

# O TRÂNSITO EM PAUTA: O DEBATE PÚBLICO, POLÍTICO E JORNALÍSTICO SOBRE O PROBLEMA DA MOBILIDADE

Mara Ferreira Rovida<sup>1</sup>

## RESUMO:

A pauta jornalística e a “fala” dos candidatos à prefeitura paulistana na campanha de 2012 dispensou atenção especial para a questão do trânsito na região metropolitana de São Paulo. Pouco, ou quase nada, contextualizado, o debate sobre a mobilidade resulta, quase sempre, num processo de desilusão dos cidadãos. A dificuldade de entendimento e de direcionamento dessa discussão se deve, em grande medida, ao tratamento espetacular dado ao tema por políticos e jornalistas. O diálogo e o trabalho comprometido com a mediação social são alternativas possíveis para a espetacularização da notícia sobre a mobilidade.

**Palavras-Chave:** *Espetacularização; Mediação Social; Mobilidade; Jornalismo; Dialogia.*

## Apresentação

O trânsito entrou em definitivo para a pauta da cobertura jornalística das cidades que fazem parte da chamada região metropolitana de São Paulo, composta por 39 municípios. Uma mancha urbana onde, muitas vezes, é difícil identificar os limites de cada cidade. Não que a questão do trânsito seja nova, o que realmente não é, mas parece que as atenções para esse aspecto do espaço urbano tem ganhado mais e mais destaque. Isso acaba por se refletir, inclusive, no debate eleitoral.

O País inteiro se encontrava, em 2012, às voltas com o processo eleitoral e já era possível notar nos meses que antecederam o primeiro turno das eleições municipais, principalmente, no debate relacionado ao pleito da capital paulista um certo direcionamento para as questões da mobilidade<sup>2</sup>. Isso inclui as políticas públicas a respeito da organização do trânsito (regras de restrição, faixas exclusivas, obras de infraestrutura viária, entre outros), investimento em transporte público e, claro, sanções e demais penalidades em casos de acidentes e outras situações de violência no trânsito.

Os organizadores das campanhas eleitorais à prefeitura da cidade de São Paulo acompanharam as manchetes dos veículos de comunicação e repercutiram, seja por meio de notas ou por “eventos” com a participação dos candidatos, tudo que era falado sobre a questão da mobilidade. Basta lembrar que na segunda semana de julho de 2012 praticamente todos os candidatos se arriscaram em “passeios” ciclísticos por São Paulo para mostrar que são a favor das bicicletas na cidade. Isso logo depois da divulgação desastrosa de reportagem no Diário Oficial do Estado de São Paulo em que representantes de órgãos ligados à prefeitura paulistana desaconselhavam o uso das bicicletas nas vias públicas do município por conta da falta de segurança.

A relação entre a pauta jornalística e o discurso oficial dos candidatos demonstra, em alguma medida, falta de contextualização da realidade urbana. Nesse sentido, o público-eleitor dificilmente consegue compreender

1 Doutoranda no Programa de Pós-graduação em Ciências da Comunicação da ECA-USP, bolsista da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (Fapesp).

2 Os materiais usados como fonte de análise neste artigo foram colhidos durante o período que compreende o início de 2012 até algumas semanas antes do primeiro turno das eleições municipais em 7/10/2012.

o que se passa realmente, porque a situação chegou ao ponto observado atualmente e quais iniciativas estão verdadeiramente comprometidas com uma intenção real de melhorar as condições da mobilidade urbana. Nesse aspecto, a crítica aqui apresentada tem como fundamento a noção de que tal forma de tratar essa questão pende para um processo de espetacularização dos problemas da organização social. O que dificilmente pode resultar em um debate, aproveitando-se do momento eleitoral, objetivo e com vistas à elaboração de planos de ação para melhorar a qualidade de vida de quem transita por esse espaço urbano.

## 1. O que a mídia e os candidatos têm “falado”

Com base em alguns recortes de material impresso publicados pela mídia nos meses que antecedem o primeiro turno das eleições municipais de 2012, bem como situações que exemplificam a postura da equipe da Rádio SulAmérica Trânsito, emissora do Grupo Bandeirantes de Comunicação especializada na cobertura do trânsito, pode-se ter um panorama de como a questão da mobilidade urbana vem sendo tratada.

É difícil identificar qual episódio definiu como uma das pautas centrais do processo eleitoral de 2012 a questão do trânsito. Mas, a insistência no tema ficou mais evidente depois da entrada em vigor da restrição aos caminhões na Marginal do Rio Tietê e adjacências<sup>3</sup>. A regra, estabelecida pela administração de Gilberto Kassab (PSD-SP), deveria ter sido colocada em prática em 2011, mas foi postergada e começou a valer em março de 2012. No momento em que tal restrição passou a fazer parte do cotidiano da capital paulista, um grupo de caminhoneiros, sob a tutela de dois sindicatos, começou um protesto. Os caminhões-tanque, responsáveis pelo abastecimento de postos de combustível, pararam de fazer as entregas e, em menos de 48 horas, o caos se instalou.

