente Vasconcellos (1999, p. 254), parafraseando Fernando Pessoa, poderíamos, nós também, afirmar: *"circular é preciso, viver não é preciso"*.

Considerando o conjunto complexo de parâmetros que envolvem as relações sociais no espaço da circulação de pessoas e veículos, na metrópole contemporânea, e no Brasil, parece pertinente, agora, tentarmos entender como a psicologia entrou nesta área.

A psicologia, ciência que estuda os comportamentos humanos, configura, simultaneamente, um campo diversificado de práticas profissionais -

---

[53] Lembramos DA MATTA (Jornal do Brasil, Rio de Janeiro: 13 agosto 2000) quando nos diz que *"Uma das questões fundamentais do trânsito é que ele coloca, de forma muito nítida, a questão da igualdade. Ninguém pode ter privilégio."*

dentro do qual desenvolvemos a nossa trajetória pessoal de trabalho-. Em sua lida com as questões relacionadas ao trânsito, inicialmente atuou na prática de avaliação psicotécnica de condutores.

Iremos, no próximo segmento, evocar esta abordagem inicial e examinar a influência que ainda hoje exerce na prática profissional de muitos psicólogos que atuam na área do trânsito.

2.2. A entrada da psicologia na área do trânsito e os limites da previsibilidade.

Cabe lembrar que o comportamento dos condutores foi progressivamente se constituindo em objeto de uma nova área de conhecimento, que se convencionou chamar de *psicologia do trânsito*, e que testes psicológicos foram, neste contexto, incorporados às exigências necessárias para a obtenção das carteiras de motorista.

Vale ressaltar também que a autora desta dissertação tem trabalhado, há aproximadamente quatro anos, com avaliação psicológica de motoristas, trazendo para o presente estudo muitos questionamentos suscitados a partir deste trabalho, principalmente no que concerne à limitação deste tipo de atuação frente à complexidade de questões envolvidas no trânsito.

Neste contexto, julgamos necessário recolher subsídios que nos permitem melhor compreender a história da psicologia nesta área, sendo que o trânsito foi uma das primeiras áreas de atuação da psicologia no Brasil.

Rozestraten (2003), ao evocar os primórdios da psicologia do trânsito, em Nova York, em 1910, com Hugo Münsterberg, salienta que este foi aluno de Wundt (personagem importante da área da psicologia comportamental), sendo o primeiro psicólogo a aplicar testes com motoristas de bonde. Hoffmann (2003), por sua vez, aponta que a psicologia do trânsito surgiu, no Brasil, em 1926, com o trabalho do engenheiro Roberto Mangé (que realizou seleção e orientação de ferroviários em São Paulo) e indica que, em 1951 foi posto em prática o decreto-lei que determinava a realização do exame psicotécnico (uso de testes para avaliar o comportamento humano) para todos os que desejassem ser motoristas profissionais.

Ao que nos parece, a psicologia do trânsito se preocupou de modo mais exclusivo, nos seus primórdios, com a dimensão instrumental das avaliações e das habilidades necessárias para dirigir.

Uma mudança de postura se configura na área em pauta, a partir de 1997, com a emergência de um amplo debate sobre as questões relacionadas à circulação humana, que leva os psicólogos a repensar seu lugar. A partir deste momento emerge, no campo da psicologia, uma visão mais humanizada da circulação, bem como um novo questionamento dos problemas relacionados ao trânsito, que passam a ser discutidos enquanto questões relacionadas a políticas de saúde e educação, e não apenas pertinentes à segurança pública.

Os fatores psicológicos associados à circulação e ao grande número de acidentes são então discutidos no contexto de uma análise da desorganização do trânsito moderno. Busca-se situar o trabalho do psicólogo dentro de uma abordagem interdisciplinar do trânsito, e ressalta-se a importância do comprometimento e da responsabilização, frente ao fator de risco humano, e a recorrência trágica de um grande número de acidentes. A abrangência da psicologia do trânsito é ampliada para todos os psicólogos que de alguma forma desenvolvem atividade junto a motoristas e não só àqueles que desenvolvem atividade de avaliação para obtenção da carteira. Os profissionais que trabalham com avaliação de candidatos a condutores, a partir de 1997, foram exigidos a obter uma formação unificada - curso de extensão além da formação de psicólogo oferecida pelas universidades.

Poderíamos dizer que atualmente caberia à Psicologia assumir o seu lugar na multiplicidade e complexidade de fenômenos que envolvem o trânsito, propondo-se a novas formas de abrangência[54] para uma compreensão mais ampla dos aspectos históricos e contemporâneos no transitar.

No entanto não podemos deixar de ressaltar que estas propostas ainda estão em um processo lento de assimilação e implementação, no que se refere à formação e atuação dos profissionais que trabalham na área da *psicologia do trânsito.* Principalmente os que fazem avaliação. Na medida em que ainda

---

[54] Ver sobre estes aspectos em artigo publicado pelo Conselho Federal de Psicologia, Abril 2005. Disponível em: http://www.pol.org.br/publicacoes/pdf/jornal81/Jornal81-05.pdf. Acesso em 05 de 2007.

carregam em sua prática, traços de um profissional ‘testólogo’ - resquícios da própria origem deste trabalho que é o da psicologia comportamental.

Em se tratando da avaliação de comportamentos, percebemos que está sustentada na aplicação de testes, instrumental, em muitas circunstâncias, limitado.

Efetivamente, a pessoa que está sendo avaliada pode ter um bom desempenho nos testes que avaliam medidas de atenção e raciocínio mas, no entanto, apresentar uma postura conflituosa no convívio social, com dificuldade em respeitar o espaço do outro.

Há casos em que as pessoas obtêm um bom resultado nos testes, mas se envolvem em acidentes, às vezes por atitudes inesperadas frente a algo que fracassou em seu dia-a-dia e acaba interferindo na sua direção, seja acelerando o veículo, ou ficando desligado por alguns instantes. Existem também situações em que as pessoas não obtêm um bom desempenho nos testes, seja por insegurança ou estranhamento frente à situação nova que representa a avaliação psicológica. Porém, embora sejam mais lentas, apresentam clareza, consciência do funcionamento do trânsito e da responsabilização necessária no espaço de circulação.

Podemos inferir, subseqüentemente, que a avaliação das medidas de comportamento, tendo em vista à aptidão para condutores, é restrita, está referida a um determinado instante e supõe algo estático, já que podem acontecer eventos que alteram a conduta do motorista.

As potencialidades de desempenho do próprio avaliado, na situação da avaliação, podem mudar conforme o grau de interação durante a avaliação, pois estão muito associadas ao contexto social no qual a pessoa está inserida, freqüentemente diferente da situação e da temporalidade imposta pela técnica dos testes. Muitos são os aspectos que podem alterar as condições avaliadas pelo psicólogo.

Avaliar com a utilização de testes implica muitas vezes em tentar ‘enquadrar’ o avaliando, em um determinado manual ou tabela de percentil (percentual esperado como resultado na testagem, geralmente nível inferior, médio e superior). Geralmente, a medida de comportamento parte de um conceito padrão do que seja o esperado, seguindo um modelo externo à pessoa em avaliação, que pressupõe a existência de uma verdade essencial

do sujeito, que o teste viria apenas revelar. Neste contexto, o conhecimento dito científico contido nos testes permitiria uma previsão do comportamento futuro do indivíduo frente a diversas situações.

Ora, os testes são elaborados levando em conta uma média quantitativa de pessoas examinadas, em determinado meio e época. A partir de uma amostragem, são encontradas médias e construídos padrões quantitativos através dos quais os comportamentos são medidos. Os resultados esperados em uma testagem têm em vista elementos que foram comprovados, regulamentados e têm amparo legal para ser utilizados.

Esta forma de avaliar, baseada apenas na aplicação de testes, e na expectativa de sempre encontrar um modelo conforme o do manual e das tabelas, nos lembra a história de Procrusto[55].

Segundo reza a lenda, Procrusto vivia em um meio onde havia gigantes e grandes gigantes. Para que não houvesse mais diferenças, decidiu cortar as pernas dos grandes e espichar a dos que não eram gigantes. Para que a sociedade se desenvolvesse acreditava que era importante manter a igualdade desta forma. Não entendia isso como crueldade. Até que Teseu veio, questionou Procrusto sobre sua postura, matou-o e alertou para a injustiça que estava fazendo em nome da aspiração a uma igualdade aparente. A lenda, de certo modo, aponta para a necessidade, na busca do estabelecimento da igualdade, de ir para além das aparências para as quais as medidas quantitativas apontam.

Podemos nos perguntar sobre o quanto ficamos suscetíveis a nos tornarmos Procrustos, frente ao que é diferente do padrão esperado, se não tivermos uma atenção diferenciada para as dimensões subjetiva e social, que escapam à apreensão dos testes, bem como à uma avaliação, e que estão profundamente interligadas ao que acontece no trânsito.

Importante lembrarmos, também, que a avaliação psicológica na área do trânsito, compreende recorte de momento circunstancial da vida de uma pessoa, com finalidade específica, na qual se busca apreender alguns

[55] A autora rememora que a primeira vez que escutou falar na cama de Procrusto, foi quando trabalhava com atendimento psicológico a portadores de necessidades especiais, em Fortaleza dos Valos, uma cidade do interior do RS - antes de vir morar em POA e trabalhar na área do trânsito -, lendo texto que abordava questões associadas à aprendizagem escolar e à tentativa de enquadramento do aluno a um padrão, bem como, à exclusão do que se mostra diferente.

elementos indicativos do grau de importância da habilitação para ela, bem como habilidades necessárias para dirigir.

Os testes são utilizados na tentativa de verificar habilidades (atenção, coordenação motora, raciocínio) e aspectos da personalidade, procurando oferecer uma certa previsibilidade sobre o comportamento humano. Efetivamente oferecem, ao psicólogo, algumas referências sobre o estado conjuntural da pessoa. Raramente, entretanto, permitem apreender em que contexto de experiência seus comportamentos se situam e ainda menos o que significam para a pessoa que está sendo avaliada.

No processo avaliativo, faz-se necessário uma antecipação temporal, que exige uma previsão do que poderá vir a acontecer. Este prognóstico pode ser realizado a partir do uso de testes e da realização de breve conversa, que auxiliam na elaboração de um resultado. No entanto, há muitos elementos que não podem ser apreendidos em uma avaliação, entre os quais a forma como a pessoa reage às frustrações que vivencia no cotidiano, que surgem geralmente de maneira inesperada.

Cabe lembrarmos, também, a respeito da aparente previsibilidade de que disporíamos sobre os acontecimentos, o comentário de Virilio (1994, p.99): *"Vontade de tudo ver, de tudo saber a cada instante, em todo lugar, vontade de iluminação generalizada, uma outra versão científica do olho de Deus que proibirá para sempre a surpresa, o acidente, a irrupção do intempestivo."*

Este autor nos aponta a busca pela onipotência, à vontade de tudo ver e controlar, como características presentes nas formas contemporâneas de relacionamento.

Podemos pensar que alguns acidentes de trânsito ocorrem em função do sentimento de onipotência dos motoristas, permeados pela idéia de que nunca irá acontecer nada consigo. Sentem-se protegidos pela certeza da qual nos fala Virilio (1994) e são surpreendidos pela incerteza de algo que escapa ao controle.

Como já vimos anteriormente, pontos ordenadores são fundamentais para o funcionamento do trânsito. Normas e regras orientadoras do trânsito existem em razão da necessidade de ordenação e de planejamento do uso deste espaço de circulação, pelos mais diversos corpos e veículos.

A previsibilidade, entretanto, tem seus limites. Por isso acreditamos que é importante aprender a conviver com o inesperado, pois o limiar de certeza é muito tênue, num espaço compartilhado por uma multiplicidade de cidadãos, profundamente marcados por tensões, muitas vezes provenientes do excesso de estímulos oferecidos na esfera pública.

O espaço do trânsito efetivamente é um espaço público de circulação, com regras comuns de uso, que visam garantir o respeito do direito de cada um. Entretanto, com freqüência, alguns condutores de veículos se consideram proprietários da rua, fechados em suas cápsulas móveis. E alguns pedestres parecem estar caminhando sozinhos, em um tempo outro que parece desconsiderar o cuidado necessário com a rapidez urbana. Estas duas posturas caracterizam, em parte, uma utilização do espaço público de forma particular, denotando um certo desrespeito às regras de sua utilização, instituídas por leis. O problema é o efeito destas posições, que em algumas situações apresenta decorrências irreversíveis como os acidentes de trânsito.

Neste contexto, retomando a temática da psicologia no trânsito, cabe enfatizar que a psicologia também tem que aprender a conviver com a limitação, com a impossibilidade de tudo prever, pois não é o olho de Deus.

Ora, sabemos que há imprevisibilidade quanto ao agir do motorista e do pedestre. Este agir está atrelado a condições particulares do momento, da finalidade e das características encontradas no percurso que escapam a qualquer apreensão, principalmente ao consideramos os efeitos subjetivos da modernidade na forma de ser e agir do habitante da cidade contemporânea, a que nos referimos anteriormente em nosso texto.

Um dos pontos a ser pensado junto à psicologia na área do trânsito é a forma como convivemos com a imprevisibilidade humana. Ao considerar esta última, como inerente à vida, inevitável, podemos ampliar os aspectos que envolvem as relações no trânsito.

Se, ao abordar questões relacionadas ao trânsito, o psicólogo ficar preso à avaliação psicológica e tomar por base só os dados do resultado dos testes, ficará restrito à repetição de algo esperado, pois o teste propõe a captura de um certo automatismo da repetição, em que características de atenção, raciocínio e forma de construir o traçado devem se repetir sempre da mesma forma.

Parece muito mais frutífero, entretanto, partir do princípio de que estamos perpassados por algo que nos escapa ao controle, logo, que as questões que perpassam o trânsito estão muito entrelaçadas a conflitos sociais, provenientes da forma como nós brasileiros encaramos a modernidade.

Acreditamos, assim, que possamos ver o transitar humano de um modo mais amplo, com um entendimento mais aberto das intersecções relacionadas ao momento histórico que estamos vivendo, muito expresso na circulação pública e nas relações vivenciadas no trânsito.

Ao pensarmos no trânsito e em sua relação com a previsibilidade, encontramos um problema, pois estamos frente a uma realidade propícia ao imprevisto. Embora exista um conjunto de normas e regras que regulam e orientam como o trânsito deve funcionar, a partir de uma previsibilidade baseada em dados da engenharia de tráfego, que parte de uma antecipação do que possa vir acontecer nas vias de trânsito, estas normas nem sempre são seguidas. Se fossem utilizadas, provavelmente, os deslocamentos ocorreriam dentro de um fluxo que teria uma maior constância, sem tantos acidentes.

Consideramos que, tanto o motorista como o psicólogo que faz avaliações de condutores, estão permeados pela necessidade de uma certa previsibilidade. O motorista, porque em alguns casos tenta prever e até consegue prevenir acidentes, antecipando o que os outros condutores poderão fazer, mas esta lógica defensiva[56] também é muito sujeita a falhas. E o psicólogo, frente a uma avaliação na área do trânsito, é demandado a fazer uma certa pré-visão, antecipação temporal do comportamento humano, porém como já pudemos perceber, estes comportamentos estão referidos a muitos fatores que não são totalmente apreendidos em uma avaliação psicológica, por estarem em muitas situações entrelaçados a algo da não possibilidade de antecipação.

