

**Universidade Federal do Rio Grande do Sul  
Instituto de Filosofia e Ciências Humanas  
Programa de Pós-graduação em Sociologia**

**TRÂNSITO E PEDESTRES:  
REPRESENTAÇÕES SOCIAIS, SEGREGAÇÃO URBANA E  
CONFLITOS NO USO DO ESPAÇO PÚBLICO**

**Dissertação de Mestrado**

Mestranda: Clara Natalia Steigleder  
Orientadora: Profa. Dra. Clarissa Eckert Baeta Neves

Porto Alegre, 2011

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL  
INSTITUTO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM SOCIOLOGIA

**TRÂNSITO E PEDESTRES:  
REPRESENTAÇÕES SOCIAIS, SEGREGAÇÃO URBANA E  
CONFLITOS NO USO DO ESPAÇO PÚBLICO**

Mestranda: Clara Natalia Steigleder

Dissertação apresentada como requisito parcial à obtenção do grau de Mestre, pelo Programa de Pós-Graduação em Sociologia do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal do Rio Grande do Sul

Orientadora: Profa. Dra. Clarissa Eckert Baeta Neves

Porto Alegre, 2011.

## AGRADECIMENTOS

Agradeço aos moradores da Vila Planetário, especialmente o Sr. Antônio, presidente da Associação de Moradores, pelo acolhimento e contribuição que deram à pesquisa.

Aos professores e secretaria do PPG em Sociologia da UFRGS pelo apoio e contribuição que deram ao desenvolvimento desta pesquisa.

Aos professores Marilís Almeida, Célia Ferraz de Souza e João Fortini Albano por aceitarem participar da banca que avaliou este trabalho de pesquisa.

À CAPES pela disponibilização da bolsa de estudo que viabilizou o desenvolvimento desta pesquisa e as leituras necessárias para a minha formação.

Agradeço ao professor Dr. Enno Dagoberto Liedcke Filho, por ter iniciado o processo de orientação desta pesquisa e, de maneira muito especial, à professora Dra. Clarissa Eckert Baeta Neves por tê-la concluído.



## RESUMO

Ao transitarem os indivíduos estabelecem determinadas relações sociais que contribuem na produção e reprodução do espaço público de circulação. Na sociedade capitalista, essas relações sociais são permeadas por conflitos que, muitas vezes, se transformam nos chamados acidentes de trânsito. Historicamente, a problemática em torno dos acidentes e suas causas tem se centrado na figura do motorista, seu comportamento e, principalmente, a observância ao cumprimento ou não das leis de trânsito. O objetivo deste trabalho é discutir algumas dimensões destes conflitos a partir de uma perspectiva sociológica com ênfase no pedestre, uma vez que é a condição universalizante de deslocamento. A pesquisa empírica foi realizada através da aplicação de questionário em dois contextos urbanos diferenciados do ponto de vista sócio-econômico da cidade de Porto Alegre, que permitissem estabelecer uma análise comparativa entre os dois locais. Na análise são utilizados os conceitos de *espaço público* elaborado por Habermas e de *representações sociais* desenvolvido pela psicologia social, mas que tem sua origem no conceito de *representações coletivas* de Durkheim, buscando compreender como ocorre a elaboração do real pelo indivíduo. Para compreender sua ação ao transitar, utiliza-se a perspectiva de Giddens sobre o papel conhecedor do agente, uma vez que a possibilidade de conhecer está relacionada ao papel da linguagem e ao desenvolvimento da capacidade cognoscitiva do ser humano, contribuindo para um grau menor ou maior de reflexividade ao transitar. O estudo demonstrou que o nível de pertencimento ao trânsito difere dependendo da forma como as pessoas se deslocam e de como o espaço de circulação está organizado em diferentes locais da cidade. Essas diferenças se apresentam também na construção de representações sociais sobre o trânsito e o espaço de circulação e na maneira como são internalizadas as regras e as normas estabelecidas pela legislação, refletindo diferentes níveis de acesso a recursos sociais e econômicos.

**Palavras-chave:** espaço público, pedestres, representações sociais, segregação urbana

## **ABSTRACT**

When individuals move they establish certain relationships which contribute to the social production and reproduction of public space movement. In capitalist society these relationships cause conflict. These conflicts are the cause of what we call traffic accident. Historically, the problematic about the traffic accidents has been focused on the driver, their behavior and especially in fulfilling or not the traffic laws. The objective of this work is to discuss some dimensions of these conflicts by a sociological perspective with emphasis on the pedestrian which is a condition of displacement universalizing. The research was conducted in two distinct urban contexts in terms of socio-economic development of the city of Porto Alegre that would allow a comparative analysis between the two locations. In this analysis was used the concepts of public space developed by Habermas and social representations developed by social psychology but that has origin in the concept of collective representations by Durkheim, trying to understand how happens the preparation of real by individuals. To understand his action while transiting uses the perspective of Giddens about the knowledge of agent since we know that the possibility is related to the role of language and the development of human cognitive capacity contributing to a greater or lesser degree of reflexivity when they are transiting. The study showed that the level of belonging to a transit differs depending on how people move and how the circulation space is organized in different parts of town. These differences are also present in the construction of social representations on the transit and the circulation space and how are they internalized the rules and standards established by legislation, reflecting different levels of access to social and economic resources.