Sem gasolina, álcool ou diesel disponíveis para a população, para os órgãos públicos e para a iniciativa privada (houve impactos até para a frota de ônibus), ficou demonstrada a dependência que a organização social tem do transporte rodoviário. O objetivo dos idealizadores da greve era justamente mostrar que os caminhões são responsáveis por abastecer a cidade em praticamente todos os setores e, assim, assegurar o papel central da categoria. Além disso, eles reivindicavam a possibilidade de redefinir as regras para não serem os mais impactados pelas restrições.

A Rádio SulAmérica Trânsito abordou o assunto a partir de uma perspectiva que tentava demonstrar a ineficácia da medida já em funcionamento em outros locais da cidade. Por várias vezes, os âncoras da emissora comentaram a nova regra e teceram comparações com os impactos reais verificados em vias onde essa restrição já existia. Com postura semelhante, o jornal Folha de S. Paulo traz, em sua edição de 2 de abril de 2012, matéria sobre a Marginal do Rio Pinheiros onde os caminhões não podem circular durante o dia desde 2010. De acordo com o texto, os dados oficiais mostram que no início da regra ocorreu uma melhora significativa na fluidez do trânsito da via, mas isso acabou em pouco tempo. A avenida Bandeirantes, onde também é proibida a circulação na maior parte do dia, apresenta índices oficiais semelhantes ao observado pela reportagem do jornal na Marginal Pinheiros.

Na área de opinião da Folha de S. Paulo de 10 de março de 2012, o jornal reserva espaço para um debate com posições a favor e contra as restrições à circulação dos veículos de carga durante o dia. Um dos artigos reforça a diminuição do tráfego verificada nos primeiros dias após a entrada em vigor da regra na Marginal do

3 Os caminhões estão proibidos de circular nas vias citadas no texto acima das 5 horas às 9 horas e das 17 horas às 22 horas, de segunda-feira à sexta-feira, e das 10 horas às 14 horas aos sábados.

Rio Tietê. Já o artigo contrário à medida da prefeitura defende sua posição a partir de uma crítica ao incentivo da circulação de carros “praticamente vazios” que acabam ocupando muito mais espaço para carregar menos pessoas. No dia 6 de abril de 2012, a mesma Folha de S. Paulo já mostrava que o impacto na fluidez do trânsito na Marginal do Rio Tietê só se verificava na parte da manhã, entre 7 horas e 9 horas. Nos demais horários, não havia, segundo a reportagem, qualquer melhora no tráfego da via.

A revista Veja do Grupo Abril, por sua vez, traz na edição de Veja São Paulo de 14 de março de 2012 um texto extremamente crítico à greve dos caminhoneiros que desabasteceram a cidade de São Paulo. A chamada de capa já deixa clara a posição da revista sobre o tema, “A revolta dos cargas-pesadas – os protestos contra medidas da prefeitura para disciplinar o trânsito mostram que a cidade virou refém dos caminhões”. No texto, não há nenhuma preocupação em contextualizar a situação, em apresentar os motivos do protesto ou mesmo em mostrar o “lado” dos profissionais. No título da matéria, na parte interna da revista, fica evidenciada uma postura de julgamento pouco informativa, “Eles atropelaram nosso direito de ir e vir”. De forma caricata, a revista traz num box um resumo de entrevista feita com o presidente de um dos sindicatos responsáveis pelo protesto. A foto que ilustra tal parte da reportagem é a do presidente do sindicato segurando uma miniatura de caminhão com o seguinte título em cima da imagem “Brincando com a cidade”.

O problema do trânsito transborda os limites da cidade de São Paulo e passa a fazer parte das preocupações da administração dos demais municípios da região metropolitana. Isso porque, na tentativa de encontrar caminhos alternativos, os caminhoneiros passaram a circular por bairros periféricos da própria capital e por vias de cidades vizinhas como Osasco, Guarulhos e cidades do chamado ABCD (Santo André, São Bernardo, São Caetano e Diadema). Na edição da Folha de S. Paulo de 28 de junho de 2012, há uma matéria sobre os impactos das medidas da prefeitura da capital paulista observados nas ruas e avenidas das demais 38 cidades da Grande São Paulo. Os prefeitos desses municípios pedem a Gilberto Kassab que repense as medidas tomadas na capital e a Secretaria do Estado de Desenvolvimento Metropolitano apresenta planos de restrições padronizados para todas as cidades que compõem a área. Para tudo funcionar é preciso, segundo o texto, que haja alterações nas regras da capital. Em 13 de fevereiro de 2012, o jornal já trazia como destaque do Caderno Cotidiano o transbordamento do problema do trânsito paulistano para as cidades do ABCD.