Na medida em que estamos frente a algo que se apresenta de modo diferenciado, que não responde a uma mesma lógica, nos vemos confrontados com limites que geralmente nos desorganizam. Pois as previsões estão

---

[56] Lógica que está associada à *direção defensiva* que é um dos itens de estudo e treinamento, na formação teórica e prática, dos motoristas brasileiros, com vistas à redução do número de acidentes. Medidas implantadas com novo Código de Trânsito.

relacionadas a um saber elaborado a partir da repetição de uma uniformidade. Como se estivéssemos perpassados por sentidos unívocos que sempre irão se evidenciar da forma igual. Porém mesmo que seja feita uma investigação rigorosa, na tentativa de prever 'todas' as possibilidades, ainda assim estaremos sujeitos ao erro.

Lembramos a postura do policial francês no conto da Carta Roubada, de Edgar Alan Poe[57]. Esta narrativa relata o caminho percorrido para encontrar uma carta que foi roubada, sendo que a pessoa que foi roubada sabe quem a roubou e oferece uma grande recompensa para quem encontrar a carta. O chefe de polícia francês que deu início às buscas, passa durante dezoito meses fazendo várias vistorias minuciosas, procurando em diversos lugares que poderiam oferecer refúgio para a carta. Já cansado de suas buscas e desapontado com seu insucesso, pede ajuda ao talentoso detetive Dupin, a quem relata algumas informações sobre o caso. O detetive em uma visita à pessoa que estava em posse da carta, observa atentamente o espaço e percebe que há um papel - diferente do descrito pelo policial -, que parece abandonado, todo amassado e modificado, em local aparente e ao mesmo tempo imprevisível. Pelo aspecto alterado o detetive tem a convicção que está diante do objeto procurado. Tendo em vista estes fatos, programa uma segunda visita, em função de ter esquecido propositalmente um objeto na sala em que estavam. No segundo encontro aproveita momento de distração do dono da casa e troca a carta, por uma de aspecto semelhante e sai do local como se nada tivesse acontecido levando a carta roubada.

Podemos pensar o quanto a busca por garantias de previsibilidade e controle das ações humanas, pode em certos casos nos iludir com uma sapiência que ofereça um excesso de visibilidade que acaba nos impossibilitando de olhar[58] o que se mostra aparente, como o que acontece

---

[57] Este conto foi retomado por Lacan no primeiro texto que inicia os Escritos (1998, pp. 9-66)

[58] Lembramos que o olhar pode recortar produzindo significações, que oferecem uma abertura de sentidos, que não podem ser antecipadas e não estão necessariamente associadas à condição do ver. Nos remetemos ao fotógrafo cego, Evgen Bavcar, que mesmo tendo perdido a visão ainda menino (11 anos) em dois acidentes, faz fotos e vê o mundo de uma forma como muitos que enxergam não vêem. Ao ser questionado em entrevista sobre como faz para ver o que nunca viu antes, o fotografo diz: *"... devo conhecer somente as coisas muito importantes, porque não posso entrar em todos os detalhes. Não posso estudar todos os cartazes de Paris, não me interessa isto. O que me interessa é a maneira como se faz isto. Sei que há muita luz em Paris, iluminando as ruas e os prédios, mas o que me interessa é o sistema, as coisas principais."*. BAVCAR (2001) salienta que olha o mundo e também o recorta com sua câmera

com o policial francês do conto de Poe, que acaba se perdendo em sua multiplicidade de detalhes.

Cabe lembrarmos a citação de Sêneca que Poe (1996, p.63) escreve na epígrafe inicial deste conto: *"Na sabedoria, nada mais odioso que julgar-se sábio."* Ao julgar-se sábio não há possibilidade para o imprevisto, para o questionamento, para a dúvida e tudo parece ser apreendido pelo conhecimento que se supõe ter.

Em nosso trânsito há uma certa sabedoria construída a partir de parâmetros de previsibilidade, mas também estamos referidos a muitas imprevisibilidades ao circularmos, logo temos que poder melhor compreender estes aspectos alusivos ao que não pode ser antecipado.

2.3. A circulação no trânsito em meio à imprevisibilidade

A imprevisibilidade se mostra bastante presente na circulação urbana, está muito associada às ações humanas. Tendo em vista o fato de que circulamos em um espaço público, em que outros sujeitos também fazem seus trajetos que se entrecruzam ao acaso com os nossos, há neste contexto uma dimensão de imprevisibilidade. Principalmente quanto às situações que encontraremos e a forma como iremos reagir a estes inesperados que advém do meio no qual estamos transitando.

Importante considerarmos que, na circunstância específica dos condutores, suas ações compreendem muitas decisões[59], que devem ser tomadas com rapidez, em curto espaço de tempo, estando sujeitos a vários imprevistos que podem surgir, mesmo as vias sendo controladas por sinalizações e determinadas quanto ao seu modo de funcionamento. Esta linearidade pode a qualquer momento ser quebrada, pois o trânsito é formado por pessoas suscetíveis a vários imprevistos.

Lembramos que a velocidade está muito presente na cidade contemporânea, não havendo espaço para imprevistos, enquanto tudo está

---

fotográfica, a partir da memória dos espaços de sua infância, do tempo em que enxergava. Ver em: http://www.ufrgs.br/jornal/setembro2001/entrevista.html, Acesso em 5 de maço de 2007.

[59] Segundo Pierre ANSAY e René SCHOONBRODT (1989, p. 73) o motorista deve, na conduta urbana, tomar em média 42 decisões por minuto, o que representa cansaço psíquico e também pode justificar sua antipatia e reserva cidadina, retomando elementos trazidos por SIMMEL (1979) comentados no capítulo anterior.

andando com rapidez não há problemas. Questionamentos podem surgir na medida em que a velocidade contribua para ocorrerem acidentes, que rompem a precisão dos motores e o fluxo dos veículos, com algo que não estava previsto.

Poderíamos aproximar este algo não previsto a um tempo não programado, não determinado, ou àquilo que Certeau (1994, p.311) denomina de tempo acidentado, que está associado ao indeterminado, ao jamais pensado, ou seja, ao inesperado. Conforme este autor *"O tempo acidentado aparece somente como a noite que constitui um 'acidente' e lacuna na produção."* No entanto é importante considerarmos que de certa forma buscamos muitas vezes preencher este acidente com a razão, com as continuidades, com causas e efeitos aparentes, que se oferecem para encobrir a *obscenidade do indeterminado*.

Podemos dizer com este autor que *"A falha ou o fracasso da razão é precisamente o ponto cego que a faz ter acesso a uma outra dimensão, a de um pensamento, que se articula com o diferente com sua inapreensível necessidade."* Importante pensarmos que os inesperados podem abrir possibilidade para a criação, no rompimento do tempo programado.

Este rompimento nos leva a refletirmos sobre como ficam as possibilidades de lentidão, frente a toda essa necessidade de velocidade, precisão e antecipação. Podemos nos remeter a algumas novas formas de lentidão, que podem propiciar momentos de reflexão - em uma sociedade que espera respostas por reflexo - bem como a abertura para outras dimensões da imprevisibilidade, não necessariamente trágicas.

Relevante lembrarmos alguns elementos relacionados ao fazer uma opção pela lentidão, o que nos remete a algumas idéias trazidas por Denise Sant'anna (2001). Esta autora se refere à lentidão, como um aprender a *conviver com* aquilo que já existe, acolher o tempo, perceber os ritmos, *as imprevisibilidades* e deixar as coisas acontecerem[60].

A lentidão assim entendida possibilita sentir os tempos que variam e alteram o dia e a noite, a sensibilidade frente ao ritmo diferenciado do que ocorre durante o dia, que está geralmente associado à produção, a uma

---

[60] Segundo SANT'ANNA (2001, p. 19) é *"Como se a escolha da lentidão fosse também a possibilidade de suspender o desejo do 'viver sempre mais.'"*

excessiva claridade que possibilita certa percepção, mas às vezes produz também uma certa cegueira para o que só a penumbra e a pouca visibilidade nos permite olhar.

Há um movimento temporal em que a luminosidade se alterna e nos remete ao fato de que um dia vai, vem outro e à noite intercala esta passagem. O sol se põe no horizonte, as possibilidades de visibilidade ficam alteradas. O que tem seus efeitos na forma como a relação com o espaço passa a se dar, em função de um tempo que não é mais o mesmo.

A noite, densa, escura, misteriosa e enigmática possibilita alguns enganos, tropeços, olhares diferentes sobre o que se mostra e/ ou se esconde, na diferença que a penumbra permite ao olhar.

Didi-Huberman (1998, p. 98-99) em seu livro *"O Que Vemos, O Que Nos Olha"*, irá abordar questionamentos referentes à visibilidade dos objetos, especialmente em uma passagem que cita uma lembrança do artista Tony Smith, que é vivida antes do artista se ocupar de suas esculturas, quando circulava por uma auto-estrada, ainda por ser terminada, em Nova Jersey:

> *"Era uma noite escura, e não havia iluminação nem sinalização nas laterais da pista, nem linhas brancas nem retaguardos, nada a não ser o asfalto que atravessava uma paisagem de planícies cercadas de colinas ao longe, mas pontuada por chaminés de fábricas, torres de rede elétrica, fumaças e luzes coloridas. Esse percurso foi uma experiência reveladora."*

Nesta experiência há algo de *imprevisível*. O que está próximo é visto com dificuldade durante a noite[61], uma vez que o percurso é uma estrada em construção, delimitada por um asfalto que é também da *cor da noite*, sem sinalização. O possível a ser vislumbrado é o que está à distância[62] e não pode ser visto em proximidade.

Percebe-se o quanto a proximidade, bem como a claridade do dia e a excessiva visibilidade das coisas, podem nos privar de vê-las. A multiplicidade e a velocidade com que as coisas são oferecidas podem nos levar a sermos

---

[61] Segundo DIDI-HUBERMAN (1998, p. 99): *"...a noite revela para nós a importância dos objetos e a essencial fragilidade deles, ou seja, sua vocação a se perderem para nós exatamente quando nos são mais próximos."*

[62] Lembramos CALVINO (1990, p. 115) ao nos falar de Irene, uma cidade distante que vista de longe parece uma e ao nos aproximarmos se mostra outra.

vistos pelos objetos e não mais os vermos. Diminuindo, deste modo, a possibilidade de contemplação, que a lentidão permitiria, mas também podendo abrir outras múltiplas alternativas.

É possível observar o quanto a contemplação rompe com a lógica incorporada pelo trânsito. Talvez, em muitas situações, o motorista ou o pedestre possa estar vivendo numa certa noite, um momento de lentidão, vivenciado pela perda de visibilidade, em meio a grande intensidade e quantidade de estímulos recebidos na Metrópole.

É de relevância pensarmos junto a Certeau (1994) que *"O tempo acidentado é o que se narra no discurso efetivo da cidade..."* como lugar possível para que surjam outras formas de elaboração e experiência, possibilitando uma nova dimensão que pode viabilizar reflexões que abrem uma ruptura fecunda no pensar e no viver através de um outro acolhimento das imprevisíveis descontinuidades da passagem do tempo.

Consideramos que a noção de tempo acidentado, em Certeau (1994), remete ao que se produz nos *interstícios do tempo* e pode, de algum modo, ser associada a questões levantadas por artistas contemporâneos, a respeito dos *espaços vazios*. Lembramos aqui de uma obra encontrada na Bienal de São Paulo de 2006, trabalho da artista Lara Almarcegui (2006), que se interessou, em seu trabalho, por espaços vazios, criou um *"Guia de Terrenos Baldios de São Paulo"*, na grande metrópole paulista. Fotografou terrenos que não estão ocupados, em locais variados da cidade. Ao recortar estes espaços e apresentar as suas fotos na Bienal, a artista nos convoca a olharmos para esta ausência de construção em determinados pontos. Certamente se não fosse este trabalho, muitos de nós não saberíamos que estes espaços existem. Continuariam onde estão, mas não nos ocuparíamos deles. Uma vez que a artista se ocupou em recortar estes espaços e os trouxe para uma exposição, eles passaram a produzir significação social.

Cabe também trazermos elementos do trabalho da artista plástica gaúcha Maria Helena Bernardes[63] (2003), de nome *"Vaga em Campo de Rejeito"*. A artista teve suas percepções iniciais para esta experiência, nos trajetos pelas ruas de Porto Alegre, quando começou a perceber certos

[63] O relato desta experiência da artista está descrito no livro *"Vaga em campo de rejeito"*, ver em BERNARDES (2003, p. 8-68)

intervalos, espaços vazios delimitados por prédios. Na medida em que Maria Helena se dedicava a observar estes espaços, os passantes a questionavam sobre porque estava olhando para o nada, que eram espaços *entre* prédios vizinhos. No decorrer do trabalho foi observando o quanto as pessoas encontravam dificuldade em perceber os espaços vazios e quando os percebiam já buscavam preenchê-los.

A artista percebeu que uma vaga existe por existirem não vagas em volta, ou seja, *elas existem no lapso do já existente.*

Após estas percepções iniciais, por sugestão de um amigo, a artista decide ir a Arroio dos Ratos, cidade carbonífera do interior do RS, que fica a uma hora de Porto Alegre; embora próxima à capital, nos apresenta uma outra realidade urbana, que parece abandonada. A artista foi a esta cidade, buscando fazer uma experiência com as vagas, e também estava procurando um campo vago, que fosse algo deixado de lado. Encontrou o campo, que é uma área cinza praticamente esquecida, onde na época da mineração (40 anos atrás) eram jogados os restos do carvão considerado sem condições para ser queimado, o que acarretou na improdutividade do campo. Parece que um certo estado de apatia é característico nesta cidade, que ainda vive referida aos 40 anos atrás, sem novas perspectivas de vida.

É em um espaço vazio existente entre a rodoviária e a câmara de vereadores, que tinha formato aproximado de um triângulo, que a artista encontrou a vaga para ser desenvolvida. Passa então à produção da vaga no campo de rejeito, que tem apoio de várias pessoas da cidade.

Neste trabalho percebemos que a artista recorta um espaço vazio e o coloca sobre um campo vazio, ou seja, está trabalhando com isso que *existe no lapso do já existente*, e o *fazendo existir em outro lugar*.

Poderíamos considerar que, ao recortarmos as questões relacionadas à imprevisibilidade, estamos também de algum modo tentando dar forma para algo que parece ser considerado um lapso na continuidade prevista.

Em algumas situações evidenciadas no trânsito, o confronto com o imprevisto pode ocasionar interrupções no fluxo, o que em muitas situações pode ocasionar acidentes, os quais produzem efeitos que geralmente são irreversíveis.

De modo comparável à operação que Maria Helena realizou através de seu trabalho, estamos buscando, ao redigir esta dissertação, operar significações nas nossas vivências - como psicóloga e caminhante atenta ao transitar no espaço urbano - que até então existiam mas não se constituíam em uma experiência narrativa.

Poderíamos dizer, metaforicamente, que ao recortar uma vaga aparentemente desconsiderada - no caso o transitar e o grande número de acidentes nele envolvido - e torná-la algo essencial, a pesquisadora está questionando o que parecia não ter encontrado um sentido, ou seja, de algum modo delimitando *uma vaga em um campo de rejeito*.

Neste campo de vivências indiferenciadas, que muitas vezes é o nosso trânsito, buscamos criar um espaço diferenciado para que sejam retomados aspectos que parecem não serem vistos com suficiente relevância, tanto que os acidentes continuam a se repetir e a nossa sociedade não produz ainda uma reflexão e uma ação à altura dos desafios que a atual situação exige.

