

O Brasileiro e o seu ego-carro

Uma visão sociológica europeia sobre o ato de dirigir em um “país do futuro”¹

Martin Gegner

Professor visitante com apoio do Serviço Alemão de Intercâmbio Acadêmico /Deutscher Akademischer Austauschdienst (DAAD), Universidade de São Paulo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, +55 (11) 3061-5331, martin.gegner@daad.org.br

Resumo

O transporte urbano é um tema bastante incomum para uma análise sociológica – não apenas no Brasil. Considera-se o assunto pertencente ao planejamento urbano e não à sociologia. Estabelecer o planejamento urbano modernista como modelo hegemônico após a 2ª Guerra Mundial, tinha o intuito de garantir o fluxo rápido e individual com o carro próprio. Mas, além dessa aproximação funcional, o transporte é também um fato social. O trânsito constitui o espaço público – especialmente no Brasil. Dificilmente podemos observar códigos e condutas sociais em outros lugares que na sociedade brasileira são tão explícitas: a grande diferença de classes e a violência cotidiana. ...*

Palavras-Chave: transporte, planejamento urbano modernista, cidade brasileira.

Para um europeu, tudo no Brasil parece ser três vezes maior do que aquilo com o que ele está acostumado.

Essa impressão não muda, mesmo que ele visite o País como cientista social e esteja pesquisando a vida cotidiana atual no Brasil nos moldes de Claude Levi-Strauss². Assim que ele atravessa o Atlântico e chega ao Rio de Janeiro para passear e a São Paulo para trabalhar, as diferenças ficam evidentes. Não somente pelo fato de que estas cidades não se encaixam nos moldes de “cidade europeia”, que consiste em um centro medieval cercado por prédios e casas cuidadosamente planejadas no Séc. XIX e que não ultrapassam a altura de sete andares, como em Paris, Berlim ou Viena (Gegner 2006). A maioria das cidades brasileiras não tem um centro histórico, assim como toda a estrutura social e funcional das cidades é diferente das europeias. Os símbolos das cidades brasileiras, como arranha-céus, grandes rodovias e favelas, indicam que o Brasil é um país das Américas. As diferentes estruturas materiais muitas vezes ocultam as diferenças fundamentais de estrutura social nas cidades quando comparadas

a cidades europeias de bem-estar. Apesar das diferenças em um mundo globalizado, é claro que encontramos muitos hábitos e atitudes na vida diária dos brasileiros que são semelhantes às encontradas em qualquer outra região do mundo, independente se na Europa, nos EUA ou no Leste Asiático. Mas até certo ponto, sabe-se que algumas manias, que são compartilhadas no mundo, são mais intensas no Brasil. Uma delas é a paixão do brasileiro pelo seu carro.

Desenvolvimentos universal e especial

Ter uma obsessão por automóveis é de fato uma mania universal. Norte-americanos, alemães e japoneses são conhecidos pela forte relação que têm com seus carros particulares, por vezes mais forte do que o relacionamento com parentes próximos. Nestes países, a paixão foi incentivada nas últimas décadas pelo estado e a propaganda³. A grande valorização do artefato “automóvel” está ligada ao fato de

¹ Referência a Stefan Zweig (2006 [1960/1941]): Brasil – o país do futuro. Essa é uma versão completamente revisada e aprimorada de um artigo que originalmente foi direcionado para leitores europeus (Gegner 2008). A tradução foi feita pela Ilona Rechlin, a quem agradeço muito.

* (continuação do resumo) Enquanto sociólogos normalmente se referem à violência como o número crescente de assaltos armados nas cidades brasileiras, este artigo focaliza formas de violência em nível menor: a violência de motoristas de carros contra transeuntes mais fracos nas ruas do País, tais como pedestres, ciclistas e motoqueiros. Com base na metodologia da Sociologia Visual (Gegner 2007), esta abordagem de pesquisa também integra (continua próxima página)

(continuação do resumo) métodos etnográficos na linha de Claude Lévi-Strauss (1955). A alienação científica do pesquisador encontra apoio na lacuna cultural entre as tradições urbanas europeias e brasileiras. Isso possibilita a discussão crítica de hábitos e circunstâncias que são “normais” para a maioria dos brasileiros e que, portanto, não são sequer questionadas. Assim, o “olho sociológico” (Hughes, 1971) da Escola de Chicago é reforçado pela alienação “natural” do pesquisador. Para os olhos europeus – acostumados a códigos bem diferentes na sociabilidade do trânsito – os hábitos brasileiros nas ruas parecem ser uma violação constante aos direitos humanos, como o direito à integridade pessoal e o direito de viver sem medo. Como o transporte urbano é um espaço social dominante na vida da maioria dos brasileiros, seus efeitos na psique dos indivíduos não podem ser negados. Esse artigo resalta que agressividade e contra-agressão no trânsito são um sintoma, mas não a causa. Esta está enraizada em problemas estruturais da sociedade brasileira. A explicação hipotética para este “nível menor de violência” está no planejamento urbano modernista. Uma vez que foi implantado de forma mais drástica no Brasil, os efeitos psicológicos dos habitantes também são mais drásticos: combinando a constituição psicológica individual, com base na grande diferença de classes e desigualdade social, os indivíduos de destaque dentro do planejamento modernista, os motoristas de carro, quase não mostram nenhum respeito pelo “outro”, comportando-se como “donos” das ruas.

² Esse artigo é baseado em pesquisa etnográfica cumulativa, realizada em São Paulo, Rio de Janeiro, Recife, Salvador, Curitiba e Brasília, entre os anos de 2001 e 2011.