Na mesma medida em que a fluidez do tráfego nas cidades da região metropolitana piora e as restrições nas principais vias da capital são intensificadas, surgem outras informações que parecem contradizer o compromisso adotado pela prefeitura de São Paulo de fazer o que fosse preciso para melhorar a qualidade da mobilidade urbana na capital. Os caminhões de menor porte, os chamados VUCs (veículos urbanos de carga), são liberados para fazer entregas ao longo do dia dentro das zonas de restrição aos caminhões. Para entender melhor esse detalhe, é preciso saber que as regras para as Marginais e adjacências não são as únicas a gerir a circulação dos caminhões pela cidade. Existem ainda a chamada Zona Máxima de Restrição a Caminhões (ZMRC) que compreende uma área grande da capital, as restrições de horários de entrega de produtos perigosos, incluindo combustíveis, entre outros detalhes.

Em 13 de março e 31 de maio de 2012, a Folha de S. Paulo mostra que a restrição aos caminhões é flexibilizada com a liberação dos VUCs e isso aquece o setor de vendas desse tipo de veículo. A reportagem tenta mostrar que a medida não ameniza a dificuldade do abastecimento porque para transportar a mesma quantidade de mercadorias de um determinado caminhão grande são necessários, muitas vezes, três ou quatro VUCs. Assim,

o processo fica mais caro e força as empresas de distribuição a colocar mais veículos nas ruas. A contradição fica explícita no texto.

O jornal tenta expor o contexto geral da distribuição de cargas no País falando sobre os gargalos da produção como as condições das estradas, a idade da frota de caminhões e as dificuldades dos profissionais em adquirir veículos novos, a nova lei que regula as horas de trabalho dos motoristas sancionada pela presidente Dilma Rousseff no meio do ano de 2012, entre outros. Mas, existem lacunas nessa tentativa de contextualização. As matérias aparecem entrecortadas em edições distintas, podem sair na editoria de cidades como na área de opinião ou na parte de economia. Fica clara a dificuldade em ligar cada parte do problema e contextualizar a situação atual.

A exceção para essa constatação é a matéria “Asfalto desigual” publicada na Revista da Folha de 12 a 18 de agosto de 2012. O texto, baseado em dados cedidos pela Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) da capital paulista, demonstra que a ocupação do espaço das vias públicas revela um cenário de desigualdade que pode corresponder às principais causas da dificuldade de mobilidade na cidade. De acordo com as informações presentes na matéria, no horário de pico, 78% do espaço das vias são ocupados por carros que transportam apenas 28% das pessoas que circulam pelo município. Os ônibus urbanos e fretados, que juntos usam 8% das vias nesse horário, transportam 68% dos indivíduos que transitam<sup>4</sup> pela região. Os caminhões, por sua vez, utilizam 6% das ruas e avenidas da capital paulista na hora do rush. Os índices servem para mostrar que o problema do trânsito tem a ver com a lógica da ocupação do espaço público e, em alguns parágrafos, a reportagem acaba contextualizando a situação de forma a indicar os aspectos que deveriam ser ressaltados durante o debate eleitoral no que concerne ao problema da mobilidade.

Quando o assunto é transporte público coletivo, o problema da falta de contextualização é novamente verificado. Os acidentes recorrentes nas linhas de trens e metrô da região metropolitana de São Paulo ocuparam as manchetes dos veículos de comunicação em várias ocasiões durante 2012. O tema logo virou alvo de debate entre os candidatos à prefeitura da capital. Por um lado, havia quem defendesse o modelo do Governo do Estado de São Paulo e, por outro, quem dissesse que tais situações eram resultado de uma administração desastrosa. Houve troca de insultos e críticas entre candidatos ligados ao Governo estadual e ao Governo federal.

A imprensa não foi capaz de aproveitar o momento dos acidentes e demais problemas verificados no transporte sobre trilhos para debater a totalidade do sistema de transporte coletivo. Virou “moda” reportagens em que os jornalistas fazem trajetos junto com personagens urbanos. Eles acompanham pessoas que madrugam para chegar todos os dias em seus locais de trabalho e, para isso, utilizam várias conduções. Fica difícil perceber nesse tipo de reportagem como esses trajetos poderiam ser diminuídos ou mesmo se é possível dinamizar o sistema de transporte público. Há indícios da ineficiência do sistema de ônibus na capital o que poderia corresponder por parte do aumento de usuários do metrô, mas isso é pouco ou quase nada explorado nas matérias.