Como veremos, de modo mais específico no capítulo a seguir, ao produzir um olhar de estranhamento nas vivências cotidianas, em seu caminhar pela rua e em suas entrevistas como psicóloga avaliadora na área do trânsito, a autora deste estudo, a partir dos fragmentos de vivências - estas associadas à produção de efeitos imediatos -, almeja convocar outras significações possíveis associadas à experiência. Tendo em vista que: *"o conhecimento obtido através de uma experiência que se acumula, que se prolonga, que se desdobra, como numa viagem; o sujeito integrado numa comunidade dispõe de critérios que lhe permitem ir sedimentando as coisas com o tempo."* (Konder, in Benjamin, 1989, p.146)

Voltando as nossas considerações sobre o imprevisível, cabe notar que podemos associá-lo à surpresa. Lembramos Freud (1920g, p. 23), quando comenta que o: *"'Susto', contudo, é o nome que damos ao estado em que alguém fica, quando entrou em perigo sem estar preparado para ele, dando-se ênfase ao fator surpresa.".* Segundo ele, frente a esta situação, há um certo rompimento do escudo protetor, havendo necessidade de dominar os estímulos que irromperam e vinculá-los ao sentido psíquico para que possa se desvencilhar deles. Os sonhos seriam uma das tentativas de resolver esta

angústia inesperada, retornando à cena dolorosa na busca por uma melhor inserção da mesma no campo psíquico.

Cabe também considerarmos a repetição, que não está necessariamente associada ao prazer, mas a muitas situações que produzem dor e sofrimento, e mesmo assim são repetidas. Na busca de um retorno ao inanimado, que é a morte - como algo que está sempre tencionando a vida[64].

No trânsito, estas questões associadas à repetição que tenciona o viver, têm um espaço fortuito para aparecer. Na forma e no grande número de situações, por exemplo, que os condutores podem se envolver em acidentes, de forma rápida e brutal, mostrando o quanto somos frágeis e estamos suscetíveis a muitas situações-limite, que rompem a velocidade e a continuidade dos fatos.

Quanto aos elementos que envolvem as relações no trânsito, consideramos que podem acarretar efeitos irreversíveis, para ambos os que circulam. A imprevisibilidade pode se colocar num encontro impróprio em uma esquina, em uma sinaleira, em uma curva feita em alta velocidade, em uma rua em que o condutor entra na contra mão, na dificuldade em frear no asfalto molhado, em uma preferencial não obedecida, em um pedestre que aparece inesperadamente, em um segundo de distração, enfim em múltiplas situações do dia-a-dia do trânsito que podem fazer com que o condutor perca sua direção. É de relevância considerarmos que as pessoas com seus veículos não circulam sozinhas como às vezes parecem se posicionar, como também, não têm condições de antecipar com precisão exata a forma como o deslocamento irá ocorrer. Logo, muitos acidentes acontecem. Em muitas situações se tenta fazer um apagamento do acontecido, pois o fluxo tem que continuar andando e a vida continua para alguns; talvez possamos pensar em possíveis elaborações e significações, em alguns casos. Trataremos de maneira mais precisa destas questões no próximo capítulo.

---

[64] O texto *"Além do princípio de prazer"* foi escrito em 1919, mas publicado só em 1920. Será citado Schopenhauer *"... a morte é o 'verdadeiro resultado e, até esse ponto, o propósito da vida.'(1851) ..."*. Nesta passagem é possível perceber o quanto FREUD (1920g, p. 60) relaciona vida e morte.

3. Vivências e experiências do transitar na Metrópole

"Humanizamos o que se passa no mundo e em nós, ao falar e, neste falar, aprendemos a ser humanos."

Paul Ricoeur [65]

3.1. Considerações preliminares

Voltamos, neste capítulo final, à questão inicial de pesquisa relativa aos efeitos das relações contemporâneas no transitar, centrando o nosso foco nos acidentes de trânsito, que ainda constituem uma das principais causas de mortalidade em nosso país[66].

Neste contexto, devemos lembrar que os primeiros questionamentos que suscitaram a escrita desta dissertação, foram os vários fragmentos de histórias escutadas nas entrevistas que realizamos há quatro anos, como psicóloga na área do trânsito e que muitos dos elementos trazidos nos relatos que serão apresentados, a seguir, foram recolhidos por mim no curso destas entrevistas[67].

---

[65] RICOEUR, citado por KOLLERITZ (2004).

[66] Cabe lembrar aqui uma série de dados sintéticos, recolhidos numa simples busca no Google, e extraídos de diversos textos, cujas referências encontram-se citadas no final da presente nota de rodapé. Na década de 90, as estatísticas nacionais contabilizaram em média 30 000 óbitos por ano e mais de 340 000 feridos. Em 2001, morreram 30.527 pessoas em acidentes de trânsito. No ano seguinte, esse número aumentou para 32.730. A OMS, que coloca o Brasil entre os países onde há mais mortes no trânsito em todo o mundo, alerta para o fato de que os acidentes de trânsito poderão superar a Aids e os derrames como uma das principais causas de mortes evitáveis até 2020. Segundo a assessora regional de segurança no trânsito da Organização Pan-Americana da Saúde (Opas), Eugênia Rodrigues, os acidentes de trânsito são a segunda causa de mortalidade de jovens do sexo masculino no Brasil, atrás apenas das armas de fogo. As estatísticas de mortalidade por causas publicadas pela Organização Mundial da Saúde (OMS) revelam a dramática situação do Brasil no que se refere à mortalidade por acidentes de trânsito. Para a região Centro-Sul do país (para a qual as estatísticas são de melhor qualidade), os níveis de mortalidade por acidentes de trânsito são muito superiores àqueles observados em países industrializados, ou mesmo àqueles observados na Argentina e Costa Rica. Pesquisa feita em três sites: AcidentesRodoviários.mht, BBCBrasil.mht e SóarmadefogomatamaisqueacidentedetrânsitonoBrasil,apontaespecialista—AgênciaBrasil-Radiobrás.mht . Acesso em 05 março 2007.

[67] Estas avaliações são uma obrigatoriedade em nosso país, mediante exigência presente no código de trânsito, para quem deseja fazer sua primeira habilitação para dirigir carro e/ ou moto e para quem vem renovar carteira de habilitação e trabalha como motorista profissional, dirigindo carro, moto e/ ou veículos mais pesados. Realizei, durantes estes quatro anos,

Nesta perspectiva, iremos trazer alguns testemunhos pessoais, com vistas a oferecer um melhor entendimento da implicação e dos questionamentos apresentados por nós nesta dissertação.

Como ressalta Kolleritz (2004), *"... graças ao testemunho o mundo ausente torna-se disponível; ele multiplica nossa existência, potencializa nossas vivências.".* Apesar de nossa lembrança destas vivências ser sempre lacunar, acreditamos, como aponta este autor, que *"... se os homens querem saber algo é preciso, por vezes, que confiem nesse alguém que lá esteve, e aceitem confiar na percepção de um por lacunar que seja".*[68]

Cabe sublinhar que a enunciação de um testemunho parte do pressuposto de uma confiança na capacidade do outro de presenciar algo[69] e no seu comprometimento em transmiti-lo para terceiros, através da confiança depositada nas palavras.

Se tal confiança pode advir é que *"O gênero testemunhal refere em primeiro lugar uma experiência cognitiva feita de corpo presente: viu-se, ouviu-se algo que agora se transmite sob forma escrita ou oral.".* Deste modo, podemos considerar que o testemunho é válido *"... em princípio, para algo que não é, no momento, alcançável pelos circundantes."* [70]

Buscaremos trazer, entretanto, não apenas fragmentos de vivências de terceiros, recolhidos oralmente, no curso destas entrevistas, mas ainda aspectos de cenas vistas, ouvidas, e sentidas por nós, em nosso transitar como simples, porém atenta, passante, moradora da cidade de Porto Alegre.

---

aproximadamente 50 avaliações por mês, em Centros de Formação de Condutores, local em que as avaliações médicas e psicológicas são realizadas no RS, sendo que no restante do país estas avaliações são feitas em Clínicas. Durante as avaliações são aplicados alguns testes e é realizada uma entrevista. As questões que nortearam o meu diálogo com os candidatos foram: 1- Qual sua idade? 2- Qual sua escolaridade? 2.1- Desenvolve qual atividade profissional? (por quanto tempo ficou no último trabalho? há quanto tempo está no atual?) 3- Com quem você mora? 4- Faz uso de algum medicamento continuado? 4.1- Com que freqüência costuma ingerir bebidas de álcool? E outras drogas? 5. Já sofreu algum acidente de trânsito? (como pedestre, de carona ou como motorista?) 5.1- Como foi esta vivência? 5.2- Representou alguma mudança em sua forma de interagir com o trânsito? 6- O que está lhe fazendo vir buscar esta habilitação ou renovação de carteira para dirigir (moto, carro ou veículos maiores)? 7. O que você acha do trânsito? 7.1- Quais as qualidades que um bom motorista deve ter, em sua opinião? 8. O que você acha das mortes que ocorrem no trânsito? 8.1- Ocorrem muitas? Se sim, por quê? Será que podem diminuir e de que forma?

[68] Neste contexto, o que resta de "... *impartilhável (o que não lembro, o que não posso exatamente transmitir do vivido) serve de fundo ao que é partilhado.".*. KOLLERITZ (2004).

[69] *"A condição de ser confiável para os outros é ser confiável para si mesmo."* KOLLERITZ (2004).

[70] KOLLERITZ (2004)

Procedendo deste modo, tentaremos nos apropriar de nossa própria experiência, e, simultaneamente, buscaremos, através da nossa narrativa, transmiti-la.

Acreditamos, com Benjamin (1994, p. 205), que a narração está associada a *"... uma forma artesanal de comunicação"*, que *"... não está interessada em transmitir o 'puro em si' da coisa narrada como uma informação ou um relatório. Ela mergulha a coisa na vida do narrador para em seguida retirá-la dele. Assim se imprime na narrativa a marca do narrador, como a mão do oleiro na argila do vaso."* [71]

Antes, porém, de iniciarmos a evocação de cenas e vivências de nosso transitar, cabe sublinhar que, ao transitar pelas ruas de uma grande cidade, todos nós nos defrontamos, freqüentemente, com cenas agressivas e que como mostra uma reportagem publicada no jornal Estado de São Paulo, na maior parte das vezes os motoristas se consideram vítimas das agressões[72].

O artigo sintetiza os resultados de uma pesquisa realizada junto a 550 motoristas, em sete capitais do País, e constata que se consideram vítimas de várias agressões, mas nunca agressores. Quando os motoristas são questionados sobre se nos últimos 12 meses foram agredidos: com buzinadas, farol alto, gestos obscenos, agressões e/ ou ameaça ao volante, se sofreram ameaça em que o motorista saiu do veículo ou se sofreram agressões físicas e/ ou com arma, os índices apareceram bem elevados. Mas quando os motoristas têm de responder sobre se agrediram desta forma no trânsito, nos últimos 12 meses, o índice numérico diminuiu significativamente. Evidenciando-se, assim, um pouco da postura de muitos motoristas frente aos problemas com os quais se defrontam no trânsito.

Podemos considerar que os casos de agressividade citados na reportagem, também podem resultar em acidentes de trânsito, pois essas situações revelam impaciência e indiferença com relação ao outro -bem como o esquecimento de que o trânsito é um sistema igualitário que compreende espaço para todos.

---

[71] Como aponta BENJAMIN (1994, p. 201), o narrador retira da experiência o que conta -pode ser da sua ou da contada por outros - e a transmite incorporando o que está narrando a experiência dos seus ouvintes.

[72] Reportagem *"No trânsito, a culpa é sempre do outro"*, Estado de São Paulo, São Paulo: 29 de novembro de 2005.

No quadro da nossa abordagem, a preocupação principal é o acidente de trânsito. Mais importante, talvez, do que procurar culpados, é podermos nos comprometer socialmente com este imponderável, dentro do qual estamos inseridos. O acidente seguirá parecendo uma realidade alheia, da qual tomamos apenas conhecimento, passivamente, através dos jornais ou até mesmo através de terceiros, se não conseguirmos considerá-lo como algo que pode vir a fazer parte da nossa experiência.

3.2 Cenas e vivências em nosso transitar

Relatamos algumas cenas que fizeram parte de nossas vivências como passante-passageira, com olhar atento às modalidades do transitar nas ruas de Porto Alegre. Buscamos, também, trazer algumas estórias de motoristas e de candidatos a motoristas, que circulam nestas ruas e nas rodovias de nosso estado. Procuramos, através destes relatos e dessas estórias, resgatar situações comuns do cotidiano, compartilhadas por muitos daqueles que transitam na cidade, mas nem sempre atentam para a importância e para os significados destas situações. Embora ocorram no espaço público, em que todos circulam, estas situações, efetivamente, parecem, com freqüência, dizer respeito *apenas* a terceiros.

Procuramos ordenar a apresentação das nossas narrativas bem como dos nossos comentários, diferenciando três momentos, em função da respectiva posição temporal de cada um frente à possibilidade ou ao efetivo advento de um acidente: o *Antes*, o *Durante* e o *Depois*. O *Antes* diz respeito a vivências que podem preceder a efetiva ocorrência de um acidente, em outras palavras, à consideração, pelo sujeito, da possibilidade, do advento inesperado do mesmo. No *Durante*, temos tentativas de relato, pelos acidentados, deste advento ou de como testemunhos foram afetados, naquele instante, pelo ocorrido com terceiros, e de quais hipóteses elaboraram, então, a respeito. O *Depois* remete aos posicionamentos possíveis do sujeito frente à dimensão doravante irremediável do acontecido.

Antes, Durante e Depois...

Cada uma das histórias contadas a seguir está situada em um tempo relacionado à vivência do acidente de trânsito.

Em primeiro lugar, temos o *Antes*, com três estórias de pessoas que ainda não vivenciaram acidentes de trânsito. As duas primeiras envolvem condutores que conhecemos quando estavam tentando renovar a sua carteira de habilitação. A terceira envolve um candidato à obtenção da primeira habilitação para dirigir um carro.

Em segundo lugar, temos o *Durante*, segunda parte de nossa narrativa, em que relembramos algumas cenas de acidentes vistas na rua, relatadas a partir de impressões e sensações vividas, por nós, no transitar na Metrópole, mesmo espaço do qual os entrevistados falam. Aqui, entretanto, é a autora que evoca os seus sobressaltos, frente ao impacto que se evidencia no trânsito urbano durante as situações de acidente.

Em terceiro lugar, temos o *Depois*, com estórias de pessoas que já se envolveram em acidentes, seja como condutores, passageiros, ou como alguém que de algum modo foi afetado pelos efeitos de um acidente de trânsito vivido por um ser próximo. Estas histórias foram construídas a partir de entrevistas psicológicas realizadas em função da necessidade da renovação de uma carteira de habilitação e de duas buscas por primeira habilitação para dirigir carro.

Cada uma destas estórias foi nomeada com um título, alusivo a uma dimensão das representações do que está sendo contado.

Cabe ressaltar, finalmente, que mudamos os nomes das pessoas reais com as quais dialogamos, para preservar a sua privacidade.

Antes

A quem devemos cuidar no trânsito?

João, motorista de caminhão há cinco anos, trabalha transportando material para reciclagem. Está com 32 anos. Enfrentou dificuldades desde

pequeno, pois iniciou sua vida no mundo do trabalho muito cedo, o que acabou impossibilitando-o de continuar seus estudos para além da 5ª série.