³ Aqui veja Brachat/Dietz/Reindl (2005) e – mais crítico – Jürgens/Meißner (2005).

⁴ Para comparação: Berlim, que pelo número de habitantes tem o tamanho de Salvador e por sua área é um pouco menor do que a (continua próxima página)

que a indústria automobilística se transformou no mais importante setor econômico destas nações³. Poderia supor-se que no Brasil esta paixão fosse mais contida por não haver grande orgulho nacional por um Volkswagen ou Fiat produzido no Brasil, uma vez que são marcas estrangeiras. Mas o que fica é o orgulho pessoal em possuir um símbolo de status, ainda importante para quase toda a burguesia e classe média (e, claro, o proletariado) em todo o mundo. O que faz a diferença em comparação a – ao menos algumas – cidades europeias mais envolvidas em movimentos ecológicos, como os Países Baixos, a Alemanha e Dinamarca, é a enorme percussão que o carro tem no modo de vida do brasileiro de classe média. Até mesmo em cidades que têm influência mais europeia, como Salvador ou Recife, os cidadãos parecem quase que inaptos a organizar suas vidas diárias, incluindo trabalho, compras e lazer, sem um veículo. Muitos brasileiros utilizam o carro para distâncias menores que um quilômetro sem pensar duas vezes. O argumento para usar o carro sempre será uma mistura de longas distâncias, questões de segurança e a falta de transporte público adequado. Nas cidades europeias acima mencionadas, onde a ideia de “cidade compacta” ou “cidade de curtas distâncias” ainda rege o discurso no planejamento urbano, mesmo em metrópoles como Berlim e Viena, a bicicleta – ao menos no verão – tornou-se o meio de transporte dominante.

De fato existem muitas diferenças estruturais entre cidades europeias e brasileiras que pedem a utilização do carro. Em primeiro lugar, a falta de transporte público abrangente. Sistemas de metrô existem somente no Rio de Janeiro e em São Paulo, mas estes são muito pequenos comparados ao tamanho das cidades, e sua área de cobertura é restrita a um mínimo de regiões. O Rio de Janeiro tem duas linhas de metrô que predominam na região burguesa da Zona Sul. São Paulo oferece cinco linhas de metrô e seis linhas de trem⁴. A maior parte do transporte público é coberto por ônibus, o que implica em um transporte relativamente lento devido às longas distâncias e engarrafamentos, que nem mesmo podem ser evitados com linhas de ônibus adicionais, integradas ao planejamento urbano brasileiro nos últimos anos. Isto é complicado, pois quando se deseja ir à academia depois do trabalho ou encontrar amigos em um restaurante que se localiza em outro bairro, o sistema mostra-se insuficiente e frustrante. **Como ciclovias são quase inexistentes e conduzir**

uma bicicleta (assim como uma motocicleta) em vias comuns é considerado um risco de vida, devido à insolência dos motoristas de carro que serão descritas mais abaixo, existem motivos razoáveis em optar pelo automóvel.

Planejamento urbano modernista e a construção de uma sociedade automotiva

O problema-chave do transporte urbano brasileiro, é que ele é moderno demais para deixar de utilizar o carro – ao menos para aqueles que conseguem adquiri-lo. O que quer dizer “moderno demais”? A resposta seguirá em direção de crítica ideológica.

O manifesto de modernismo em planejamento urbano, a Carta de Atenas, pavimentou o caminho para a sociedade motorizada. O Congresso Internacional de Arquitetura Moderna (CIAM), um encontro de jovens arquitetos modernistas, definiu neste manifesto suas suposições do que deveria ser considerada uma “cidade moderna”. O congresso ocorreu em 1933 em Moscou, mas devido a motivos políticos, o manifesto só foi publicado em 1943 como Carta de Atenas. Depois da 2ª. Guerra Mundial, a Carta tornou-se plano mestre para a reconstrução das cidades europeias destruídas – e o projeto para um Brasil moderno e em crescimento. Isso não ficou registrado somente no prestígio dos edifícios da nova capital, Brasília, mas também na demolição de quase todos os grandes centros históricos no País. No planejamento urbano, a Carta definiu modernismo como clareza geométrica e simétrica, não apenas na arquitetura de edifícios, mas também na planta da cidade. Le Corbusier, mentor da Carta, queria criar uma cidade que funcionasse como uma máquina (Le Corbusier 1925). Para ele, trabalho, vida, lazer e trânsito deveriam ser separados. Ele queria derrubar os centros medievais das cidades europeias que não eram mais capazes de oferecer este ideal com sua estrutura de “solução integrada” (trabalho e vida na mesma casa ou ao menos no mesmo quarto), ainda mais quando todas as capitais europeias quase duplicaram, em alguns milhões, o número de seus habitantes entre os anos de 1890 e 1910. Velocidade e a imagem de uma máquina (móvel) eram os ideais nos planos de Le Corbusier. Em sua opinião, ruas largas e velozes seriam necessárias para suprir o transporte urbano. Obstáculos para automóveis, como curvas e ruas sinuosas, superfícies

(continuação nota 4)

metade da cidade de São Paulo, oferece 9 linhas de metrô, mais de 15 linhas interurbanas de trem, interligadas a uma justa rede de VLT (veículos leve sobre trilhas) e ônibus. O acesso a todos os meios, incluindo baldeação, para uma viagem de duas horas é dado com uma única passagem.

⁵ Devido o mesmo dogma que dirigiu o discurso de planejamento urbano até meados dos Anos 70s na Europa, muito do que não foi destruído durante a guerra foi destruído por arquitetos modernistas.