Se, por um lado, o incentivo ao uso do transporte coletivo é defendido pelos próprios órgãos de imprensa, por outro, as matérias que mostram as condições dos usuários do sistema acabam reforçando que vale mais a pena ficar parado no congestionamento dentro de um carro do que parado no mesmo lugar dentro de um ônibus. Essa dinâmica pouco informa, pouco contextualiza e mais parece um movimento cíclico em que se chega a conclusão de que não há o que fazer, não há solução. Essa é a sensação expressa por muitas pessoas que vivem, trabalham

4 Os dados se referem às pessoas em deslocamento em superfície, isto é, estão fora dessa conta as pessoas em trânsito por transporte sobre trilhos, por exemplo.

e estudam em São Paulo.

Aproveitando-se desse sentimento de desilusão e falta de perspectiva em melhorias, a mídia e os candidatos acrescentam ao debate outros personagens, intensificando ainda mais a falta de contextualização. Isso se verifica quando entra em pauta a questão das motocicletas e das bicicletas. Parece que o movimento dos ciclistas, bem organizado e muito articulado, acabou pressionando os candidatos a defenderem as bicicletas na cidade. Não há quem levante bandeira contrária, exceto a Rádio SulAmérica Trânsito que afirma, por meio de seus âncoras e repórteres, que o traçado das ruas da capital paulista representa perigo para o convívio de motos, carros e bicicletas.

A pressão dos *cicloativistas* acabou repercutindo na posição adotada pela gestão de Gilberto Kassab, na prefeitura paulistana, que obrigou a CET a tomar medidas punitivas mais duras contra motoristas que não respeitam os ciclistas. A medida gerou desconforto por todos os lados, afinal nem mesmo os agentes de trânsito sabiam como colocar em prática regras como a distância mínima que o motorista do carro deve manter do ciclista que é de 1,5 metro. Como mensurar isso no trânsito? Reportagens que tentam mostrar a dificuldade em visualizar pedestres e ciclistas em algumas vias, em geral, são rechaçadas e os candidatos à prefeitura da capital preferem não repercuti-las.

Em entrevistas à Revista da Folha, todos os candidatos deixaram entrever que não possuem um plano audacioso para melhorar o sistema de transporte público da capital. A maioria, inclusive, defendeu o uso do helicóptero pelo prefeito no cumprimento de sua agenda, o que reforça a ideia de que bicicleta e metrô não podem ser o principal meio de transporte oficial.

Mesmo sem um plano de governo definido com projetos claros para lidar com a questão do trânsito, os candidatos aproveitaram-se da temática em aparições públicas, debates promovidos pela imprensa e demais exposições midiáticas (o que inclui seus espaços de propaganda política no rádio e na televisão). O candidato do PRB-SP, Celso Russomanno, por exemplo, abordou o tema em sua propaganda apresentando como proposta a tarifa de ônibus proporcional. Com pouca fundamentação e sem planejamento, a ideia virou alvo de críticas de outros candidatos que o acusaram de ser inexperiente ao apresentar uma proposta que prejudicaria os moradores de bairros periféricos. Essa situação, decorrida nas últimas semanas de campanha antes do primeiro turno, certamente prejudicou Russomanno, até então, o candidato mais bem cotado para a disputa do segundo turno. Ele acabou vencido por José Serra do PSDB-SP e por Fernando Haddad do PT-SP.

A candidata Soninha Francine do PPS-SP apresentou e, de certa forma, testou uma das propostas mais controversas de solução para o problema da mobilidade de São Paulo, o pedágio urbano. A ideia tem sido cogitada por alguns urbanistas, engenheiros e outros especialistas em trânsito, mas não havia sido contemplada por nenhum político, candidato ou não, justamente pelo aspecto negativo que comporta. Soninha afirmou em várias situações públicas que sua ideia não era impedir a circulação de carros no centro expandido da capital, mas sim de desestimular o uso desse tipo de meio de transporte. O problema é que ela não apresentou nenhum complemento a essa proposta para facilitar o acesso à região “fechada” pelo pedágio por meio de transporte coletivo, por exemplo.

O eterno candidato Levy Fidelix do nanico PRTB-SP, partido que fundou em 1997, já se tornou conhecido pela proposta de um trem rápido que ligaria lugares importantes da cidade, e da região metropolitana, batizado de aerotrem. A ideia, de acordo com o próprio candidato, já foi copiada por outros políticos, mas ele, em sua rápida

aparição na propaganda eleitoral obrigatória na televisão, afirma que boas propostas podem e devem ser copiadas para o bem da cidade.

Os dois candidatos que foram para o segundo turno não apresentaram propostas audaciosas ou diferentes para o tema. Eles se limitaram a propor ampliações e melhorias em sistemas já existentes na cidade, principalmente no que diz respeito ao transporte coletivo. Mas, ambos se alinharam ao debate sobre a mobilidade, participando inclusive de passeios ciclísticos e de transporte público ao longo da campanha.