Durante entrevista, quando conversamos sobre acidentes, João comenta que não sofreu ainda nenhum em sua vida de motorista, a não ser arrancar espelho ou algum 'arranhãozinho' dentro da própria garagem, mas considera o trânsito muito complicado. João acha que ainda não se acidentou, pelo fato de ser muito cuidadoso e contar com um pouco de sorte. Frente ao que vê em seu cotidiano na rua, fica bastante preocupado, com a desatenção dos motoristas em suas manobras, com o desligamento de alguns pedestres ao atravessar a rua, e principalmente com os motoboys que surgem rapidamente em lugares inesperados. João, ao meu ver, entende que cada um está preocupado consigo mesmo, sem perceber que existem outras pessoas.

João aparenta ser uma pessoa tranqüila, e ao mesmo tempo, preocupada com a realidade enfrentada em seu cotidiano. Em nenhum momento de nosso diálogo demonstrou pressa. Parece uma pessoa despreocupada com sua aparência física. Deve ter saído do trabalho como estava vestido, sem nenhum constrangimento por sua forma de vestir. Suas preocupações não parecem estar muito relacionadas à aparência.

Como dirige um veículo pesado no dia-a-dia, João acredita que deve ser mais cuidadoso. Percebe que muitos motoristas de veículos mais leves não têm idéia de que, quando um motorista de caminhão liga a seta para um lado, recua para o outro, é porque dobrará para o lado que a seta está indicando. Só que precisa de um espaço um pouco maior para fazer a curva. Na prática, efetivamente, em muitos casos, os motoristas dos veículos menores aproveitam o recuo para adiantarem-se, e ultrapassar. Se, neste contexto, João não procurasse estar bem atento, já teria, provavelmente, ocorrido vários acidentes, com um carro entrando em sua lateral.

João comenta que um bom motorista deve gostar de dirigir. Tanto que ele até conseguiu um outro trabalho, que não era no trânsito e não se sentiu bem. Resolveu voltar para o trânsito, pois gosta de estar circulando, de estar no movimento. Ali não sente a rotina, sempre encontra coisas novas, em cada percurso que faz. Considera também fundamental ter muita calma. Para ele, não adianta ter pressa. Tem que deixar o trânsito fluir, no seu movimento. *"E os apressados que passem."*

A percepção do João nos lembra que a aparente proteção que as cápsulas automobilísticas oferecem, encobre algo muito frágil: o corpo humano. Este, frente a um choque mais brusco, pode fragmentar-se, despedaçar-se, pela violência do impacto vivenciado, que pode, aliás, ser tanto emocional como físico.

Ao que nos parece, o que João sente em sua lida diária no trânsito, compreende um sentimento de autodefesa, em que está constantemente cuidando para não ser batido por algum outro condutor, também usuário do trânsito, que, em seu compulsivo transitar, produz uma certa cegueira para com seu semelhante, num movimento de auto-centramento que faz com que, muitas vezes, perca a noção de que o outro também 'pode ser eu', em alguma situação diversa a que está vivendo.

João ainda salienta que: *"... no trânsito a gente tem que cuidar para não ser batido."* e relaciona este comentário à grande quantidade de motoristas que vêm tentando passar por cima uns dos outros: *"e se não tivermos cuidado acabamos rapidamente sendo batidos, por alguém*".

Ao evocar o comentário de João, voltamos a pensar sobre o quanto posições e lugares, de um e outro, podem vir a se defrontar no trânsito, produzindo a sensação de uma indiferenciação entre o que é o *meu espaço* e o que é o *espaço do outro.*

Voltamos também à questão, abordada no primeiro capítulo, do aprisionamento das pessoas na sua vivência individual, em que só é visto um único ângulo e não são abertas possibilidades para a necessária apreensão da necessidade do convívio num espaço compartilhado.

Como já apontado, muitos motoristas dirigem como se sua ação ao volante não tivesse importância, conseqüência e muito menos interesse para os outros que também estão circulando por este mesmo espaço. O que leva, por vezes, à tentativa de um motorista se sobrepor ao outro, e de ocupar com seu veículo, o lugar em que o outro já se encontra. Uns se defendem dos outros, na tentativa de se manterem vivos e ilesos de rupturas em suas latarias e corpos.

Tentando sintetizar a singularidade deste *antes* de João, poderíamos dizer que compreende esta postura em que tenta controlar os movimentos a sua volta para não ser batido. Retraído, adota uma postura fortemente

defensiva para com o outro. A princípio, para ele, todo potencial contato com outro motorista requer cautela e cuidado.

Acreditamos, hoje, poder ter percebido um certo fechamento de João em si mesmo, uma postura de defesa, que poderia lhe garantir uma certa precaução contra o excesso de estímulos existentes na metrópole. Mas também favorecer, pelo menos parcialmente, um certo enclausuramento neste *antes*, neste medo antecipado de ser batido por alguém. Mesmo que não tenha de fato vivenciado, *anteriormente*, esta experiência. Quaisquer que sejam as interpretações que possamos desenvolver, há significados mais amplos na postura de João que escapam a nossa apreensão. Cabe ressaltar, entretanto, que a cautela demonstrada por ele parece ter efeitos favoráveis no seu modo de dirigir um veículo.

A pressa e a dificuldade em contemplar

Consigo conversar com Pedro, durante a entrevista, apesar da presença de dois celulares e da sua implícita pressa. Pedro está com 30 anos, fez 2º grau técnico em informática e tem uma empresa nesta área. Comprou a placa de um táxi. Salienta, entretanto, já no início de nosso diálogo, que não irá dirigi-lo. Está buscando carteira que o habilite, por razões burocráticas, apenas por ser proprietário da placa.

Pedro tem aparência jovem, se veste de forma esportiva e simples, mas parece procurar demonstrar uma certa grife em sua forma de vestir. Não demonstra arrogância. Mas parece ser muito solicitado pelos telefones. Esquece de desligar um, que toca inesperadamente. Ele atende e comunica a seu interlocutor que está ocupado. Pede para que o liguem dali algum tempo, quando já estiver liberado.

Dirige carro há cinco anos e diz não ter sofrido nenhum acidente neste período. Comenta que não suportaria trabalhar no trânsito, pois se sente muito perturbado com os engarrafamentos que ocorrem na cidade. Afirma que este é o maior problema do trânsito em Porto Alegre. Salienta que um maior número de viadutos diminuiria o problema, assim como a retirada dos terminais de ônibus do centro. Considera que o deslocamento, principalmente no final da tarde, é muito tumultuado e trancado. Diz que, em algumas situações, acaba tendo que sair neste horário para entregar algum computador ou visitar

clientes, mas procura evitar, porque se sente perdendo tempo. Afinal *"... o tempo passa muito rápido e tem que ser aproveitado..."*.

Faz dez anos que Pedro mora em Porto Alegre. Morava, antes, com seus pais, em uma cidade do interior do RS. É casado há dois anos e não tem filhos. Comenta que a esposa, às vezes, pede para que ele se acalme, mas não adianta. Percebe que está muito agitado, mas não consegue parar.

Desde que veio para a capital tem crescido economicamente e seus negócios andam bem. Almeja comprar mais uma placa de táxi. Acredita que, então, poderá 'descansar': com o seu apartamento, já adquirido, e duas placas de táxi, que ainda demorará um tempo para adquirir, estará tranqüilo e 'poderá viver'.

Sinto, através da conversa, uma inquietude na forma pela qual Pedro apresenta seu atual modo de ser. Esta inquietude se manifesta, no meu entender, de várias formas.

Pedro comenta que parece sentir uma ansiedade, que não sabe de onde vem, mas que o toma de tal forma que mesmo no único dia que não precisa sair de casa - no domingo -, não consegue parar em casa. Acaba inventando alguma coisa para fazer na rua. Às vezes, sublinha, se dá conta que é ele quem cria esta necessidade - por exemplo, um objeto que falta e precisa ser comprado no supermercado, justo neste dia.

Pedro também comenta sobre sua dificuldade em visitar a cidade em que morava antes, *".... aquilo tudo parece muito tranqüilo... visito meu pai,... rapidamente vejo todos os meus amigos, de muitos anos, e estou pronto para voltar..."* (a mãe de Pedro já morreu).

Percebe, quando vai viajar para sua antiga cidade, que alonga a saída. Poderia sair na sexta. Acaba saindo no sábado à tarde. Antecipa seu retorno, que poderia ser na segunda pela manhã, e acaba sendo no domingo logo após o almoço.

Pedro parece sentir uma certa dificuldade frente a este outro tempo, mais lento que as pessoas vivem na cidade de sua infância. Entretanto, este tempo também foi seu tempo, em outro momento de sua vida.

Penso que, subjacente à postura de Pedro, encontramos, quiçá, um certo movimento que o faz protelar a vida, à espera de um outro tempo, em que, finalmente, poderá viver. Em outras palavras, neste momento parece estar

vivendo na exatidão, ter necessidade de ordenar o tempo de uma forma muito pragmática, na medida em que, neste seu momento, tempo vale dinheiro e não pode ser perdido, ele aguarda a chegada de um outro tempo, considerando que neste apenas, poderá, enfim, viver.

Neste quadro, a impaciência no engarrafamento também corresponde a sua necessidade de que o tempo passe rápido, e de que possa advir a próxima cena da vida, pois, ficar parado representa uma perda de tempo e de dinheiro. Como se a sua excessiva preocupação com a programação do futuro viesse tolher não apenas a sua capacidade de acolher o imponderável do momento presente, mas ainda de se abrir à possível fruição deste momento. O momento presente tem de passar para que venha um outro tempo. Como se houvesse uma certa *roda viva* de vivências, em que sempre está esperando o tempo de 'vir a ser feliz'.

Lembramos Freud em seu texto *"Sobre a Transitoriedade*" em conversa com um poeta, sobre as belezas da natureza. O poeta vê as flores e se sente entristecido - recua frente a algo que produz dor, em função da possível perda -, porque logo não estarão mais ali, virá outra estação e elas desaparecerão, retornando novamente só na próxima estação. Freud (1915) nos dirá que *"A beleza da forma e da face humana desaparece para sempre no decorrer de nossas próprias vidas. Uma flor que dura apenas uma noite nem por isso nos parece menos bela."* O encanto não deixa de poder ser contemplado e apreciado, por ser limitado. Ou seja, sua finitude não necessariamente implica uma perda de valor. Não é porque a vida é transitória[73], que devemos deixar de vivê-la, de senti-la. Muito pelo contrário, é justamente por termos clareza desta duração finita, que podemos apreciar *o escoar* do presente, sem que a preocupação com o futuro torne-se tão imperativa.

Entretanto o que observamos, na contemporaneidade, é uma necessidade excessiva de estar em outro lugar, de controlar o tempo – em uma busca por esquecer o limite, negando a duração finita do tempo – o que dificulta a fruição do presente.

---

[73] Lembrando FREUD (1915, p.345) quando ele nos fala "*O valor da transitoriedade é o valor da escassez no tempo. A limitação da possibilidade de uma fruição eleva o valor dessa fruição."* .

O *antes* de Pedro nos apresenta a sua impaciência com o presente, e a sua preocupação exacerbada com o futuro longínquo. Para Pedro, o antes parece não existir em sua vida. Apenas o que virá.

Podemos diferenciar os modos de João e Pedro encararem o *antes.*

O primeiro antecipa excessivamente - a partir de hipóteses calcadas em um tempo anterior ao que está vivendo - o que deve fazer para que ninguém bata nele.

O segundo, preocupado com o planejamento *previsível* da sua vida ulterior, parece não se preocupar muito com a possibilidade do advento *imprevisível* de acidentes. Está, na maior parte das vezes, muito apressado, preocupado com o futuro. O que mais lhe perturba no trânsito são os engarrafamentos, situações que dificultam seu deslocamento, impossibilitando-o de andar mais rápido para um outro tempo e lugar.

Podemos considerar que as duas falas apontam para duas lógicas diferenciadas de vivenciar o tempo no espaço urbano.

Valores que perpassam o transitar pela metrópole

Jonas, 21 anos, trabalha desde os dezoito anos, está cursando faculdade e mora com os pais.

Para ele, a vontade de aprender a dirigir está relacionada a uma possibilidade eventual de mudar de trabalho e de exigirem que tenha carteira de habilitação, e principalmente ao seu interesse de futuramente comprar um carro, para passear aos finais de semana com a família - há alguns anos a família vendeu o último carro que tiveram.

Para Jonas, as intenções dos outros jovens da mesma idade dele, em fazer habilitação, geralmente são um pouco diferente: na maior parte das vezes, já aprenderam a dirigir e acham que sabem tudo, querem provar que são ‘os bons’. Jonas acha que estes jovens estão perpassados por representações e valores, em que o carro representa poder, e que parecem perder seus limites na direção.

O comentário de Jonas nos faz pensar, nesta perspectiva, no carro como uma certa extensão do corpo de quem o conduz. Entendendo que há uma relação de valoração do objeto adquirido, que está entrelaçada aos

valores que o motorista tem, que podem compreender: suas crenças, ideais futuros, forma de inserção social, momento de vida, entre outros aspectos.

Deste modo, evocamos a construção da postura de certos motoristas, que logo ao completar 18 anos, almejam adquirir um carro e para tanto buscam obter a carteira de habilitação, já que as leis de nosso país oferecem esta possibilidade.

Cabe ressaltar que os referidos valores estão relacionados a um contexto histórico familiar e social no qual estes jovens encontram-se inseridos, a um passado, em que algumas crenças e valores foram transmitidos.

Jonas parece estar batalhando para alcançar seus objetivos, mas relembra a situação de dois amigos *"... eles parecem estar tentando se encontrar, um pouco perdidos, talvez porque tenham uma vida mais facilitada..."*. Comenta que os dois já sofreram acidente de trânsito, fizeram suas carteiras quando tinham dezoito anos e já sabiam dirigir um pouco. Um dos amigos, na noite em que se acidentou, estava em uma festa brigou com a namorada, tinha bebido, saiu andando em alta velocidade e bateu em uma árvore, teve vários ferimentos nas pernas, teve que colocar pinos de metal e ainda está em processo de recuperação. O outro amigo também andando em alta velocidade, na mesma Avenida, perdeu o controle do veículo e acabou dentro do Arroio Dilúvio, teve vários ferimentos. Jonas acha que os amigos não tinham noção de que isso poderia acontecer, arriscaram e se deram mal. Comenta que: *"... talvez isso tenha acontecido porque o carro que eles estavam dirigindo era do pai, e por isso não valorizaram, eu acho que vou valorizar porque sei de onde vai sair..."*.

Jonas menciona que tudo é uma questão de valores e que será bem 'suado' o investimento que terá que fazer para adquirir um carro, ao ponto que terá muito cuidado para não se envolver em acidentes, principalmente por descuidos do tipo destes vivenciados pelos amigos.

Jonas fala de si falando dos outros.

Se pensarmos na vinculação destas três histórias do *Antes*, nos parece que as três estão referidas ao fato das pessoas citadas, não terem ainda vivenciado acidentes de trânsito e estarem às voltas com uma antecipação do tempo. No caso do João, através de aspectos já vividos no trânsito,

associados ao passado. No caso do Pedro, em meio a uma vontade de estar no tempo que virá, antecipando o futuro. Por último, no caso do Jonas, a partir da observação de fatos vividos por outros, para aludir o que acredita que pode ser valor para o seu futuro.

Evocamos três histórias que nomeamos como um tempo *Antes* do acidente, relacionado a um tempo antecipatório, que procura produzir em algumas situações, como nos casos de João e Jonas, uma certa previsibilidade quanto a possíveis situações que possam envolver acidentes. Já no caso de Pedro evidenciamos uma antecipação de algo que está associado ao que virá em sua vida, e a sua expectativa de poder neste dia relaxar e viver, sendo que a perturbação evidente nele é o efeito produzido pelos engarrafamentos.