⁶ Mobilidade horizontal é sempre um bom indicador para mobilidade social. Dentro da estrutura de classes no Brasil, a falta de maior mobilidade horizontal regular indica as classes mais baixas. Para muitos deles, a única “viagem” de longa distância que eles podem se permitir na vida toda é a migração do Nordeste para o Sudeste.

irregulares e outros usuários de ruas, com exceção de carros, tinham que desaparecer. Em seguida veio a distinção entre pedestres, ciclistas e carros. Mas o obstáculo que tinha que ser removido era o bonde. O bonde era predominante na era pré-guerra. A partir de meados dos anos 50, o bonde foi sendo eliminado tanto por arquitetos na Europa como no Brasil (e até mesmo nos Estados Unidos). Uma cidade de largas estradas, proporcionando fácil acesso de carro a todas as regiões vizinhas, era o ideal do período pós-guerra. A cidade sem centro, Los Angeles, foi o paradigma para reestruturar capitais brasileiras também⁵.

O regime autoritário de Vargas, que promoveu o estado novo, estava entusiasmado pela reconstrução modernista da sociedade brasileira. Naquele tempo (1930-1940), o país, bastante subdesenvolvido, cresceu para uma nova era da industrialização, seguido da migração de milhares de brasileiros que trocavam a pobreza do Nordeste pela riqueza das cidades do Sudeste⁶. 60% da população brasileira migrou para áreas rurais em 1950, enquanto que em 2000, apenas 20% nelas permaneceram (IBGE 2006). O mesmo desenvolvimento, em números inteiros e com viés diferente: enquanto que em 1950 cerca de 18 milhões de pessoas habitavam as áreas urbanas, no ano de 2000 foram contabilizadas cerca de 130 milhões (op.cit.). Este foi o motivo para o governo exigir um planejamento urbano modernista. São Paulo (área municipal) cresceu de 580.000 habitantes em 1920, para 2,2 milhões de habitantes em 1950. Apesar da modernização autoritária, o crescimento de favelas sucedeu a este desenvolvimento.

A intenção da nova capital no centro do País, Brasília, foi a de servir como protótipo de modernização da sociedade brasileira e de suas cidades (Nunes 2004). Lúcio Costa, um estudioso de Le Corbusier, elaborou o projeto e Oscar Niemeyer, também membro das sessões CIAM de 1940, não apenas desenvolveu muitos prédios representativos do governo, mas dirigiu a Novacap, a empresa que foi formada para urbanizar a nova capital do Brasil.

Apesar de pequenas diferenças no planejamento, Brasília representou as idéias principais da Carta: a separação funcional entre trabalho, vida e lazer, integrada por vias expressas para carros de alta velocidade, uma estrutura ampla e geométrica

para a construção de prédios com espaços verdes em seu centro, além de uma arquitetura funcional “leve” a partir da utilização de aço, concreto e vidro como componentes principais para os edifícios de pelo menos 5 a 10 andares. A nova capital era “a cidade moderna do mundo e muitos arquitetos e urbanistas peregrinaram até este conjunto de arte completo (*Gesamtkunstwerk*) do movimento modernista. Em 1987, a UNESCO inscreveu Brasília no Patrimônio Comum da Humanidade por representar a aplicação dos princípios de urbanismo do Séc. XX em ampla escala (UNESCO 1987).

Hoje em dia, quando problemas sociais típicos brasileiros, como pobreza, poluição e criminalidade também afetam a qualidade de vida em Brasília e evidenciam a decadência de muitos de seus edifícios modernistas às vésperas de comemoração dos 50 anos da cidade, o planejamento de transporte modernista é igualmente questionado. A cidade implementará um sistema de bondes (Correio Braziliense 2007, ABIN 2008), um sacrifício para urbanistas modernistas extremos. Ironicamente, o argumento é conservar o projeto original de Costa e Niemeyer, podendo até mesmo receber o apoio do Comitê de Patrimônio Comum da Humanidade da UNESCO, mas contradiz a idéia de desenvolvimento urbano dinâmico e a idéia fundamental do modernismo: forma segue funcionalidade. A partir deste ponto de vista, a reinvenção de um sistema de bonde definitivamente significaria progresso nas soluções dos problemas de trânsito em Brasília. Um motivo pelo qual esse eficiente sistema de transporte encontra muitos obstáculos no Brasil é a mentalidade da sociedade que ainda está presa aos ideais modernistas do Séc. XX. Hoje em dia, o modernismo dogmático não representa mais o futuro, mas é um mero conceito passado.

Tese psico-social no automobilismo brasileiro

De acordo com Marx, a consciência é direcionada pelo ser material, sendo imprescindível observar as condições de moradia urbanas, especialmente àquelas dos “tomadores de decisões” das classes alta e média. A última vive em apartamentos pequenos alugados ou próprios, em prédios protegidos por muros e portarias. Atividades esportivas são realizadas nas praias – contanto que existam praias próximas – ou em academias. Para muitos paulistas é comum

passar três ou mais horas diárias dentro do carro só para chegar ao local de trabalho, retornar e, talvez ainda incluir um trecho adicional para atividades de lazer ou compras. Por essa razão, não é de se estranhar a relação especial que o brasileiro de classe média tem com o seu carro. O que torna este relacionamento o tanto quanto perigoso para estrangeiros e pessoas de outra classe social, é o aspecto psicológico relacionado a sentimentos de velocidade e segurança.