Enquanto isso, os recordes de congestionamento se sucedem, o número de assaltos a caminhoneiros aumenta – houve alta de 39% no primeiro mês de restrição na Marginal do Rio Tietê e adjacências –, o volume de motocicletas – veículos menores, mais ágeis e mais baratos do que o transporte coletivo – cresce nas ruas não só da capital como também nas demais cidades metropolitanas e aumenta o número de acidentes resultando em mais mortes e mais inválidos que encarecem a folha de pagamento do Instituto Nacional de Seguro Social (INSS) – conforme matéria da Folha de S. Paulo de 17 de janeiro de 2012. A pauta se estende e chega até ideias mais radicais como o pedágio urbano e outras formas de restrição que aparecem sozinhas sem suporte, por exemplo, em aprimoramento do transporte coletivo. As promessas a esse respeito se restringem a projetos de longo prazo como a previsão de ampliação do metrô, o que pode demorar ainda cinco anos ou mais para representar uma mudança efetiva na circulação pela cidade. Para as próximas gestões, o que se pode esperar?

A pergunta parece longe de ser respondida pelos candidatos e ainda mais distante das páginas dos jornais e revistas. Mas, há formas ou caminhos que poderiam ser explorados para que o contexto geral da mobilidade urbana não fosse tratado como um espetáculo resumido a índices recordes de congestionamento, graves acidentes, leis controversas, entre outros eventos grandiosos, mas com baixo impacto informativo.

Por que isso acontece? Por que o trânsito é tão violento? Por que a lei imposta aos cidadãos no que concerne a seu direito à circulação causa tanto debate? Por que os ciclistas precisam gritar que também têm direito de circular pelas ruas? Por que os pedestres são os atores menos respeitados no trânsito e os caminhoneiros os mais atingidos pela legislação municipal?

A observação da organização social brasileira guarda algumas indicações pertinentes sobre as relações sociais no espaço público e, portanto, pode trazer a tona algumas ideias sobre possíveis respostas a essas questões.

## 2. Porque o trânsito enlouquece as pessoas

O antropólogo Roberto DaMatta desenvolveu uma pesquisa sobre o trânsito, a pedido do Detran do Espírito Santo. Ele usou, nessa análise do espaço público, sua visão da organização social brasileira para tentar desvendar o que contribui para que a mobilidade se torne um aspecto tão complicado da vida urbana.

A partir da ideia de que a sociedade brasileira se organiza em torno de dois espaços distintos, a casa e a rua, DaMatta propõe ser o Brasil um País de origens aristocráticas cujas relações são hierarquizadas. Nessa perspectiva, os indivíduos transitam, por um lado, em um lugar de intimidade – onde o sujeito social exerce papéis definidos e possui uma identidade bem delimitada – que corresponderia ao espaço da casa e, por outro lado, eles também circulam pelo espaço público, identificado por DaMatta como a rua, onde as regras imperam e a impessoalidade marca as relações sociais.

A rua como categoria genérica em oposição a casa, é o local público, controlada pelo “Governo” ou pelo “destino”, essas forças impessoais sobre as quais o nosso controle é mínimo. (...) [a rua é] um domínio semidesconhecido, povoado de personagens perigosos (1997:93).

O trânsito, embora faça parte desse espaço da rua onde as regras imperam, acaba servindo de palco para disputas baseadas na postura hierarquizada da organização social brasileira. Isso porque, a lógica da casa e a da rua se entrecruzam, segundo DaMatta, e muitas vezes isso resulta em desvirtuamentos. Isto é, existem momentos e situações em que a lógica da casa invade a rua e vice-versa. Um dos exemplos mais estudados pelo autor é o carnaval. Mas, a festa não é o único momento de desvirtuamento observado nesta sociedade. As hierarquias – criadas no âmbito familiar da casa e baseadas nas relações desfrutadas pelo indivíduo – acabam marcando a postura dos cidadãos num espaço social formatado como igualitário e é esse o ponto central para entender porque o trânsito é violento e porque a disputa pelo direito a mobilidade é tão acirrada.

O fato concreto, reiteramos, é que o trânsito põe a nu nossas receitas hierárquicas e sua inaplicabilidade no mundo moderno, o qual, obviamente, começa e tem uma presença marcante e irreconhecível nas vias públicas (DaMatta, 2010:97).

[Esta seria] a maior contradição da vida moderna brasileira. O encontro complicado, que já foi chamado de *dilema* (grifo do autor), de um espaço público construído como igualitário, mas sobre o qual condutores de veículos e pedestres atuam com expectativas hierárquicas (DaMatta, 2010:98).

O resultado desse processo, em que os indivíduos buscam manter a hierarquia das relações sociais num espaço configurado para ser igualitário, é desastroso. Disso decorreriam os índices de violência no trânsito, justamente pela incompatibilidade, anotada pelo autor, entre comportamento e cenário social.