Durante

Neste segmento, traremos aspectos de um outro tempo, relacionado ao *Durante* o acidente, que abordaremos através de histórias recortadas a partir de cenas vistas pela autora em seu transitar pela cidade. São situações de passagem pela rua durante uma situação de acidente. Estas circunstâncias produziram um certo ‘susto’, frente à interrupção brusca do transitar. Não sem efeitos para os envolvidos como também para a observadora.

Andando de ônibus...

Uma cena que vejo na rua, através de meus percursos atentos pela Metrópole. Viajando para Viamão, em ônibus da empresa Viamão, sexta-feira à tardinha, observo que estamos enfrentando um engarrafamento. Vários carros estão andando lentamente e o ônibus é obrigado a sair do corredor. Quando começa a andar lentamente, olho pela janela contrária ao banco em que estou sentada, vejo um carro da perícia do IML parado no corredor e um ônibus da mesma empresa em que estou viajando parado. É um ônibus grande, desses que são uma junção de dois ônibus em um.

Percebo que o carro da perícia esta atrás do ônibus o que é indicativo de que provavelmente foi um atropelamento e que o ônibus passou por cima do

corpo de uma pessoa. Não vejo esta cena[74], mas alguns passageiros comentam.

Com o movimento lento do ônibus, vejo alguém que parece ser o motorista do ônibus que atropelou o pedestre, e se encontra aos prantos abraçado em alguém que, no momento em que estamos passando o deixa só. Ele parece estar muito abalado e inconsolável.

É uma vida que se foi, e ele, certamente, era o motorista do ônibus.

Esta cena choca os passantes, motoristas, não motoristas, pedestres que caminham pela rua. Neste momento, todos fazem parte de um mesmo espaço de circulação e estão suscetíveis a este mesmo tipo de acontecimento.

São cenas que nos tocam, nos tomam em nossa dor e identificação. Poderia este pedestre não ter visto o ônibus, poderia estar perdido e desorientado, ter perdido o controle dos seus sentidos em função de bebida ou de alguma dor profunda, e a partir de uma sensação avassaladora ter se jogado na frente do ônibus. Ou ainda poderia ter achado que ia dar tempo de atravessar a rua antes do ônibus passar e acaba embaixo do mesmo. O motorista poderia estar cansado depois de uma rotina diária exigente, estar atrasado para chegar no horário ao final da linha, pode ter tido um minuto de desconcentração e foi o suficiente para o acontecimento irreversível que o deixa em prantos, num pranto que não quer calar, a dor de ter matado alguém, mesmo que involuntariamente.

A agressividade da cena nos invade de forma incontrolável, é um corpo despedaçado estendido no asfalto cinza coberto com um plástico preto, um evento incontornável e brutal.

Podemos levantar a hipótese de que, neste momento de ocorrência da cena, torna-se insuportável, para este motorista ver o seu próprio despedaçamento no outro[75], pedestre, que quiçá, outras vezes, desejou que saísse da frente, pois estava atrapalhando o trânsito[76].

---

[74] Neste acidente não vejo, mas inevitavelmente me remete a uma outra cena já vista em meu transitar pela rua, em outra situação de acidente, na qual uma pessoa morreu e estava envolta em um saco preto aguardando a vinda do IML, parece que desta forma os corpos ficam indiferenciados.

[75] Cabe ressaltar, que ao comentar esta cena, lembramos das observações de Lacan (1998, p. 106-107) a respeito das *"... imagos do corpo despedaçado"*, que nos remetem as imagens infantis de um corpo despedaçado. No que se refere a nossa cena, de acidente, podemos pensar que ela nos confronta com imagens de fragmentação corporal. No seu texto *"A agressividade em Psicanálise"*, Lacan aborda aspectos que nos levam a compreender a

Mesmo que possa não ter tido culpa, ter ocorrido algo imprevisível, ou até uma imprudência do pedestre, o questionamento se coloca de qualquer modo, frente à morte. Mesmo que o corredor seja limpo e, algumas horas depois, já esteja tudo organizado, como se nada tivesse acontecido, os dias posteriores não sucederam da mesma forma para o motorista e para a família deste pedestre.

Nesta cena do *Durante* o acidente, importante salientarmos que a passagem pela cena não foi algo muito demorado. Logo o ônibus que andava continuou a transitar.

E a vida continua, novamente sendo retomada. Porém há profunda densidade neste d*urante,* que parece congelar na memória. A dor sentida pelo motorista que carregara para sua vida esta vivência, de ter matado alguém, mesmo que involuntariamente, o coloca em profundo desamparo.

Caminhando por um 'atalho'

Em uma tarde ensolarada, estava caminhando em um bairro, no qual não costumo andar, estava fazendo um 'atalho' em meu percurso, sem ter muita clareza se este 'atalho' estava encurtando ou aumentando meu caminho. Estava me direcionando para um local em que iria trabalhar, substituindo uma colega que não poderia ir ao trabalho naquele dia.

Estou parada em uma esquina, na parte alta da rua, observando o trânsito, para atravessar a rua. Vejo que um Caminhão Baú, que avançava numa subida, 'pára' na sinaleira, frente ao sinal vermelho. Em seguida o veículo inicia uma 'marcha a ré'.

Para quem observa, a cena parece desenrolar-se em câmara lenta, como em um filme. Porém, em questão de instantes o fato está 'consumado'.

Inicialmente parecia que o motorista estava dando ré. Posteriormente ficou claro que ele tinha perdido o controle do caminhão. Nos instantes que se

---

agressividade como fazendo parte da constituição subjetiva, e aponta que ela pode se mostrar *como intenção de agressão e como imagem de desmembramento corporal.* Essas intenções agressivas, geralmente aparecem nas relações de dependência, se evidenciam de forma extremamente destrutiva, corrosiva e mortífera; e também se mostram, nas imagens de um corpo despedaçado, nas crianças que brincam com a fragmentação do corpo, através de brincadeiras que produzem satisfação.

[76] Muitos motoristas profissionais apresentam tendências a sentirem-se 'donos da rua', por estarem com muita freqüência no trânsito.

passaram, após a percepção inicial de que o veículo estava andando de ré, ouvimos ruídos intensos, que anunciam destruições.

Por onde passa, o caminhão vai devastando, arrastando o que encontra pelo caminho. Bate em alguns carros que estão estacionados, os joga longe. Arranca uma árvore. Bate no cordão de uma calçada e pára.

Fico muito impactada com a cena, em meu percurso por uma ‘atalho’ que aparentemente era tranqüilo.

Tentava apenas facilitar meu trânsito. Mas, na verdade, sofri, ao meu modo, esta experiência.

Após o primeiro momento, ao perceber que o caminhão parou, me dirijo para lá, encontro no caminho pessoas em estado de ‘torpor’ semelhante ao meu, levantando hipóteses, quanto a se houvesse uma criança ou uma pessoa atravessando a rua ou até brincando na calçada, pois alguns carros que estavam estacionados foram impulsionados para cima das calçadas e o próprio caminhão subiu em uma calçada.

Também presente, uma motorista que estava com seu carro aguardando a sinaleira abrir, ao lado do caminhão, muito impactada, chocada, conta de sua ‘sorte’ em ter parado mais para o lado direito e o caminhão ter descido mais inclinado para o lado esquerdo, o que a protegeu de também ter sido – abarroada, amontoada, esmagada – diretamente envolvida e talvez ferida neste acidente.

O sentimento dominante nesta situação é de que ‘eu’ poderia ter sido atropelada por este caminhão, caso já tivesse avançado um pouco mais em meu ‘atalho’.

Ao me aproximar do caminhão, vejo o motorista sair de dentro de seu veículo. Parece um tanto confuso. Movimenta-se rapidamente, não me olha, parece não me ver. Olha para o estado do caminhão. Parece nem olhar para cima, onde estão os carros espalhados - resultado do ocorrido - e umas poucas pessoas olhando.

Tenho a impressão de que já sai do caminhão com um telefone celular na mão. Comunica-se com alguém. Talvez esteja falando o que lhe aconteceu, ou esteja chamando alguém para auxiliá-lo. Hipóteses que surgem frente à cena.

Em seguida, o condutor entra novamente no caminhão, o liga e tenta tirá-lo. Consegue, e o estaciona na mesma rua próximo à outra esquina. Desce e continua se comunicando via telefone.

O caminhão que já demonstrava em sua lataria, o passar dos anos, ficou com vários vestígios do acidente, um pouco riscado e amassado -com galhos de árvore dependurados-, mas muito pouco em vista dos outros veículos que atropelou pelo caminho.

A árvore arrancada, com as raízes aparecendo nos anuncia a que a batida foi forte.

Já tinha visto árvores assim, em casos de tempestade.

De certa forma, foi uma tempestade na cidade contemporânea, várias assim, certamente ocorrem todos os dias, com mais danos do que esta.

Ao observador fica a cena e a presentificação de que algum dos presentes poderiam ter sido levados por este veículo desgovernado.

Prossegui para meu trabalho, em um Centro de Formação de Condutores (CFC), em que teria que fazer avaliações de candidatos a motoristas. No meu caminhar até o CFC, pensei que ao chegar poderia me defrontar, numa avaliação, com algum candidato a motorista de caminhão.

Após o ocorrido, faço várias perguntas para os instrutores, que ensinam a dirigir, sobre o que acontece nestas situações em que um ‘caminhão’, digo um motorista, perde o freio de seu veículo. As explicações dadas são referentes a problemas mecânicos do caminhão, que não deveria estar em bom estado, mas é ressaltado que perder o freio, é sempre uma probabilidade em se tratando de caminhões, ainda mais se estiverem carregados.

Esta cena do *Durante* nos coloca frente a nossa própria possibilidade de morrer nesta avassaladora falta de freio, que é muito comum nas ruas de nossa cidade e inevitável como salienta, o instrutor. Na verdade sabemos que há sempre algo de inevitável e imprevisível nos rondando, mas em situações como esta ficamos ‘cara-a-cara’ com esta possibilidade.

Na cena anterior estamos frente a uma outra situação que não é tão intensa para a observadora no sentido da identificação com a possibilidade dela ser levada pelo desgoverno de uma máquina, mas é densa no sentido da dor humana e do impacto que a morte do outro nos toma, pela indiferença na qual aquele saco preto joga os que ali são depositados.

As duas cenas nos levam a pensar que não podemos vacilar ao trafegar, seja ao caminhar na calçada, ao atravessar uma rua, ao dirigir, um segundo de desatenção pode ser fatal. Podemos, por um lado, pensar que o perigo é inerente ao viver e que não há como prevenir tudo. O caso do caminhão, entretanto, nos parece apontar para uma negligência frente ao visível desgaste do veículo. Mesmo que o motorista não fosse o proprietário do caminhão e que possa ter sido levado a conduzi-lo, nas precárias condições em que se encontrava, por pressão do dono, de quem sabe, era empregado, não temos como não levantar a questão da sua responsabilidade na ocorrência do acidente. É como se não tivesse levado suficientemente em conta a precariedade do estado da máquina e os limites da sua capacidade de controle das deficiências mecânicas do caminhão. Esta desatenção, efetivamente, poderia ser fatal, não apenas para ele, mas para outros.

Um sobressalto ao sair de casa

Saindo para o trabalho pela manhã, ao sair do meu prédio e pisar na calçada, percebo uma grande movimentação na esquina, e uma cena impactante é oferecida ao olhar dos passantes desta rua.

Houve uma colisão de dois veículos, os guardas de trânsito estão presentes, bombeiros também.

Escuto o som da ambulância se aproximando. A SAMU está chegando, imediatamente carregam alguém em uma maca, mas está visível um corpo envolto em um saco preto ao lado de um dos carros batidos. Noto a presença de várias pessoas em volta.

Fico um pouco distante, observando a dureza da cena e conversando com um vizinho, que conta parte dos acontecimentos, explícitos, que não requerem muita explicação. Fico, entretanto sabendo, nesta breve conversa, que um casal e um filho estavam em um dos carros; que o motorista morreu e a mãe foi levada pela SAMU. O filho adolescente sobrevivente, sem ferimentos, não aparece na cena. Havia vivenciado, entretanto, há poucos instantes a morte do pai, retirado das ferragens pelos bombeiros. A mãe tendo sido levada pelo socorro médico, talvez tivesse ido junto com a mãe.

O motorista que morreu trafegava com seu carro em uma rua que não era preferencial. Talvez não conhecesse a rua. Ou, por alguma razão, não

utilizou o freio e não parou ao chegar na esquina, em local que deveria parar. Vinha um outro condutor trafegando pela preferencial, provavelmente com pressa para chegar em algum lugar, e, embora tenha tentado frear seu veículo, o choque foi inevitável.

Ao me aproximar um pouco mais da cena, observo este último, tentando explicar sua situação[77]. Caminha rapidamente de um lado para o outro, dizendo que estava correto, vinha pela preferencial e até tentou desviar-se, mas não foi possível. Parece estar bastante comovido e sem saber como reagir frente ao acontecido. Não tem como voltar atrás e desfazer. Uma vez que as coisas assim se colocaram, não há o que fazer. A não ser, como se diz, *encarar os fatos* e ver o que é *possível* fazer com o que restou.

Mesmo a 'responsabilidade' pelo acidente incidindo no motorista que morreu, se trata de uma vida que se foi. Frente a um corpo morto, é inevitável pensar que as coisas poderiam ter sido diferentes. Este motorista que matou o outro involuntariamente, ao cruzar na rua que era preferencial[78], estava contando com o esperado que é o respeito a norma de trânsito, que prevê as preferências das ruas umas em relação às outras. Mas nesta manhã a repetição foi rompida[79]e os fatos se colocaram de forma diferente.

Importante pensarmos que a vida está organizada a partir de algumas rotinas estabelecidas, associadas ao dia da semana em que nos encontramos, que compreendem, entre outros, acordar, preparar-se para iniciar o dia, encaminhar-se para o trabalho, estar com a família, passear, responder a alguns compromissos já agendados, contatar com pessoas. Uma lógica, enfim, relacionada a vários movimentos previamente marcados, dentro

---

[77] Importante lembrarmos SELIGMANN-SILVA (2000, p. 92) quando comenta que *"O sujeito submetido ao choque mobiliza todo o seu aparato psíquico e corporal para a sua defesa."*. Este motorista está em estado de choque, frente ao evento ocorrido, o que exige ações imediatas.

[78] Talvez em alguns momentos possamos ser levados a pensar que as preferenciais são preferenciais da vida, que o valor da vida é mais importante. Existem, porém, normas organizativas que ordenam a circulação - para seja viável - e norteiam a forma de transitar dos motoristas e pedestres. Ou pelo menos esperamos que oriente.

[79] Lembramos trecho de um texto escrito por um psicólogo, alguns meses após ter vivenciado um acidente de trânsito que rompeu sua vida por um bom tempo, sobre as sensações do durante o acidente: *"E a gente assujeitado a essa lógica com ela tem que se haver sem poder valer-se de aprendizados ou simulações próprios, ainda que saturados de imagens que o cinema/ tv oferecem como emoções e peripécias dos outros, sendo estas as marcas que só nos restam seguir. Tudo se precipita, não há passado, não há futuro, tudo é só presente. O que vem é só aquilo que tu tens que fazer no agora."*. (FALKEMBACH, 2005 -texto inédito)

de um tempo já organizado. Ao ocorrer um acidente inevitavelmente essa rotina é rompida. [80]

No caso deste condutor que estávamos comentando, sua vida ficou certamente totalmente transtornada. Pelo menos naquela manhã, é como se o tempo parasse por alguns instantes, para ele que não se machucou.