Psicólogos que lidam com transporte e trânsito argumentam que o carro, por ser um revestimento de metal, serve como armadura física e mental contra as ameaças (imaginárias e reais) da vida urbana moderna (Dick 2002, Dick/Werner de 1999, Hilgers, 1992). Sua força e velocidade seduz o condutor a adotar um comportamento irresponsável perante transeuntes mais lentos e fracos. O acesso constante ao carro sugere autonomia. O sentimento de ser um indivíduo autônomo protegido é o motivo da história de sucesso do automóvel em todo o mundo (Canzler 1996, Rammler 2001, Sachs 1984). Essa disposição geral encontra condições sociais aguçadas no Brasil. Primeiramente, porque mais do que em países europeus, o carro ainda é um bom indicador de nível social. Membros de classes proletárias mais baixas não conseguem comprar um carro. Seus empregos mal remunerados, muitas vezes informais, os impedem de receber um crédito bancário ou financiamento para um automóvel, sendo obrigados a utilizar o transporte público precário. Apesar do crescimento econômico dos últimos anos, eles ainda são a maioria da população brasileira: existem mais brasileiros sem carro do que com.

O indicador para quem pertence à classe média baixa, é um carro pequeno como o GOL da Volkswagen ou o Corsa da General Motors. Conforme descrito acima, o carro assegura integração social a seu proprietário. Ele ou ela são capazes de chegar em seus locais de trabalho ou lazer sem passar horas em ônibus. Por isso a posse de um carro tem uma maior relevância na integração social do que na Europa, onde o transporte urbano de qualidade promove a todos, aos que mal podem e/ou não querem comprar um carro, a possibilidade de um estilo de vida decente. Uma valorização pessoal elevada do carro é resultado dessa dependência. Em uma das entrevistas semi padronizadas que foram feitas para visualizar pressuposições sociológicas, a assistente

social Ângela C., solteira, 35 anos, descreveu a compra de seu carro, depois de sete anos trabalhando na administração da Prefeitura de São Paulo, com as seguintes palavras: “Um carro é tudo na vida”. Mesmo passando horas no trânsito notório de São Paulo, o automóvel abriu para ela o que sociólogos alemães chamaram de “Espaços de Possibilidades” (Canzler/Knie 1998). Este termo se refere às opções de mobilidade espacial que somente são oferecidas pelo carro: acesso 24/7, escolha flexível de destinos, livre escolha por acompanhantes e o já mencionado sentimento de segurança e conforto. Mas como a classe média baixa é a primeira a ser afetada por crises econômicas – e estas não foram poucas no Brasil nos últimos 50 anos – o automóvel não é apenas símbolo para estar “dentro” ou “fora” da economia formal, mas muitas vezes também é pré-requisito para a recolocação depois de perder o emprego. Móveis, pertences pessoais e até mesmo os ubíquos aparelhos de televisão podem ser dispensados. Para manter a chance de encontrar um (bom) emprego dentro da economia formal, invariavelmente um brasileiro precisa de três coisas: um endereço em bairro formal (com ruas asfaltadas), um telefone celular e um carro para poder atender a carga horária flexível de seu empregador. Sendo assim, aqui a posse de um carro significa fazer parte da economia formal. Membros da classe média baixa são facilmente substituíveis em um país com 190 milhões de habitantes e onde a escolaridade superior está em crescimento.

Nos níveis do setor de serviços para trabalhadores não qualificados, o quadro é ainda mais dramático. Em qualquer restaurante e/ou loja existem de três a quatro empregados por cliente preocupados em manter o seu “salário mínimo” com o ganho da porcentagem de venda para este cliente. No caso de reclamações, por parte dele ou outro motivo, estes empregados podem ser rapidamente dispensados, uma vez que os direitos trabalhistas são pouco desenvolvidos.

Muitos brasileiros de classes sociais mais elevadas sentem falta dessa “mentalidade de serviço” diferenciada quando visitam a Europa. Esta forte concorrência entre os trabalhadores no ramo de prestação de serviços, assim como a competição com todos àqueles que querem entrar no setor, resulta em falta de solidariedade e agressividade latente. O enorme esforço para segurar o emprego

e a luta contra os milhares que Marx chamava de “exército industrial reserva”, produzem estresse. Para os membros da classe média baixa, pedestres são o símbolo do destino indesejado: desempregados, sem-teto, sem-carro. Pedestres são rivais em potencial na luta pela sobrevivência. Sendo assim, brasileiros de classe média baixa com carro costumam agredir pedestres nas ruas sem mesmo se dar conta disso.

⁷ Não é surpresa que a “normalidade” em cidades (brasileiras) é diferentemente interpretada por sociólogos enraizados na Europa como Barbara Freitag-Rouanet (2002).

⁸ Ultimamente urbanistas de metrópoles européias começaram a integrar ciclovias nas ruas, estreitando o espaço para o tráfego motorizado. Isso tem diminuído os conflitos entre pedestres e ciclistas, mas até certo ponto aumentou os conflitos entre ciclistas e carros. Em caso de engarrafamento, motoristas tendem a invadir as ciclovias. A reação de ciclistas mais acirrados, como insultos, chutes a espelhos-retrovisores, arranhões na pintura dos carros, entre outros, no Brasil teriam efeitos mais sérios como agressões físicas, se não seguidos de morte.