Na opinião de DaMatta, tal processo baseado nas características das relações sociais brasileiras deve ser levado em conta para que se compreendam as causas de tantos acidentes (muitos com mortes) no trânsito do País. “(...) dentro de um veículo – viramos nazifascistas. Nos transformamos em hierarcas superiores em um espaço marcado pela igualdade” (DaMatta, 2010:8). Esse comportamento ficará expresso em várias situações, desde as disputas por espaço até as relações com os agentes do Estado cujo papel objetiva fazer com que as leis sejam cumpridas – mas isso não serviria para todos, apenas para aqueles que são mal-relacionados.

Se as leis servem apenas para quem não desfruta de boas relações, isso indica que as regras restritivas aplicadas de forma não-igualitária podem, no fundo, seguir essa lógica. Assim, a busca por culpados pelos congestionamentos é comum. Na citada reportagem da Revista Veja São Paulo, os caminhoneiros são “eles” e os motoristas de carros são “nós”. Se a lógica das relações hierarquizadas defendida por DaMatta como a base da estrutura social brasileira for aplicada a essa situação específica, poderia ser afirmado que a revista reforça a noção de que aos outros deve-se aplicar a lei, a regra. Isso tudo para garantir o direito dos “meus”, isto é, daqueles que fazem parte do “meu” grupo.

Ainda tomando o exemplo da revista, pode-se pensar que para levar adiante essa noção de “eles” e “nós”, que aparece já no título da reportagem conforme citação anterior, a cidade é tida como uma espécie de casa e os membros da família que ali habitam são os motoristas de carro. Os caminhoneiros poderiam ser equiparados, nesse caso, a passantes, meros desconhecidos sem relação alguma com a família da cidade. Em nenhum momento a reportagem deixa entrever que muitos desses profissionais também moram na região e que quase a totalidade do abastecimento da cidade é feita por esses motoristas. Não há, no texto da revista, uma relação entre “eles” e “nós”, exceto pelo prejuízo que a greve “deles” causa à “nossa” cidade.

Essa comunicação é desenvolvida com base na ausência de relação entre os indivíduos representados na

narrativa jornalística, isto é, os responsáveis pelo problema e os vitimados pela situação “estariam” separados por um suposto antagonismo<sup>5</sup>. Nesse sentido, o direito é de quem quer abastecer o carro e o dever é de quem protesta e, assim, descumpra sua obrigação. Tal perspectiva revela a hierarquia de posições ocupadas por cada ator do trânsito presente na reportagem. Essa postura acaba sendo mais comum e está mais arraigada do que pode parecer. DaMatta comenta em seu estudo sobre o trânsito que a rua, como palco de demonstrações das hierarquias sociais brasileiras, já era assim considerada durante o período colonial.

A utilização diferenciada de vias e de espaços públicos em geral é uma característica de sistemas arcaicos e hierarquizados. No caso do Brasil de Dom João VI, o uso das vias públicas pelos aristocratas marcava um momento especial, semelhante ao que vemos ainda hoje quando uma alta autoridade circula pela cidade (2010:36-37).

Quando a discussão gira em torno do transporte coletivo, essa perspectiva da hierquização das relações se revela ainda mais evidente. “O automóvel é uma opção, diga-se logo, que está em harmonia com o estilo aristocrático de evitar o contato com a plebe ignara, o povo pobre” (DaMatta, 2010:18). Essa observação dos comportamentos, segundo o autor, já foi demonstrada por Gilberto Freyre quando este analisou as relações sociais brasileiras na época do bonde. Anteriormente, as pessoas de “boa” família circulavam nas ruas em cadeirinhas, tálburis e demais meios de transporte individualizados que evitavam o contato direto com a “gente comum”. Esses veículos, cuja tração era animal ou humana, foram substituídos pelos bondes, implantados no Centro-sul do Brasil pela empresa canadense Ligth. Tal meio de transporte propiciou uma certa democratização do uso do espaço público no País, afinal todos os tipos de pessoas usavam o bonde. Mas, esse processo durou pouco, pois as “boas” famílias começaram a adquirir automóveis e, assim, definiram outra forma de manter as diferenças hierarquizantes no espaço da rua.

Se tal visão de mundo realmente norteia os comportamentos do brasileiro, seria possível atribuir a essa lógica a responsabilidade pela defesa quase incontestada dos direitos de quem se destaca no espaço público por seu poder de consumo. Mesmo que os carros de passeio transportem número inferior de pessoas e ocupem a maior parte das vias públicas, os debates recentes apresentados pela mídia e levados a diante pelos candidatos à prefeitura paulistana se alinham à lógica do motorista de carro. Mesmo quando a pauta se relaciona à integração das bicicletas ao sistema, esse veículo é colocado como “uma forma alternativa” à “forma comum, usual” de transporte que seria o automóvel. Essa lógica é observada pela urbanista Erminia Maricato:

De todos os fatores que contribuem para a piora na condição de vida das metrópoles, o modelo de mobilidade baseado na matriz rodoviária, especialmente no automóvel, e o relativo desprezo pelo transporte coletivo são, talvez, os de maior impacto (Maricato, 2011:79).