Poderíamos, contrariamente, pensar nos casos em que as pessoas ficam feridas, demoram meses para se recuperar. E, em alguns casos, nunca se recuperam completamente.

Em muitas circunstâncias os riscos estão muito presentes e os limites da imprevisibilidade são testados de forma exacerbada, às vezes acreditando 'cegamente' que não ocorrerá nada.

Supondo, por exemplo, que não virá ninguém na preferencial e que passarei sem ter problemas.

Mas certos riscos envolvem um perigo maior do que outros. Talvez possamos pensar que 'viver é perigoso', mas que temos de enfrentar os medos e ter um certo cuidado. O que nos remete ao já comentado nos capítulos anteriores, a respeito da crença e da confiança. É importante termos confiança de que tudo funcionará bem, com clareza de que algo poderá falhar.

Cabe pensarmos que as três cenas apresentadas, no *Durante* remontam a situações de acidente em que algo do imprevisto se atravessa, interrompendo o fluxo do transitar da Metrópole.

Em *Andando de ônibus* estamos frente a uma cena de um motorista que atropela um pedestre, e o trânsito se lentifica. Em *Caminhando por um atalho,* sentimos intensamente a sensação de que poderíamos estar fazendo parte do evento, frente a este imprevisto que rompe a rotina dos movimentos

---

[80] Quanto ao aspecto da rotina, cabe ainda lembrarmos, alguns aspectos do texto deste colega psicólogo, que momentos antes do acidente estava pensando no que faria quando chegasse de sua viagem, fazendo vários projetos associados a sua rotina semanal de vivências, que foram interrompidos por um olhar 'meduzante' de uma capivara. *"Garantia-me nas repetições. Mas no morno do meu contentamento rotineiro entra na pista um SENHOR CAPINCHO ou uma SENHORA CAPIVARA (o gênero não fará diferença para os efeitos que se seguiram, mas as maiúsculas sim, era enorme, mais de 50 kg) a uns 20 m na minha frente e na velocidade a menos de 2 segundos. Entrou e, cegada pela luz alta, parou bem na minha pista. Tempo escasso, mas suficiente para eu olhar dentro de seus olhos e me admirar de seus olhos claros, incendiados pela luz do carro que refletiam. Só deu para esboçar uma pequena freada, e a batida inevitável foi de uma pancada tal que inaugurou tudo o que, para mim, sem entender nada começou a se precipitar e atônito lembro-me só de poder articular, não sei se pensando ou sussurrando a frase: Não é possível!! Isso é um acidente. !!! ... Não vi nada."* (FALKEMBACH, 2005 -texto inédito)

da rua. Na última cena, *Um sobressalto ao sair de casa,* a realidade da dureza das ocorrências cotidianas que por vezes nos confrontam com o quanto a vida é perigosa.

Do *Durante* iremos para o *Depois* do acidente que nos trará algumas estórias, elaboradas a partir de elementos trazidos em entrevistas psicológicas. Estas situações que iremos contar estão relacionadas a sujeitos que vivenciaram perdas associadas a algum acidente de trânsito. Sentem os efeitos destas perdas, permanecendo com uma certa tristeza. Bem como, a partir do ocorrido, elaborando novas reflexões. Pode lhes parecer não ter ocorrido nada, e aparentarem demonstrar uma certa superação da dor sentida com as interrupções que o acidente pode ter produzido, superação importante, em certos casos, para que as adversidades da vida possam ser enfrentadas.

Depois

O que insiste em ficar retornando

Carlos vive do trânsito. É motorista de ônibus, trabalha no transporte coletivo de nossa cidade. Tem 40 anos. Estudou até a 5ª série.

Carlos vivenciou um acidente no corredor de ônibus. Há mais ou menos um ano trabalha nesta empresa, tendo anteriormente sido empregado de outra, de onde foi demitido por ter encaminhado papéis falsos, relativos à conclusão do 1º grau.

Sente-se, até hoje, entristecido com este episódio, pois gostava muito da empresa anterior. Comenta ter se iludido durante conversa com um colega, que sugeriu encaminhar os papéis falsos, afirmando que não teria problema algum, que *todo mundo fazia isso.*

Com ele, não foi assim. Acabou sendo demitido por falsidade ideológica. Carlos sublinha: *"... fui demitido por bobeira, porque fui atrás da cabeça de outros e não dei ouvido a mim mesmo".* Carlos parece resignado com esta demissão.

Retomando comentário sobre o acidente, Carlos conta que estava andando na velocidade permitida para o corredor. Era final da tarde e a rua encontrava-se bastante movimentada. Estava vindo atrás de um outro ônibus.

Inesperadamente surgiu uma pedestre que praticamente se jogou na frente do ônibus. Tentou desviar, mas não foi possível.

Uma semana depois a moça morreu no hospital. Carlos passou um dia sem trabalhar e no outro já retornou as suas atividades normais.

Não teve mais nenhum acidente depois deste. Mas, após o acidente, durante um ano, teve sonhos noturnos em que acordava bem no momento do atropelamento. O sonho se repetiu por várias vezes, sendo algo incontrolável que, após este ano, passou, quando conseguiu tirar suas primeiras férias da empresa, pois lá, os motoristas costumam trabalhar até concluir dois anos de serviço, sem tirar férias.

Podemos lembrar junto com Freud (1920g, pp. 24-42) que: *"... os sonhos que ocorrem nas neuroses traumáticas possuem a característica de repetidamente trazer o paciente de volta à situação de seu acidente, numa situação da qual acorda em outro susto ".* Segundo Freud, *"Esses sonhos esforçam-se por dominar retrospectivamente o estímulo, devolvendo a ansiedade cuja omissão constituiu a causa da neurose traumática."*

No momento da entrevista, quatro anos depois do acidente, Carlos continuava trabalhando na mesma empresa, dirigindo com cuidados redobrados, mas com muito medo.

Comentou, então:

> *"... em muitas situações lembro do acidente, às vezes quando passo no local, ou quando vejo algum acidente com um colega... agora estas lembranças já estão um pouco mais distantes".*

Neste momento percebemos a permanência, em Carlos, de uma emoção, um pouco contida -seus olhos brilham-, que se atualiza durante a entrevista, em meio à rememoração do que vai sendo falado.

Estes são fatos traumáticos de difícil simbolização. A vivência é muito violenta e fica retornando em forma de sonhos.

Repetimos em nosso viver muitas cenas que nos produzem sensação de dor e desamparo. Sendo que os sonhos, em muitas ocasiões, nos fazem

reviver cenas que não gostaríamos de lembrar. Mas que, entretanto, retornam, nestes sonhos noturnos, em busca de significação.

Freud (1920g, p.23) comentava: *"Há muito tempo se conhece e foi descrita uma condição que ocorre após graves concussões mecânicas, desastres ferroviários e outros acidentes que envolvem risco de vida; recebeu o nome de 'neurose traumática'"*.

Este autor também nos lembra as neuroses de guerra, relacionadas aos efeitos traumáticos da violência sentida na guerra, que fazem com que muitos soldados, ao retornarem para casa, continuem, anos a fio, reeditando, em sonhos, os terrores vivenciados. Estes sonhos aparecem em uma tentativa de restituir algo que foi rompido, de 'susto', sem maiores preparações.

Podemos pensar que Carlos foi tomado pelo susto. Uma pedestre apareceu onde não devia aparecer. Estaria esta moça perdida, sem destino? Estaria tentando matar-se? Teria tido um momento de desligamento? Ou acreditou que daria para passar entre os dois ônibus?

Morreu, e não poderá nos relatar o que se passou.

Mas Carlos narra. Expressa em seus sonhos, e em sua fala, a situação limite: não ter conseguido evitar o acidente.

> *"...Tentei desviar da moça, subi no canteiro, que havia no meio do corredor, fui parar do outro lado... ainda bem que não vinha nenhum ônibus do outro lado ou ainda poderia ter acontecido outro acidente."*.

Outro elemento importante na história de Carlos é o fato da empresa em que trabalha ser bastante rígida e um tanto insensível com seus funcionários. Carlos sente-se obrigado, por outro lado, em função de sua trajetória pessoal e profissional, a continuar suas atividades profissionais 'normalmente'.

Como se nada tivesse acontecido, pois há a apreensão de que poderia ser substituído. Mas este agir 'normalmente' nos demonstra, que, de algum modo, a angústia se faz presente. O fato de não ter conseguido desviar 'da moça' que se atravessou em seu caminho produz seus efeitos.

Podemos pensar que mesmo tendo retornado ao trabalho, um dia após o acidente, e a vida seguindo seu curso, fica algo de uma vivência a ser simbolizada, ainda não devidamente apropriada, em processo de elaboração. Apesar da aparente desaparição dos sonhos, que ocorre quando Carlos

consegue tirar suas primeiras férias, a memória do acidente se mantém. As lembranças continuam aparecendo, mesmo que de modo esporádico.

Percebo que durante a entrevista, quando trago o tema dos acidentes de trânsito, Carlos, de certo modo, parece se sentir acolhido por mim nas suas colocações, detalhando algumas das dores que vivenciou.

O acidente de trânsito não deveria ter acontecido.

Certamente Carlos preferia esquecê-lo[81]. Algo falhou e tarda, entretanto, na sua fala a aparecer, ficando boa parte das suas vivências no 'lapso do não acontecido[82]'. Aquilo que não aparece, e passa geralmente 'batido', não visto, assemelha-se aos espaços vazios apontados por Maria Helena Bernardes - e abordados no capítulo anterior.

Ora sabemos que a fala, a narração, é uma das formas de elaborar os eventos traumáticos. Lembramos Gervaiseau (2007, p.17) salientando junto a Ricoeur que "*antes da troca da linguagem, da troca da narrativa, existe apenas a dispersão de uma vida que só encontra sua conexidade, sua coesão na conexão narrativa, que é pública.".*

Cabe pensarmos que Carlos, através do diálogo estabelecido sobre parte destas lembranças do acidente, tende a elaborá-las e articulá-las de outra forma em sua vida. Podendo aos poucos, também, através de outras conversas, ir construindo uma certa apropriação do que antes existia apenas na dispersão, e que, ao ser falado, passa a participar da circulação pública.

"Todos juntos sem poder se separar[83]"

Clara é uma jovem de 21 anos, querendo aprender a dirigir carro. Está cursando faculdade. Logo começará a fazer estágio. Considera que o uso de um veículo irá facilitar seus deslocamentos de um lugar ao outro. Mora com os pais e irmãos, irá ocupar o carro da família.

Clara apresenta uma certa tristeza, um entristecimento, como se estivesse sem emoção frente a vida. Não aparenta ser apenas uma pessoa

---

[81] Lembramos de FREUD (1920g, p. 24) quando comenta: *"Não é de meu conhecimento, contudo, que pessoas que sofrem de neurose traumática estejam muito ocupadas, em suas vidas despertas, com lembranças do acidente. Talvez estejam mais interessadas em não pensar nele."*

[82] Alusão ao lapso do não existente*, a "... categoria de espaços até então invisíveis.",* trazida por BERNARDES (2003, p.34)

[83] Fragmento da fala de Clara.

‘séria’. Parece haver algo obscuro que a entristece. Embora jovem, sugere, inicialmente, ter mais idade do que cronologicamente tem.

A conversa, também, não flui no início.

Entretanto, no instante em que abordamos o tema dos acidentes de trânsito, solta um pouco a sua fala, embora o semblante entristecido permaneça.

Conta então que sofreu um acidente de trânsito, na infância.

Devia ter em torno de sete anos de idade.

Relembra como aconteceu

Estavam retornando da praia, com toda a família, dentro de um fusca, que carregava nove pessoas -número muito superior ao que este veículo comporta.

Comenta que a família tinha muita dificuldade em se separar, que decidiram voltar todos juntos da praia, e que a estrada estava muito movimentada.

Em função do grande fluxo de veículos, o motorista perdeu o controle do carro, que acabou despencando para um dos lados da pista e capotou. Muitos dos ocupantes do carro não se machucaram, até mesmo por estarem muito próximos uns dos outros.

Clara comenta:

> *“... estava no colo de minha avó, que fez de tudo para me proteger e nada aconteceu comigo, nenhum ferimento. Mas ela ficou muito tensa e nervosa, o que acarretou em sua morte...”* (...) *“Talvez ela tenha vivido ainda uns dois meses. Neste período ocorreram mudanças em minha casa, para acomodar minha avó, que ficou em meu quarto... Era muito apegada a ela.”*

Após a morte da avó, entre as lembranças da infância de Clara, encontram-se as modificações que os pais fizeram em seu quarto, que passou por toda uma série de transformações, com vistas a tornar mais amena a circulação no cômodo.

Cabe pensarmos na densidade do fato vivido por esta família, que sofreu intensamente os efeitos da perda que representou este falecimento.

Clara comenta que o motorista do veículo, seu tio, apresenta crises depressivas até hoje, e que a família lembra com muito pesar desta situação.

Clara demonstra uma postura reflexiva, quando evoca estas sensações. Demonstra afeto e dor frente à morte da avó. Mas mantém um semblante sério, sem alterações de expressão facial. Parece conter a sua dor.

Ao evocarmos o modo de funcionamento do trânsito e sua inserção, neste espaço, como motorista, Clara comenta que o fluxo do trânsito deve ser seguido para que tudo corra bem.

Ao abordarmos a vivência rememorada por Clara, nos remetemos a algo da ordem da lembrança de um acontecimento que marcou profundamente esta família, que vivia com laços muito estreitos, rompidos de forma abrupta.

Lembramos Benjamin (1989, p.109-110) retomando Valéry, e comentando que:

> *"'A lembrança é... um fenômeno elementar que pretende nos conceder tempo para organizar' a recepção do estímulo – 'tempo que nos faltou inicialmente'. A recepção do choque é atenuada por meio de um treinamento no controle dos estímulos, para o qual tanto o sonho quanto a lembrança podem ser empregados, em caso de necessidade."*.

Em havendo este amortecimento do choque, o evento poderia passar a ter um caráter de vivência, associado às lembranças.

Cabe pensarmos que as reminiscências da Clara, ao serem narradas, buscam produzir entendimento para o irrepresentável vivido, que retorna parcialmente, em busca de articulação, por ter significado um rompimento muito violento. Não só para Clara como para toda a sua família.

As duas histórias anteriores contadas, neste *Depois*, remetem a fatos traumáticos ocasionados por acidentes de trânsito. No caso de Carlos, uma vivência como motorista que se envolve em um acidente, em que a moça atropelada morre, uma semana depois, em função desta situação. No da Clara, uma vivência infantil, em que participa de um acidente, com muitas decorrências para toda a família. Nas duas situações trata-se das possíveis elaborações que se produzem a partir do trauma vivenciado. Tanto os sonhos, quanto às lembranças, tentam articular *algo* do irrepresentável.

Uma perda na infância

Saul tem 30 anos, mas aparenta ser um pouco mais velho. Está casado a quatro anos. Busca carteira de habilitação para dirigir carro e moto. Há quatro anos, desempenha suas atividades profissionais como gerente de um estacionamento. Já concluiu seus estudos até o 2º grau completo.

Menciona que até então não tinha sentido necessidade de obter uma habilitação, e por isso ainda não a tinha buscado.

Já dirige moto, porque esteve morando por dois anos com a mãe, em uma cidade no interior da Argentina, onde não era exigida habilitação para dirigir moto.

Sente, no presente momento, mais necessidade de dirigir, já que três meses atrás, nasceu sua filha, e a sua esposa não tem dirigido. Está fazendo falta mais um motorista.