No Brasil, para pedestres o cruzamento de ruas significa correr de um lado para o outro, mesmo que exista uma faixa para pedestres. Ao virar para uma rua à direita ou esquerda, motoristas brasileiros costumam ignorar o direito de passagem dos pedestres constituído nas leis de trânsito. Às vezes os motoristas até parecem acelerar quando vêem um pedestre a cinqüenta metros de sua frente, que tenta atravessar a rua. Os pedestres aceitam esse comportamento sem reclamar para não arriscar suas vidas. Para estrangeiros, é surpreendente quase não haver queixas sobre esse fato, mas os brasileiros consideram esse comportamento como sendo “normal”.⁷ Ao invés de enxergar este ato como infração grave contra o pedestre, existem muitas piadas e caricaturas sobre essa cultura particular de trânsito no Brasil. Do ponto de vista estrangeiro, o direito que motoristas se permitem nas ruas, parece eliminar os direitos humanos básicos como a integridade do corpo. Os direitos de pedestres, ciclistas e motociclistas, parecem ser derrubados pelo acelerador. Um exemplo de etnografia literária ilustra as diferenças dos aspectos europeus e brasileiros neste assunto.

Com sua dicção incomparável, João Ubaldo Ribeiro (1994/2006) descreveu a caça aos pedestres por condutores de carro a partir de um exemplo do Rio de Janeiro, mas declarou que a raiva brasileira contra o pedestre não se compara à dos ciclistas berlinenses, que atacam pedestres inofensivos ao passar por eles.

Há de se dizer que em quase toda a cidade de Berlim são encontradas pistas para bicicletas pavimentadas nas calçadas. Muitas vezes estrangeiros desconhecem o fato de que as áreas marcadas são ciclovias, até porque nunca viram algo semelhante antes. É verdade que os ciclistas berlinenses são um tanto quanto rudes ao defender seu espaço que segue um planejamento urbano de separação funcional entre eles e pedestres,

mas também os veículos motorizados.⁸ Mesmo quando existe um comportamento “errado” em calçadas alemãs, raramente acontecem acidentes em ciclovias, muito menos acidentes severos, mas para Ribeiro o perigo de ser “atacado” por um ciclista na Europa, parece ser maior do que o perigo de um acidente de carros no Brasil. Considerando normal o comportamento agressivo dos motoristas de carro brasileiros, a persistência de ciclistas em trafegar em seu pedaço da calçada é escandalizada por Ribeiro. Mesmo sendo relativizada através da ironia e nitidez poética do texto literário, interpretando-o como tese etnográfica, os ensaios sobre a capital alemã muito bem apresentam as diferenças culturais (e de percepção) cotidianas na Europa e no Brasil. Eles mostram que até mesmo brasileiros cosmopolitas interiorizaram e aceitaram a dominância do carro e a certa agressividade dos motoristas no trânsito brasileiro. Por outro lado, parece que a expectativa de Ribeiro era a de encontrar a antiga Europa do Séc. XIX, onde a burguesia (ao menos nos fins de semana) não tinha mais nada para fazer além de se encontrar e passear nas calçadas. É claro que esta sociedade e urbanidade não existem mais – nem mesmo na Europa. A percepção idealizada da urbanidade européia e seu transporte regulado, talvez tenham induzido seu “comportamento inapropriado” como andar na faixa de bicicletas. Talvez João Ubaldo Ribeiro não estivesse acostumado a passear nas cidades, até porque não o faria da mesma maneira no Brasil. Eu usei este exemplo para demonstrar que existe uma lacuna cultural entre o Brasil e a Europa no quesito comportamental de trânsito. Como sociólogo auto-reflexivo europeu, eu também tenho que admitir que aquilo que parece ser escandaloso para mim, é decorrente das diferentes percepções e interpretações.

Assim, provavelmente o problema aqui discutido está meramente ligado à diferente interpretação social do que é um pedestre. Brasileiros de classes alta e média não vêem o pedestre como possível concorrente a emprego (como descrito acima), mas como possível assaltante. Essa atitude está ligada ao diferente papel social que seus carros empenham em suas vidas. As classes médio-altas e alta se distinguem da classe baixa pela representação ostensiva de seus carros medianos como o Golf da Volkswagen ou os utilitários esportivos importados como o BMW X6. Como demonstrou Bourdieu (1984), as diferenças tênues entre membros das

classes elevadas e as diferenças gritantes para as classes mais baixas em sociedades capitalistas, são definidas pelo gosto. Um “bom gosto” tem que ser exposto em público a fim de construir um ego em reconhecimento ao seu ambiente social. A classe alta costuma viver em casas escondidas por muros altos e a classe média praticamente reside em apartamentos anônimos, mas caros, o que raramente pode ser considerado representativo. Por esse motivo, a burguesia brasileira tem que encontrar outros objetos para afirmar o seu papel na sociedade. No Brasil, não é a casa própria que demonstra status social como Bourdieu (1990) argumentou em sua análise sobre a expressão individual do pequeno burguês através da casa própria. Diferenças sociais são unicamente representadas a partir da escolha do carro. Mais do que na Europa, no Brasil é possível decifrar o nível social pelo tipo de carro. Alguém poderia perguntar: por que então eles agem de forma tão sórdida perante outros transeuntes, se são eles que estão do lado bom da vida social brasileira? O motivo é que a classe alta se vê ameaçada pelos milhões de pobres. Crimes e violência são comuns em todo o Brasil. Mas onde elas ocorrem? Nas ruas! Os imóveis são protegidos por muros, guardas e grades elétricas, entre outros. Brasileiros de classe alta vivem em áreas de alta segurança e onde quer que vão, seus condomínios fechados, seus restaurantes e seus shopping centers estão sempre cercados por muros, guardas e controle. Esta é a exata contradição à sociedade livre; é uma sociedade fechada. Independente se os muros e as grades são úteis ou não, elas têm um enorme efeito sobre a mentalidade dessa classe: filhos de classe alta crescem com medo da violência e a necessidade de ter que se proteger contra “o outro”. “O outro” que está na rua.