DaMatta também traz nesse estudo sobre o trânsito outros aspectos da dificuldade de convívio saudável no espaço público da rua, consequência da própria configuração social brasileira. Mas, será possível escapar a essas fórmulas hierarquizantes para defender uma atitude responsável por parte de quem transita pela cidade? De que maneira essas questões poderiam ser incorporadas ao debate político num período de eleição? Que papel os veículos de comunicação tem nessa conjuntura?

5 Ver mais sobre o debate a respeito do antagonismo maniqueísta presente em certas abordagens jornalísticas em MEDINA, Cremilda. *Notícia* – um produto a venda. Summus, São Paulo: 1978. E em MEDINA, Cremilda. *Ciência e jornalismo* – da herança positivista ao diálogo dos afetos. Summus, São Paulo: 2008.

### 3. A comunicação dialógica como saída à espetacularização

A mobilidade tornou-se aspecto central para o debate sobre as questões urbanas, principalmente no período eleitoral, momento em que o cenário público vira palco para a discussão sobre as necessidades da população. Nesse sentido, os jornalistas – para deixar de lado a imagem de “veículos de imprensa” que parece um tanto artificial – desempenham um papel fundamental como mediadores desse processo.

(...) sua função é estabelecer pontes na realidade dividida, estratificada em grupos de interesse, classes sociais, extratos culturais e faixas até mesmo etárias. O que Abraham Moles muito propriamente definiu como *vaso comunicante* (grifo da autora) (Medina, 1982:22).

Cremilda Medina defende como aspecto central do papel desempenhado pelo jornalista na sociedade contemporânea um compromisso com o diálogo, com a criação de espaços de encontro entre as diversidades, entre os representantes dos vários grupos que fazem parte da organização social. Esse aspecto da profissão, entendida como esfera de mediação social, acaba sendo ainda mais importante quando as pautas trabalhadas tratam de temas controversos e de grande impacto na vida dos indivíduos. Tal interpretação se aplica coerentemente ao tema aqui analisado.

Numa comparação entre a postura comprometida com o papel de mediação social, por um lado, e o comportamento espetacularizado do jornalista, por outro, Medina apresenta duas tendências distintas de entrevista e reportagem, a de espetacularização e a de compreensão (Medina, 1986:15). No primeiro tipo de produção jornalística observa-se uma busca pelo pitoresco, pelo inusitado, pela condenação (exemplo da Veja São Paulo já citado) e pela ironia “intelectualizada”. Conforme a autora indica, nesse tipo de abordagem, o jornalista consegue apenas uma “caricatura” da realidade e a superficialidade que impregna a comunicação acaba por impedir o debate e o processo informativo se define pelo espetáculo. Já na segunda tendência, o compromisso do repórter, função essencial do jornalista, é de aprofundamento da informação. “O repórter no sentido mais amplo de sua função de intermediador na sociedade não é um especialista. É especializado, sim, na técnica de reportagem” (Medina, 1986:16-17). Dentro dessa tendência, observam-se exemplos de humanização da informação apresentada, investigação aprofundada dos fatos noticiados e polemização dos debates, afinal é muito mais produtivo abrir espaço para a polêmica do que optar por um único ponto de vista pronto e acabado sobre questões ainda indefinidas. Ao trabalhar com base nessa tendência de compreensão, apresentada por Medina, o jornalista acaba por criar um espaço de diálogo e sua comunicação será marcada pela dialogia.

As práticas dialógicas requerem generosidade, empenho e ação criativa. (...) Os impasses, as impotências ou os paradoxos do caos só projetam um encaminhamento dinâmico se houver negociação. Pelo menos em sociedade, a dialogia dá forma a atos emancipatórios (Medina, 1996:15).

A interpretação da autora a respeito desse potencial de mediação social do jornalista define um papel central para esse ator social em processos como as eleições, período em que os problemas da cidade são expostos e os candidatos apresentam suas propostas para resolvê-los ou, ao menos, dizem como pretendem lidar com eles.

Em algumas situações, a dificuldade está na contextualização do problema, isso porque quando se trata da realidade urbana há inúmeras relações que contribuem para determinadas ocorrências. No caso da mobilidade não é diferente e em algumas reportagens aqui mencionadas existem tentativas de demonstrar os vínculos do debate

sobre o trânsito com outras questões nem sempre tão evidentes. Para lidar de forma competente com situações que desafiam o jornalista em sua capacidade de articular os fatos que contribuem com a realidade retratada, Medina indica

quatro instrumentos de aferição e aprofundamento compreensivo do real: a humanização dos protagonistas da ação social, o contexto abrangente do acontecimento pontual, as raízes histórico-culturais da situação em foco e os diagnósticos e prognósticos dos especialistas que pesquisam o tema. (...) [Para obter] uma interpretação senão definitiva, pelo menos razoavelmente complexa (Medina, 2009:225).