Saul comenta que o pai era músico, bebia muito, e vivia uma vida um pouco boemia.

Em função disto, Saul nunca bebeu. Considera isso fundamental para uma boa relação com o trânsito.

Ao ser questionado sobre acidentes de trânsito, diz não ter sofrido nenhum até então, mas comenta que perdeu o pai em um acidente, quando tinha seis anos de idade.

Saul parece entristecido. Tem uma expressão séria.

Conta o fato da morte do pai como um evento do passado. Aparentemente não demonstra emoção.

Conta que o pai atravessou uma rua, à noite, buscando olhar um acidente que tinha ocorrido do outro lado. No meio da travessia, surgiu um carro, que o atropelou.

Segundo lhe contaram o motorista estava bêbado, e o pai, talvez, também estivesse.

O mesmo motorista que matou o pai de Saul, um tempo depois, novamente bêbado, se envolveu em um novo acidente. Atualmente está tetraplégico, paralisado em uma cama.

Saul tem notícias dele porque conviveu e trabalhou por um tempo com os filhos deste homem que atropelou seu pai.

Afirma não alimentar raiva deles. Diferente dos seus irmãos, que até alguns anos atrás, tinham vontade de fazer alguma coisa contra esta família.

Após a morte do pai, Saul foi morar com uma tia, com quem o pai, um pouco antes de morrer, já havia conversado. Pediu então, para esta sua irmã assumir seus filhos. Caso acontecesse alguma coisa com ele.

Como percebemos, o pai parecia antecipar alguma coisa.

A mãe de Saul, que já era uma pessoa um pouco 'perdida', ficou totalmente desorientada após a morte do marido. Foi embora e deixou os filhos –Saul e mais dois irmãos–. Casou novamente, teve mais filhos e ainda reside na Argentina, onde Saul esteve morando por dois anos.

> *"... A única coisa que lembro do dia em que meu pai morreu, foi que eu e meus irmãos fomos com meu tio, comer picolé próximo ao Estádio do Grêmio, que fica próximo ao cemitério em que meu pai está enterrado... ".*

Saul comenta que, por muitos anos, alimentou um imenso sentimento de culpa que o atormentava, em função da lembrança que guardava do dia da morte do pai. Esta lembrança nos parece apontar para o conflito sentido, e do que de alguma forma tenta se defender. A reminiscência de Saul é, até o momento em que com ele conversamos, o *possível* de ser lembrado da cena abrupta da morte do pai.

Se movimentos mentais atuam, fazendo rememorar coisas ruins; por outro lado, o esquecimento opera encobrindo as sensações, mas deixa algo aparecendo. Podemos, junto com BENJAMIN (1989, p.108), que retoma FREUD, considerarmos que "Resíduos mnemônicos são, por sua vez, 'freqüentemente mais intensos e duradouros, se o processo que os imprime jamais chega ao consciente'".

No caso de Saul estamos frente a uma vivência em que muitos fatos não chegam à consciência -nas outras duas histórias narradas também estamos frente a muitas vivências não lembradas

Rememorando neste *Depois* a história de Saul, de Carlos, bem como a de Clara, estamos frente a três vivências que os colocaram em sobressalto[84].

---

[84] Relacionamos este sobressalto, a semelhança de BENJAMIN (1989, p.111) a idéia de 'susto' trazida por FREUD (1920g, p. 40), associado ao entrar em perigo sem estar preparado. Freud escreve *"Descrevemos como 'traumáticas' quaisquer excitações provindas de fora que sejam*

Inevitavelmente, no sonho repetitivo de Carlos encontramos uma tentativa de elaborar o vivido no ‘susto’. As lembranças da Clara tentam de alguma forma uma apropriação do que foi vivenciado a partir do acidente. E o esquecimento de Saul, que também nos parece uma lembrança, da cena do dia em que o pai morreu. Mesmo Saul não tendo vivenciado acidente de trânsito, tem sua vida toda reordenada a partir da morte do pai por atropelamento, o que o confronta com um evento traumático ainda na infância.

3.3 Considerações finais

Ao finalizar este capítulo, cabe salientarmos que as histórias contadas, e seus possíveis inacabados entendimentos, falam de outras pessoas que mesmo não tendo sido citadas, poderiam, de certo modo, integrar as nossas narrativas.

Os tempos que organizam a narrativa, o Antes, o Durante e o Depois, relacionam as estórias contadas com experiências de acidentes no trânsito.

No *Antes,* trouxemos João, Pedro e Jonas, interligados a partir de suas relações com a antecipação, seja partindo de um passado ou tentando estar em um tempo que virá. Com histórias que foram construídas a partir de elementos escutados em entrevistas, no trabalho da autora com avaliação psicológica.

Já no segundo segmento, lidamos com o *Durante,* associado a um tempo frente a algo irrepresentável de um acidente de trânsito. Nesta parte, trouxemos estórias de sobressaltos na vivência da autora, em seu transitar pela Cidade. Inicialmente, a elucidativa estória de um motorista em seu desamparo, frente à morte de um pedestre. Em seguida, a do descontrole de um caminhão e da rapidez com a qual a tempestade que produziu, vai derrubando tudo por onde passa. Na terceira estória, o impacto frente a este imprevisível que nos perpassa, rompendo as repetições as quais nos apegamos.

---

suficientemente poderosas para atravessar o escudo protetor”, que em outras situações, provavelmente, se mostrou eficaz. Certamente várias medidas defensivas a este impacto poderão ser movimentadas. Mas surge *“... o problema de dominar as quantidades de estímulos que irromperam, e de vinculá-las no sentido psíquico, a fim de que delas se possa então desvencilhar.”*. Tendo em vista a articulação do que irrompeu abruptamente, podemos considerar que a narrativa mostra-se fundamental para que a experiência vivenciada possa ser elaborada.

No terceiro segmento, nos encontramos frente a um *Depois* do acidente. Evocamos algumas situações de sujeitos que vivenciaram efeitos dos choques traumáticos. Inicialmente, Carlos frente ao impacto de ter atropelado uma jovem que vem a falecer, e as suas decorrências, associadas a sonhos traumáticos e lembranças. Depois Clara, que vivencia um acidente na infância que, de certo modo, acaba desagregando uma família que parecia, antes do acidente, muito unida. Finalmente Saul, que embora não tendo sofrido acidente de trânsito, perdeu o pai em atropelamento quando criança, e está, no presente, em processo de elaboração dos impactos vividos, através de seus esquecimentos e lembranças.

Histórias contadas, como já ressaltado, a partir da vivência da autora, enquanto psicóloga atuante na área do trânsito e, sobretudo, como caminhante, que transita pela Metrópole com olhar atento, por vezes desconfiado e assustado, porém também receptivo a multiplicidade das possibilidades oferecidas.

Acreditamos que embora as estórias contadas tenham origem nas vivências da autora, se estendem para além dela, na medida em que estão referidas a um processo histórico e a um contexto social determinado, no qual estamos inseridos, e apontam para perspectivas futuras possíveis, para alguns daqueles que a este tempo pertencem.

Consideramos também que *qualquer um* que transita pela cidade contemporânea pode vir a compartilhar alguma das vivências mencionadas, bem como se encontrar permeado por modos de agir relacionados às circunstâncias singulares da Metrópole contemporânea.

Muitos anônimos, quiçá, já viveram sentimentos semelhantes, ou sentiram dores assemelhadas as mencionadas.

Junto a Benjamin, acreditamos que: *"Honrar a memória dos anônimos é uma tarefa mais árdua do que honrar a das pessoas célebres. A idéia da construção histórica é dedicada a esta memória dos que não tem nome"*[85].

---

[85]Esta frase de Benjamin foi citada no monumento feito, ao lado do cemitério, em sua homenagem na cidade espanhola de Port Bou, onde morreu, na divisa da Espanha com a França. Interessante lembrarmos que o corpo de Benjamin foi jogado ao anonimato, ou seja, acabou sendo colocado na vala comum. Atualmente existe uma lápide, mas este não é o local onde os vestígios do seu corpo se encontram.

As estatísticas nos oferecem números elevados de mortes no trânsito. São números sem nome.

Qualquer um, cada um, entretanto, tem uma história. Pode não ser nomeada. Mas atua em cada um dos que ficam, com suas vidas, entrecortadas, por um rompimento abrupto.

A partir do nosso trabalho de entrevista na área do trânsito, tentamos retomar parte das histórias dos que se apresentaram a nós, buscando habilitação, seja para iniciar sua vida de motorista ou para dar continuidade a mesma.

Partimos do pressuposto de que as histórias singulares estão imersas num social mais amplo que perpassa essas vivências, e também norteia a forma como as relações ocorrem no trânsito.

Ao pensarmos sobre os efeitos desta postura profissional na atual conjuntura de organização do trabalho de avaliação na área do trânsito, devemos ressaltar que ela se diferencia das práticas profissionais vigentes no chamado *mercado.*

Efetivamente, o esperado pelo CFC, local em que as avaliações são feitas, é rapidez e agilidade. Não se pode perder tempo, aqui tempo é dinheiro.

Por outro lado, a expectativa atual, quanto ao trabalho de psicologia na área de avaliação no trânsito, ainda é, predominantemente, a da aplicação de testes. Mediante um 'bom resultado', dentro da média esperada, espera-se que o candidato esteja em condições de obter sua carteira.

Caberíamos pensar que a lógica da psicologia nesta área de avaliação, está inserida dentro de parâmetros pertinentes ao contemporâneo. Há uma ampla diversidade de pessoas – níveis sociais variados – que passam por esta avaliação. Este processo avaliativo visa responder de forma rápida a uma exigência burocrática.

A prática, mais lenta, de entrevista, que buscamos desenvolver no curso dos últimos quatros anos, no contexto do nosso trabalho como psicóloga junto aos CFCs, pode ser, portanto, considerada uma experiência de certo modo, singular. Para que a narração das vivências, acima referidas, possa acontecer, se faz necessário um tempo que não é o da lógica convencional das avaliações, mas uma lógica de escuta diferenciada neste meio de atuação.

Cabe ressaltar que nossa trajetória profissional, desde seu início[86] foi perpassada pela psicanálise e que, dada a nossa formação, consideramos, desde cedo, o trabalho com testagem limitado e restrito, porém necessário em algumas áreas de avaliação. As circunstâncias da nossa mudança do interior para Porto Alegre, nos levaram a ir trabalhar, de modo imprevisto, em CFCs. Sabíamos então que os testes tinham um lugar prioritário, mas buscamos, no curso do nosso trabalho, abrir outras possibilidades que pudessem considerar as histórias que envolviam estes que estavam querendo dirigir ou continuar dirigindo, se os candidatos se sentissem à vontade para contá-las.

Tínhamos clareza da limitação das possibilidades de acolhimento do que era dito. Procuramos, entretanto, minimamente, oferecer um lugar de escuta ao manifesto nestas circunstâncias. Somos cientes, como já apontado anteriormente, de que as relações no trânsito são perpassadas pelo imprevisível das situações cotidianas, que escapam, em grande medida, a nossa apreensão, mas acreditamos que ao darmos espaço para que algumas estórias possam ser contadas, oferecemos àquele que narra um espaço público potencial de recepção e de reflexão das suas vivências no trânsito.

Nos referimos, no capítulo anterior, a novas medidas que foram sugeridas a partir de 1997, quando uma compreensão mais ampla da problemática do trânsito foi evocada, ampliando estas questões para o âmbito da saúde pública e da mobilidade humana, que exigem intervenções de outra dimensão, que extrapolam os limites de uma avaliação e ampliam o campo da psicologia relacionada ao trânsito para área social.

Neste contexto, nos permitimos apontar para a necessidade de um aperfeiçoamento da intervenção do Estado, no sentido da definição de medidas que priorizem as entrevistas como não só necessárias, mas também em muitos casos, fundamentais para que o avaliando possa redefinir seu posicionamento em relação ao trânsito. Não temos a ilusão que a realização destas entrevistas possa, por si só, levar a uma diminuição dos acidentes ou fazer com que não aconteçam. Acreditamos, porém, que sejam suscetíveis de propiciar uma interlocução que permita, tanto ao psicólogo quanto ao

[86] Formei-me, em Psicologia pela UNIJUI - Universidade Regional do Noroeste do Estado do RS, em março de 1998.

candidato, tentar melhor apreender o contexto de experiência no qual o seu agir se situa, e o que significa para si, e para os outros, no espaço do transitar.

Levando em consideração nossa experiência, gostaríamos de ressaltar que esperamos que políticas públicas possam vir a colaborar para um maior comprometimento e responsabilização da nossa sociedade, frente a complexidade dos fatores envolvidos no transitar, implementando ou apoiando projetos que possam produzir, entre outros, uma maior conscientização da população. Acreditando que a partir disto possa ocorrer uma mudança de postura.

CONCLUSÃO

"Escrever:
tentar meticulosamente reter algo,
fazer sobreviver algo:
arrancar alguns fragmentos precisos ao vazio
que se cava,
deixar, em algum lugar, um valo,
um rastro, uma marca ou alguns signos."
Georges Peréc[87]

Ao finalizar esta caminhada dissertativa, cabe recapitular, sinteticamente, o nosso percurso. Abordamos, inicialmente, questões associadas às implicações da modernidade e ao transitar na cidade contemporânea, observando as suas influências nos relacionamentos interpessoais. Progressivamente, fomos delimitando nosso recorte, examinando de que modo estas questões se configuram no trânsito brasileiro, relacionando-as com aspectos centrais da história da nossa sociedade. Finalmente, centramos o foco em Porto Alegre e em alguns tempos diferenciados que podem envolver o transitar, a partir da seleção de algumas estórias contadas por moradores da nossa cidade e de cenas vistas nas ruas desta metrópole.

O que se mostra em nossas ruas ou nas vivências que escutamos de algumas pessoas que por elas transitam, estão relacionados a modos e implicações do transitar pela cidade contemporânea, que acabam, por vezes, provocando interrupções no fluxo do trânsito e produzindo, em muitos casos, rompimentos trágicos na vida de muitas pessoas.

Cabe lembrarmos, sucintamente, que os modos de ordenação das relações espaço temporais na modernidade contribuem para o distanciamento dos vínculos e para uma certa desconexão com o espaço vivido e o espaço possível de ser parcialmente apreendido.

Como apontado no capítulo primeiro, esse distanciamento exige que se estabeleçam relações de confiança. Ao que podemos também lembrar, do

[87] PERÉC (2000, p. 180)

comentário de Giddens (1991), referente a relação estabelecida com o automóvel, quando salienta que ao entrarmos em um carro supomos que tudo funcionará bem, com esta máquina, que as vias estarão adequadas para a realização de nosso percurso e tudo sairá bem.

No entanto, como vimos anteriormente também, o transitar se mostra com vários percalços, em muitas situações por excesso de confiança, ou por falta de precaução quanto ao mau funcionamento dos equipamentos, o que se evidencia no grande número de pessoas que morrem no trânsito. E, no entanto, como vimos, quando questionados sobre os problemas no trânsito muitos motoristas, no nosso país, costumam culpar a outros pelo problema, como se as responsabilidades estivessem sempre referidas a outros.

Desde o início de nossa vivência como profissional na área do trânsito e caminhante atenta pela cidade, as interrupções ocorridas no trânsito nos preocuparam, em função da limitação de nossa atuação e do nosso desejo de encontrar algum modo de produzir um mínimo de reflexão, sobre as tragédias recorrentes em nossas ruas que passam, muitas vezes, despercebidas.