A rua é o único lugar onde a rígida classe societária brasileira se mistura. Ao sair de sua casa para chegar a um clube ou resort de praia privado, a alta sociedade tem que passar pelo povo. Isso significa perigo para ela. Sendo assim, se comporta como estivesse sendo permanentemente ameaçada por ataques. Neste ponto, não vou abordar a incidência de assaltos em ruas brasileiras. Claro que elas ocorrem. Minha argumentação é a de que este medo, desenvolvido durante todo o processo de socialização, causa comportamentos que também devem ser considerados criminosos! Como, se não criminosa, deve ser chamada a violação constante

de leis e a aceitação endossada de lesões ou morte de outros transeuntes? Não parar no sinal vermelho à noite, não chega a ser considerado uma ofensa banal, mas é tido como forma de auto-proteção e aceito pela sociedade, o estado e a força legítima, a polícia. Essa atitude causa perigo para os mais fracos e não resolve o problema social de violência e crime. Ao contrário, ele piora a situação. Se todo pedestre e todo motociclista for considerado uma ameaça em potencial por motoristas de carro, essa mentalidade simplesmente será uma ameaça à sociedade civil. Brasileiros de classe alta perdem o sentido para o público e também o sentido de que a população, incluindo os pobres, tem o direito de participar do controle da sociedade. A violação constante das leis de trânsito pela alta sociedade demonstra o fraco estado da sua responsabilidade pública. Ao invés de responsabilidade social nas ruas brasileiras, a frase conservadora e anarquista do “cada um por si (e sua propriedade)” (Stirner 1907/1995) assume o controle. Então não é exagero afirmar que, em geral, a posse de um carro para o brasileiro (independente de classe social) é existencial. Reinterpretando Stirner, poderia se analisar a condição psico-social predominante de muitos donos de carro no Brasil com uma abordagem baseada na frase “o ego e seu carro”. Para aguçar essa hipótese baseada no materialismo marxista, poderia se dizer que o ego moderno e sua consciência são formados pelo carro. Chamo esta mentalidade de “ego-carro”, simplesmente porque brasileiros que possuem um carro, são possuídos por ele.

Conclusão

As disposições neuróticas gerais de indivíduos na sociedade automotiva globalizada (fantasias de poder, autonomia, liberdade e segurança) estão acumuladas sob condições específicas da sociedade brasileira e se manifestam em forma de comportamento anti-social em massa. Isto poderia ser comparado a uma guerra civil em nível inferior: todos lutam entre si. Ainda assim, isso não é visto como um problema social. Predomina a heresia de que a violência nas ruas é causada somente pelos socialmente mais fracos em forma de assaltos. Eu argumentei que o trânsito brasileiro representa a luta entre classes, a classe alta luta contra os pobres e disso resultam violações bem maiores dos direitos humanos do que é o caso de crimes armados. Enquanto as ciências sociais realizam diversos trabalhos sobre o “crime”

nos quesitos assaltos e violações (e.g. Pinheiro et al 1998), não existe, ao meu ver, interesse sociológico por outras formas de crime urbano como as que descrevi acima. De forma funcional, o trânsito é tido como assunto urbanístico, com o objetivo de fazê-lo fluir (com sucesso discutível, como sabemos).

Este ensaio não pretende “comprovar” fatos e impor maneiras “certas” ou “erradas” de conduta urbana, querendo apenas apresentar um novo aspecto acerca de um setor significativo na vida cotidiana do brasileiro. Às vezes, como ensinou Levi-Strauss (1955), é importante ter uma visão externa para enxergar um novo panorama que todos acreditam conhecer bem: a normalidade. O problema descrito é um sintoma de um problema bem maior do que apenas a agressividade no trânsito, representando a desigualdade estrutural da sociedade brasileira.

A imprudência contra o mais fraco apresenta complexos motivos sociais, mas é fortemente sustentada pela ideologia do planejamento urbano modernista que defende a utilização do carro. O que falta no desenvolvimento moderno brasileiro (não somente aqui)⁹ é uma reflexão auto-crítica quanto à ideologia da cidade amiga do carro. O projetor das “Autobahns” (rodovias) austríacas, Hermann Knoflacher, colocou uma nova meta para os urbanistas do fim do Séc. XX: ele disse que a população urbana deveria ser libertada da necessidade de dirigir automóveis. Mesmo que esta meta ainda não tenha sido alcançada, ele ao menos teve um excelente respaldo na Europa: o crescimento de usuários de transportes públicos, graças a melhores serviços, além de centenas de quilômetros de novas ciclovias em todas as metrópoles europeias, o que levou ao aumento do número de ciclistas no dia-a-dia, são o resultado. No Brasil, tais transformações ainda estão longe de vista.

Ulrich Beck (1999) falou da “brasileirização” dos mercados de trabalho europeus quando pesquisava o aumento da precariedade nos segmentos de trabalho sem a costumeira segurança oferecida pelos estados de bem-estar (welfare states) que não somente regulava as condições de trabalho, mas toda a sociedade europeia após a 2ª. Guerra Mundial. Este sistema está sendo eliminado e, de fato, existem pequenos sinais de algumas adoções de normas e formas sociais brasileiras pela Europa – e que talvez não sejam as melhores. Se o Brasil

serve como exemplo global do comportamento nas ruas, transeuntes europeus, especialmente idosos e crianças, terão que se adaptar a mudanças rigorosas no comportamento de trânsito. Talvez o crescimento galopante do número de utilitários esportivos, apesar dos discursos ecológicos e sociais durante a primeira década do Séc. XXI, seja o primeiro sinal da “brasileirização” dos padrões europeus de transporte. Definitivamente o Brasil tem valores (sociais) bem melhores para exportar do que o darwinismo social de suas ruas.