Para alcançar esse objetivo, é imprescindível demonstrar que, mesmo divididos em grupos com interesses diversos, os atores sociais convivem num mesmo espaço público e enfrentam solidariamente os mesmos problemas de mobilidade.

O espaço do trânsito se revela, inclusive, um palco privilegiado onde os atores sociais são obrigados a se perceber como iguais, mesmo sabendo-se ou querendo-se diferentes, conforme revelado por DaMatta. Assim, a discussão sobre a restrição aos caminhões deve estar articulada ao restante da organização social posto que esse grupo profissional não está isolado do resto da sociedade. As implicações desse tipo de medida se refletem na vida de todos e essa contextualização, que parece fugir à observação dos jornalistas no material selecionado para esta análise, é essencial para o debate.

Quanto às questões ligadas ao transporte público, é notável e, em alguma medida, preocupante a falta de articulação entre os fatos noticiados. O foco é colocado separadamente ora na malha da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM), ora no metrô, ora nos ônibus. Praticamente nunca se percebe nessa cobertura tratar-se de um sistema articulado que compreende os meios de transporte públicos da capital e da região metropolitana, ou seja, as linhas intermunicipais e as demais estruturas de transporte coletivo de outros municípios também fazem parte desse conjunto. Esse sistema, quando bem apresentado, acaba evidenciando a necessidade de negociações que extrapolam os limites dos municípios. Assim, o debate político no processo eleitoral deveria expor a disposição dos candidatos em lidar com os problemas da cidade de forma articulada com as administrações dos demais municípios e, claro, com as instâncias estadual e federal. Tal articulação se faz imprescindível para que as propostas de melhoria da mobilidade nessa mancha urbana não se esgotem em promessas mirabolantes ou intervenções desastrosas que acabam prejudicando o cidadão comum.

### **Algumas considerações**

Guy Debord já chamava a atenção para o processo de espetacularização do social na década de 1960, em textos que deixam claras as contribuições do avanço do capitalismo para um processo que torna as relações sociais superficiais e cada vez mais espetaculares. Essa lógica impregna os meios de comunicação e se faz presente na postura adotada pelos comunicadores, dentre eles os jornalistas que perseguem a ideia de uma produção capaz de vender o jornal, a revista ou o programa de TV e de rádio.

Nessa busca pela audiência, pela repercussão, pela venda de mais exemplares, perde-se de vista o papel que cabe a esse profissional na vida em sociedade. Essa inversão de valores acaba contribuindo para processos que confundem, em vez de informar; processos que enganam, em vez de esclarecer; processos que “deformam”, em vez de informar; processos que espetacularizam, em vez de contextualizar. E, diferentemente do que é, muitas vezes, alardeado no meio midiático, essa postura não é “a responsável” pela audiência e nem é “aquilo” que o

público quer.

Qualquer cidadão que perde de três a quatro horas no trânsito todos os dias, certamente, gostaria de entender porque essa situação se tornou comum em sua cidade. Conhecedor da complexidade do problema, que não se resume a questões simplórias como restrições, rodízios, entre outros, esse cidadão teria mais condições de fazer suas escolhas nas eleições e, claro, reivindicar seus direitos e apoiar aqueles que o fazem, com toda razão. Portanto, fomentar essa realidade, em que o direito à informação (contextualizada e articulada) serve de diretriz para a produção jornalística, é uma potencialidade do jornalista comprometido com seu papel de mediador social.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

DAMATTA, Roberto. **A casa & a rua**. Guanabara Koogan, Rio de Janeiro: 1991.

\_\_\_\_\_. **Carnavais, malandros e heróis – para uma sociologia do dilema brasileiro**. Rocco, Rio de Janeiro: 1997.

\_\_\_\_\_. **Fé em Deus e pé na tábua – ou por que o trânsito enlouquece no Brasil**. Rocco, Rio de Janeiro: 2010.

MARICATO, Erminia. **O impasse da política urbana no Brasil**. Vozes, Petrópolis: 2011.

MEDINA, Cremilda de Araújo. **Entrevista, o diálogo possível**. Ática, São Paulo: 1986.

\_\_\_\_\_. **Profissão jornalista: responsabilidade social**. Forense Universitária, Rio de Janeiro: 1982.

\_\_\_\_\_. “Déficit de abrangência nas narrativas da contemporaneidade”. In MEDINA, Sinval e MEDINA, Cremilda de A. (Orgs). **Energia, Meio Ambiente e Comunicação**. Série Novo Pacto da Ciência. Mega Brasil, São Paulo: 2009, p: 223-254.