Nos deparamos hoje, com freqüência, com o chamado sentimento 'blasé', do qual nos fala Simmel (1979), como se o metropolitano tivesse construído uma imunidade ao que lhe causa dor.

Abrindo, entretanto, ao final do nosso percurso, outros possíveis encaminhamentos para as questões trazidas nesta dissertação, gostaríamos de ressaltar que frente às interrupções e rompimentos ocorridos no trânsito, também surgem iniciativas relevantes que tentam intervir em nossa sociedade.

Lembramos, neste quadro da mobilização que vem sendo desenvolvida em Porto Alegre, por uma ONG denominada Fundação Thiago de Moraes Gonzaga [88], que tenta marcar a presença dos anônimos que morrem em

[88] Esta fundação é uma ONG criada por Régis e Diza Gonzaga, casal que perdeu seu filho, Thiago, de 18 anos, em acidente de trânsito. A partir da dor sentida e da vontade subseqüente de contribuir para que outras pessoas não morressem da mesma forma, fundaram esta organização, que tem por lema "Vida Urgente" e busca suscitar maior consciência nos jovens, e na sociedade como um todo, dos riscos que envolvem o trânsito, frente ao número alarmante de pessoas que morrem em acidentes brutais. Esta fundação também tem outros projetos além das "Borboletas no Asfalto", há a "Madrugada Viva", um dos primeiros, trabalho feito por jovens voluntários que saem a noite, vão a bares e festas, conversam e entregam folhetos da Fundação para outros jovens, tentando produzir consciência das implicações de bebida e direção; há também as peças teatrais, especificas para crianças, adolescentes e adultos, apresentando temáticas que envolvem questões associadas aos acidentes de trânsito, aos riscos de assumir a posição de 'herói' invencível, e ao comprometimento que representa dirigir.

nossas ruas. Quase como se fosse uma nova forma de sinalização existente na cidade e em algumas rodovias, que notifica uma presença de um ausente e tenta, deste modo, criar um lugar de memória.

Esta instituição desenvolve varias ações no sentido de produzir conscientização e alerta para o comprometimento que o trânsito representa. De alguma forma este trabalho desenvolvido em Porto Alegre tenta intervir no social, no sentido de produzir uma interrogação sobre o grande número de mortes que ocorrem em nossas ruas[89].

Uma das iniciativas desenvolvidas pela fundação compreende um ato público em que vários voluntários participam, e os agentes de trânsito pintam borboletas brancas no asfalto de nossas ruas, em locais que alguém morreu em função de acidente[90].

Deixam em algum lugar, um rastro, uma marca, para que todos possam vir a lembrar que qualquer um de nós, poderia, de algum modo, estar implicado neste anônimo transitar.

A fundação também se faz presente em vários eventos sociais com bandeiras e participação de seus voluntários, falando sobre o trabalho da fundação e a complexidade que representa o grande número de pessoas que morrem no trânsito.

[89] Cabe lembrarmos com Giddens (1991, p.158) que *"... os movimentos sociais fornecem pautas para potenciais transformações futuras."*.

[90] Esse trabalho é feito geralmente em função do pedido de familiares e/ ou amigos que procuram a Fundação, após a perda de um próximo no trânsito.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABRAHAM, Thomas. *O Neoliberalismo quer ser Sociável, e se Maquia*. In: GOLDENBERG, Ricardo (org.): **Goza! Capitalismo, Globalização e Psicanálise**. Salvador, BA: Ágalma, 1997. pp 51-60.

ACIDENTES Rodoviários. Site *AcidentesRodoviários.mht*. Disponível em: http://pechincha.com.br/Filosofia/rodovi.htm. Acesso em: 05 março 2007.

ALMARCEGUI, Lara. **Guia de Terrenos Baldios de São Paulo**: Uma seleção dos lugares vazios mais interessantes da cidade. Produção 27˚ Bienal de São Paulo. São Paulo, 2006.

ANDRADE, Juliana. *Só arma de fogo mata mais que acidente de trânsito no Brasil, aponta especialista*. 21 de Setembro de 2006. Site: SóarmadefogomatamaisqueacidentedetrânsitonoBrasil,apontaespecialista—AgênciaBrasil-Radiobrás.mht Disponível em: www.agenciabrasil.gov.br/noticias/2006/09/21/materia.2006-09-21.6775137467/view - 28k - Acesso em 05 março 2007.

ANSAY, Pierre e SCHOONBRODT, René. La *contribution de Georg Simmel*. In: ANSAY, Pierre e SCHOONBRODT, René: **Penser la ville. Choix de textes philosophiques**. Bruxelles: AAM Éditions.1989, p.73-74

ARENDT, Hannah. *As Esferas Pública e Privada*. In: **A Condição Humana**. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1999 pp. 31-88.

BAUDRILLARD, Jean. **A Arte da Desaparição**. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 1997.

BAVCAR, Evgen. *Entrevista ao Jornal da Universidade*. Site Jornal da Universidade, Porto Alegre, 2001. Disponível em: http://www.ufrgs.br/jornal/setembro2001/entrevista.htm. Acesso em: 05 março 2007.

BENJAMIN, Walter. **Magia e Técnica, Arte e Política**. São Paulo: Brasiliense, 1994.

BENJAMIN, Walter. *Sobre Alguns Temas em Baudelaire.* In: **Charles Baudelaire um Lírico no Auge do Capitalismo**. São Paulo: Brasiliense, 1989. pp. 103-149.

BERNARDES, Maria Helena. **Vaga em Campo de Rejeito**. São Paulo: Escrituras, 2003.

CAIAFA, Janice. **Jornadas Urbanas. Exclusão, trabalho e subjetividade nas viagens de ônibus na cidade do Rio de Janeiro.** Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas. 2002.

CALVINO, Ítalo. **As Cidades Invisíveis.** São Paulo: Companhia das Letras, 1990.

CALVINO, Ítalo. **Seis propostas para o próximo milênio.** São Paulo: Companhia das Letras, 1990.

CALVINO, Ítalo. **O Cavaleiro Inexistente.** São Paulo: Companhia das Letras, 1993.

CERTEAU, Michel. *O Tempo Acidentado*. In: **A invenção do cotidiano**. Rio de Janeiro: Vozes, 1994. pp. 311-312.

CHEMAMA, Roland. *Um Sujeito para o Objeto*. In: GOLDENBERG, Ricardo., op.cit., pp 23-39.

CÍCERO, Antônio. *O Trânsito no Brasil.* In: **O Mundo desde o Fim**. Rio de Janeiro: Francisco Alves, 1995, pp. 203-210.

DAMATTA, Roberto. *Brasil: uma nação em mudança ou uma sociedade imutável*. In: Estudos Históricos, n 1, 1988, pp. 204-219.

DAMATTA, Roberto. *Trânsito, igualdade e hierarquia.* O Estado de São Paulo, São Paulo, 19 setembro 2002. Caderno 2.

DAMATTA, Roberto. *O trânsito "subversivo".* Jornal do Brasil. Rio de Janeiro, 13 agosto 2000.

DIDI-HUBERMAN, Georges. **O que vemos, o que nos olha**. São Paulo. Ed. 34, 1998.

ESTACOLCHIC, Ricardo. *Corrupção*. In: GOLDENBERG, Ricardo., op.cit., pp 61-70.

FALKEMBACH, Jorge. *Esta restando isso.* In: Efeitos de um acidente. Ijuí, junho 2005. Mimeo (texto inédito).

FREUD, Sigmund. *Além do Principio de Prazer* (1920g). RJ: Edição *Standard* Brasileira, Vol. XVIII, IMAGO Editora, 1974.

FREUD, Sigmund. *O Mal-Estar na Civilização* (1930a). RJ: Edição *Standard* Brasileira, Vol. XXI, IMAGO Editora, 1974.

FREUD, Sigmund. *Sobre a Transitoriedade* (1916 [1915]). RJ: Edição *Standard* Brasileira, Vol. XIV, IMAGO Editora, 1974.

FIGUEIREDO, Luis Cláudio. *Modos de subjetivação no Brasil*. In: **Modos de subjetivação no Brasil e Outros Escritos**. São Paulo: Escuta, 1995. pp. 17-96.

FORMENTI, Lígia. *No trânsito, a culpa é sempre do outro.* O Estado de São Paulo, São Paulo, 29 novembro 2005.

FUNDAÇÃO Thiago de Moraes Gonzaga, Porto Alegre. Disponível em: http://www.vidaurgente.com.br. Acesso em: 05 março 2007.

GERVAISEAU, Henri A. *O movimento opaco e cego da cidade habitada.* in: Mariarosaria Fabris et alii: **Estudos de Cinema Socine**. Ano VII. São Paulo: Nojosa Edições, 2005, p.151-159

GERVAISEAU, Henri A. *Entrelaçamentos*. In: Morettin, Eduardo et alii: **História e cinema. Dimensões históricas do audiovisual**. São Paulo: Alameda. 2007, pgs.219-235

GIDDENS, Anthony. **As conseqüências da Modernidade.** São Paulo: Unesp, 1991.

GOLDENBERG, Ricardo. *O cão*. In: GOLDENBERG, Ricardo., op.cit., pp 244-266.

HOFFMAN, M. H. & CRUZ, R. M.: *Síntese Histórica da Psicologia do Trânsito no Brasil.* In: HOFFMAN, M. H. & CRUZ, R. M. (org): **Comportamento Humano no Trânsito**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003. pp 17- 29.

KOLLERITZ, Fernando. *Testemunho, juízo político e história.* Site Revista Brasileira de História vol.24 n.48 São Paulo: 2004. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0102-01882004000200004&script=sci_arttext. Acesso em 05 maço 2007.

KURZ, Robert. *Oco do fetichismo: "Crash" demonstra a incapacidade de transcendência da arte atual.* Folha de São Paulo, Caderno *Mais,* São Paulo: 26 janeiro 1997. Site Robert Kurz - textos - . Disponível em: http://obeco.planetaclix.pt/rkurz50.htm. Acesso em: 05 de março de 2007.

KURZ, Robert. *Sinal verde para o caos da crise: Ascensão e limites do capitalismo automobilístico*. In: **Os últimos combates**. Rio de Janeiro: Vozes, 1998, pp. 345-375.

LACAN, Jacques. *O Seminário sobre "A carta roubada"*. In: **Escritos**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1998. pp 9-66.

LACAN, Jacques. *Agressividade em Psicanálise*. In: **Escritos**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1998. pp 104-126.

MARIANO, Nilson. *Impunidade até acumular 35 pontos na carteira.* Jornal Zero Hora, Porto Alegre, 22 janeiro 2007.

MELMAN, C. *Por que o ICMS não é aplicável à sessão de psicanálise?* In: GOLDENBERG, Ricardo., op. cit., pp. 106-126.

MORETZSOHN, Ricardo F. e Macedo, Gislene M., Site *Psicologia e Trânsito: compromisso social com a mobilidade humana*. Jornal Conselho Federal de Psicologia, Abril 2005. Disponível em: http://www.pol.br/publicações/pdf/jornal81/Jornal81-05.pdf. Acesso em 05 março 2007.

MORTES no trânsito aumentam mais de 7% no Brasil, abril 2004. Site: BBCBrasil.mht. Acesso em: 05 março 2007.

PEREC, Georges. Prière d´insérer (folha solta inserida no livro) In: **Espèces d´espaces.** Paris: Editions Galilée, 2000.

POE, Edgar A. **A carta roubada**. São Paulo: Paz e Terra, 1996.

ROZESTRATEN, Reiner J. A. *Ambiente, Trânsito e Psicologia.* In: HOFFMAN, M. H. & CRUZ, R. M., op.cit., pp 33-46.

SANT'ANNA, Denise B. de. *Notas sobre peso e velocidade dos corpos.* In: **Corpos de Passagem: ensaio sobre a subjetividade contemporânea**. São Paulo: Estação Liberdade, 2001. pp 13-28

SANTOS, Milton**.** *Metrópole: A força dos fracos é seu tempo lento*. In **Técnica Espaço Tempo. Globalização e meio técnico-científico informacional.** São Paulo: Hucitec, 1996. pp. 81-86

SANTOS, Wilson de B. *Engenharia de Trânsito*. 13-05-2005. Ver em: http://www.transitobrasil.com.br/asp/coluna.asp?codigo=3917

SARAMAGO, José. **A Caverna**. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

SAVIO, Marco A. C. **A modernidade sobre rodas – tecnologia automotiva, cultura e sociedade.** São Paulo: Educ (ed da PUC), 2003.

SELIGMANN-SILVA, Marcio. *A história como trauma*. In **Catástrofe e Representação**. S São Paulo: Escuta, 2000. pp 73-98.

SIMMEL, George. *A Metrópole e a Vida Mental.* In: VELHO, Otávio G. (org.): **O Fenômeno Urbano.** Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1979. pp. 11-25

SOUSA, Edson L. A. "*O Homem sem Qualidades"*. Site Freud-Lacan.com, Association Lacanienne Internationale, 31 outubro 2005. Disponível em: http://www.freud-lacan.com/articles/article.php?url_article=edesousa311005. Acesso em 05 março 2007.

SPGNOL, Jane M. A psicologia do trânsito no Brasil: desenvolvimento e perpectivas. IN: Revista Psicologia & Trânsito, Agosto de 1995.

TEXEIRA, Marcus do Rio. *O Expectador Inocente*. In: GOLDENBERG, Ricardo., op. cit., pp 71-90.

VASCONCELLOS, Eduardo. **O que é trânsito?** São Paulo: Brasiliense, 1998.

VASCONCELLOS, Eduardo. A. *Considerações gerais e conclusões*. In **Circular é preciso, viver não é preciso**. São Paulo: Annablume: FAPESP, 1999. pp. 249-254.

VIRILIO, Paul. **A Máquina de Visão.** Rio de Janeiro: José Olympio. 1994.

VIRILIO, Paul. *Sejamos Resistentes*. In: Revista República, Julho de 2000.

Livros Grátis

(http://www.livrosgratis.com.br)

Milhares de Livros para Download:

Baixar livros de Administração
Baixar livros de Agronomia
Baixar livros de Arquitetura
Baixar livros de Artes
Baixar livros de Astronomia
Baixar livros de Biologia Geral
Baixar livros de Ciência da Computação
Baixar livros de Ciência da Informação
Baixar livros de Ciência Política
Baixar livros de Ciências da Saúde
Baixar livros de Comunicação
Baixar livros do Conselho Nacional de Educação - CNE
Baixar livros de Defesa civil
Baixar livros de Direito
Baixar livros de Direitos humanos
Baixar livros de Economia
Baixar livros de Economia Doméstica
Baixar livros de Educação
Baixar livros de Educação - Trânsito
Baixar livros de Educação Física
Baixar livros de Engenharia Aeroespacial
Baixar livros de Farmácia
Baixar livros de Filosofia
Baixar livros de Física
Baixar livros de Geociências
Baixar livros de Geografia
Baixar livros de História
Baixar livros de Línguas

Baixar livros de Literatura
Baixar livros de Literatura de Cordel
Baixar livros de Literatura Infantil
Baixar livros de Matemática
Baixar livros de Medicina
Baixar livros de Medicina Veterinária
Baixar livros de Meio Ambiente
Baixar livros de Meteorologia
Baixar Monografias e TCC
Baixar livros Multidisciplinar
Baixar livros de Música
Baixar livros de Psicologia
Baixar livros de Química
Baixar livros de Saúde Coletiva
Baixar livros de Serviço Social
Baixar livros de Sociologia
Baixar livros de Teologia
Baixar livros de Trabalho
Baixar livros de Turismo