Referências bibliográficas

ABIN - Agência Brasileira de Inteligência (2008): Cinquêntona, Brasília terá reforma geral. [http://www.abin.gov.br/modules/articles/article.php?id=2137]. Acessado em 3 de outubro de 2008.

Alcantara Jr., José (1991): Conflitos sobre rodas. Dissertação (Mestrado em Sociologia). Universidade Federal do Ceará, Fortaleza.

Beck, Ulrich (1999): Die Brasilianisierung des Westens – zwei Szenarien, eine Einführung. Em: Beck, Ulrich: Schöne neue Arbeitswelt – Vision: Weltbürgergesellschaft Reihe: EXPO 2000, Band 2. Frankfurt/Main, p.7-16.

Brachar, Hannes/ Dietz, Willi/ Reindl, Stefan: Grundlagen der Automobilwirtschaft. Geislingen

Bourdieu, Pierre (1984) Distinction: a Social Critique of the Judgment of Taste. Harvard.

Bourdieu, Pierre avec la collaboration de Salah Bouhedja, Rosine Christin, Claire Givry (1990): Un Placement de père de famille: La maison individuelle: spécificité du produit et logique du champ de production. In: Actes de la recherche en sciences sociales, Paris, Hautes Études en Sciences Sociales, Centre de Sociologie Européenne Trimestrale, vol. XVI, 81/82, mars 1990, p.34-51.

Canzler Weert (1996): Das Zaublerlehrlings-Syndrom. Entstehung und Stabilität des Automobilleitbildes Berlin.

Canzler, Weert/Schmidt Gert (Hg.) (2008): Zukünfte des Automobils Aussichten und Grenzen der autotechnischen Globalisierung. Berlin.

Correio Braziliense (2007): Governador Arruda está na Europa para negociar com fabricantes preço e outras vantagens. Indefinição é quanto ao sistema a ser implantado: veículo sobre trilhos ou o modelo com pneus. 2 June, 2007, p. 6.

Dick, Michael (2002): Fahren als leiblicher Ausdruck. Erlebnis Autofahren - zu einer Phänomenologie des Autofahrens. In: Journal Arbeit. Arbeit und Mobilität. 2. Jg. Nr. 1, p. 16-17.

Dick, Michael/Werner, Theo (1999): Situation des Fahrens – alltägliche Aneignung und Allbeweglichkeitswünsche. In: Technik und Gesellschaft. Jahrbuch 19, Automobil und Automobillismus, Frankfurt/Main, New York, p. 63-86.

⁹ Apesar de algumas concessões políticas contra o movimento ecológico, mesmo na Europa esta ideologia ainda pode ser considerada hegemônica.

- Freitag-Rouanet, Barbara (2002): Pensando a Cidade. Universidade Pública, Fortaleza - CE, vol. 11, 2002, p. 5-9.
- Gegner, Martin (2006): A decadência da cidade europeia: tendência social ou repetição de uma figura retórica. Em: Sociedade e Estado, vol. 21, no. 3, p. 755-775.
- Gegner, Martin (2007): Das öffentliche Bild vom öffentlichen Verkehr. Eine sozialwissenschaftlich-hermeneutische Analyse von Printmedien. Berlin.
- Gegner, Martin (2008): Die Brasilianer und ihr Eigenmobil. In Canzler/Schmidt, op. cit., p. 213-230.
- Hughes, Everett C.(1971): The Sociological Eye. Selected Papers. Chicago/New York.
- Hilgers, Micha (1992): Total abgefahren. Psychoanalyse des Autofahrens. Freiburg/Basel/Wien.
- IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2006): Densidade Demográfica. [<http://www1.ibge.gov.br/english/>]. Acessado em 7 de julho de 2006.
- Jürgens, Ulrich, Heinz-Rudolf Meißner (2005): Working on the Car of the Future. Product Innovations and Perspectives for the Employees. Berlin.
- Knie, Andreas (1997): Eigenzeit und Eigenraum. Zur Dialektik von Mobilität und Verkehr. Em: Soziale Welt, Jg. 48, H.1; p. 39- 54.
- Knoflacher, Hermann (1996): Zur Harmonie von Stadt und Verkehr. Freiheit vom Zwang zum Autofahren. Zweite verbesserte und erweiterte Auflage. Wien/Köln/Weimar.
- Le Corbusier (1925): Urbanisme. Paris.
- Levi-Strauss, Claude (1955):Tristes Tropiques. Paris.
- Nunes, Brasilmar (2004): Brasília: A fantasia corpificada. Brasília.
- Pinheiro, Paulo Sérgio/ Phillip Gunn/Candido Mata Filho (1998): São Paulo sem medo: um diagnóstico da violência urbana. São Paulo.
- Rammler, Stephan (2001): Mobilität in der Moderne. Geschichte und Theorie der Verkehrssoziologie. Berlin.
- Ribeiro, João Ubaldo (1994/2006): Um Brasileiro em Berlim. Rio de Janeiro.
- Sachs, Wolfgang (1984): Die Liebe zum Automobil. Ein Rückblick in die Geschichte unserer Wünsche. Reinbek.
- Stirner: Max (1907/1995): The Ego and his own. Cambridge/ New York.
- UNESCO–United Nations Educational, Scientific and Cultural Organisation (1987): ICOMOS, World Heritage List No. 445 Justification. [http://whc.unesco.org/archive/advisory_body_evaluation/445.pdf]. Accessed: 2 June 2009.
- Zenone, Daniela (2002): Das Automobil im italienischen Futurismus und Faschismus. Seine ästhetische und politische Bedeutung. WZB Discussion Paper. FS II 02-115, Berlin. Acesso em: [<http://bibliothek.wzb.eu/pdf/2002/ii02-115.pdf>].
- Zweig, Stefan (2006 [1960/1941 orig.]): Brasil. O país do futuro. Porto Alegre, [Rio de Janeiro].

The Brazilian and his I-car: an european sociological view on car-driving in a "land of the future"

Martin Gegner

Abstract

Urban transport is a quite uncommon topic for a sociological analysis – not only in Brasil. The issue is considered belonging to urban planning and not to sociology. With the establishment of modernist urban planning as the hegemonic model in the aftermath of World War II its aim was to guarantee a rapid individual fluxus based on the private property of a automobile. But aside of this functionalist approach, transport is also a "fait sociale". Urban transport is constitutive for the urban public space – especially in Brasil. There is hardly any other place where we could watch social codes and conditions of the Brazilian society presented so obviously: the severe class distinctions and the quoditian violence. Whereas sociologists are referreing to violence mainly with respect to increasing numbers of weaponed assaults in Brazilian cities, this essay is focusing on forms of violence on a low level: the violence of car-drivers against weaker participants of Brazilian street transport like pedestrians, bicyclists and motor-bikers. Based on the methodology of the Visual Sociology (Gegner 2007) this research approach also integrates ethnographic methods in the traces of Claude Levi-Strauss (1955). The scientific alienation of the researcher is backed by the cultural gap between European and Brazilian urban traditions. This allows to discuss habits and circumstance critically that are "normal" for most Brazilians and that are therefore not even questioned. So the Chicago School type of the "sociological eye" (Hughes 1971) is enforced by the "natural" alienation of the researcher. With these European eyes – accustomed to very different codes in the sociabilities of transport – Brazilian habits on the street seem be a permanent violation of human rights, e.g. the right of personal integrity and the right to live without fear for life. As urban transport is a dominant social space in the life of most Brazilians, it effects on the mental life of the individuals cannot be neglected. This essay stresses that agressiveness and counter-agression in transport is rather a symptom but not the cause, it is rooted into structural problems of the Brazilian society. The hypothetical explanation of this "low-level-violence" links it with modernist urban planning. As this has been implemented in Brasil in the most radical form its effect on the mentality of the urbanites is also most radical: Combined with the individual psychological constitution based on the deep class distinctions and the social inequality, the featured individuals within modernist planning, car-drivers, show hardly any respect for "the other", they behave like "masters" on the roads.

Keywords: transportation, auto-mobilism, modernist city planning, violence, brazilian city.

El Brasileño y su ego-coche: una visión sociológica europea sobre el acto de dirigir en un “país del futuro”

Martin Gegner

Resumen

El transporte urbano es un tema bastante inusual para un análisis sociológica – no solo en el Brasil. Se considera el asunto perteneciente a la planificación urbana y no a la sociología. Establecer la planificación urbana modernista como modelo hegemónico después de la 2ª Guerra Mundial, tenía el objetivo de garantizar el flujo rápido e individual con el coche propio. Pero, además de esa aproximación funcional, el transporte es también un hecho social. El tráfico constituye el espacio público – especialmente en el Brasil. Difícilmente podemos observar códigos y conductas sociales en otros lugares que en la sociedad brasileña son tan explícitas: la gran diferencia de clases y la violencia cotidiana. Mientras sociólogos normalmente se refieren a la violencia como el número creciente de asaltos armados en las ciudades brasileñas, este artículo focaliza formas de violencia en nivel más pequeño: la violencia de conductoras de coches contra transeúntes más débiles en las calles del País, tales como pedestres, ciclistas y motoqueiros. Con base en la metodología de la Sociología Visual (Gegner 2007), este enfoque de pesquisa también integra métodos etnográficos en la línea de Claude Levi-Strauss (1955). La alienação científica del investigador encuentra apoyo en la laguna cultural entre las tradiciones urbanas europeas y brasileñas. Eso posibilita la discusión crítica de hábitos y circunstancias que son “normales” para la mayoría de los brasileños y que, por lo tanto, no son siquiera cuestionadas. Así, el “ojo sociológico” (Hughes, 1971) de la Escuela de Chicago es reforzado por la alienação “natural” del investigador. Para los ojos europeos – acostumbrados a códigos bien diferentes en la sociabilidad del tráfico – los hábitos brasileños en las calles parecen ser una violación constante a los derechos humanos, como el derecho a la integridad personal y el derecho de vivir sin miedo. Como el transporte urbano es un espacio social dominante en la vida de la mayoría de los brasileños, sus efectos en la psique de los individuos no pueden ser negados. Ese artículo resalta que agresividad y contra-agresión en el tráfico son un síntoma, pero no la causa. Esta está enraizada en problemas estructurales de la sociedad brasileña. La explicación hipotética para este “nivel más pequeño de violencia” está en la planificación urbana modernista. Una vez que fue implantado de forma más drástica en el Brasil, los efectos psicológicos de los habitantes también son más drásticos: combinando la constitución psicológica individual, con base en la gran diferencia de clases y desigualdad social, los individuos de destaque dentro de la planificación modernista, los conductores de coche, casi no muestran ningún respeto por el “otro”, comportándose como “dueños” de las calles.

Palabras clave: transporte, automovilismo, planificación urbana modernista, violencia, ciudad brasileña.