**Keywords:** public space, pedestrian, social representation, urban segregation

## LISTA DE QUADROS

<b>1. Modelo de análise das representações sociais de pedestres sobre ação e espaço público .....</b>	<b>38</b>
<b>2. Vítimas fatais por atropelamento no município de Porto Alegre .....</b>	<b>88</b>

## LISTA DE TABELAS

<b>Tabela 1. Local onde foi realizada a coleta * Possui Carteira de Habilitação .....</b>	<b>104</b>
<b>Tabela 2. Local onde foi realizada a coleta de dados * Grau de escolaridade .....</b>	<b>104</b>
<b>Tabela 3. Local onde foi realizada a coleta de dados * Renda mensal .....</b>	<b>106</b>
<b>Tabela 4. Local onde foi realizada a coleta de dados * Em ordem de uso, como costuma se locomover? .....</b>	<b>106</b>
<b>Tabela 5. Local onde foi realizada a coleta de dados * Em ordem de preferência, como prefere se locomover? .....</b>	<b>107</b>
<b>Tabela 6. Local onde foi realizada a coleta de dados * Para que você caminha? .....</b>	<b>108</b>
<b>Tabela 7. Local onde foi realizada a coleta de dados * Qual seu grau de satisfação ao caminhar? .....</b>	<b>109</b>
<b>Tabela 8. Local onde foi realizada a coleta de dados * Você conhece o Código de Trânsito Brasileiro? .....</b>	<b>109</b>
<b>Tabela 9. Possui Carteira de Habilitação * Você conhece o Código de Trânsito Brasileiro? .....</b>	<b>110</b>
<b>Tabela 10. Local onde foi realizada a coleta de dados * Cite uma ação de educação para o trânsito .....</b>	<b>111</b>
<b>Tabela 11. Grau de escolaridade * Você sabia que conforme o CTB todo o cidadão tem direito de solicitar providências das autoridades, que são obrigadas a responder por escrito? .....</b>	<b>112</b>
<b>Tabela 12. Grau de escolaridade * Em alguma ocasião registrou reclamação do serviço e transporte público? .....</b>	<b>113</b>
<b>Tabela 13. Renda mensal * Em alguma ocasião registrou reclamação do serviço e transporte público? .....</b>	<b>113</b>

<b>Tabela 14. Local onde foi realizada a coleta de dados * Se você quer atravessar a rua e o movimento de veículos não cessa, o que você faz? .....</b>	<b>115</b>
<b>Tabela 15. Grau de escolaridade * Se você quer atravessar a rua e o movimento de veículos não cessa, o que você faz? .....</b>	<b>116</b>
<b>Tabela 16. Renda mensal * Se você quer atravessar a rua e o movimento de veículos não cessa, o que você faz? .....</b>	<b>117</b>
<b>Tabela 17. Grau de escolaridade * Que problemas costuma enfrentar como motorista? .....</b>	<b>118</b>
<b>Tabela 18. Grau de escolaridade * Possui Carteira de Habilitação .....</b>	<b>119</b>
<b>Tabela 19. Local onde foi realizada a coleta de dados * Em relação à causa dos acidentes, como avalia a imprudência dos pedestres? .....</b>	<b>120</b>
<b>Tabela 20. Grau de escolaridade * Em relação à causa dos acidentes, como avalia os problemas na estrutura viária? .....</b>	<b>121</b>
<b>Tabela 21. Renda mensal * No descumprimento às regras abaixo, qual na sua opinião é a mais grave, a que mais provoca acidentes? .....</b>	<b>122</b>
<b>Tabela 22. Local onde foi realizada a coleta de dados * Em relação ao seu custo de deslocamento para trabalho, você considera: .....</b>	<b>124</b>
<b>Tabela 23. Renda mensal * Em relação ao seu custo de deslocamento para trabalho, você considera: .....</b>	<b>125</b>
<b>Tabela 24. Local onde foi realizada a coleta de dados * Avalie a acessibilidade..</b>	<b>126</b>
<b>Tabela 25. Renda mensal * Avalie a segurança ao transitar .....</b>	<b>127</b>
<b>Tabela 26. Possui Carteira de Habilitação * Como você avalia a distribuição de faixas de segurança de pedestres? .....</b>	<b>128</b>

## **LISTAS DE SIGLAS**

**ANTP – Associação Nacional de Transportes Públicos**

**CESVI Brasil – Centro de Estudos Automotivos**

**CTB – Código de Trânsito Brasileiro**

**DENATRAN – Departamento Nacional de Trânsito**

**DETRAN/AL – Departamento de Trânsito de Alagoas**

**DETRAN/RS – Departamento de Trânsito do Rio Grande do Sul**

**EPTC – Empresa Pública de Transporte e Circulação**

**IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística**

**INEP – Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais**

**IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada**

**NEST – Núcleo de Estudos de Segurança no Trânsito**

**OMS – Organização Mundial da Saúde**

**PDDU – Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano**

**PDDUA – Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental**

**PENSE – Pesquisa Nacional de Saúde Escolar**

**PNT – Política Nacional de Trânsito**

**SNT – Sistema Nacional de Trânsito**

## ANEXOS

<b>1. Questionário utilizado na coleta de dados .....</b>	<b>145</b>
<b>2. Listagem dos principais endereços eletrônicos de órgãos públicos referentes ao trânsito .....</b>	<b>147</b>

*As cidades, como os sonhos, são construídas por desejos e medos, ainda que o fio condutor de seu discurso seja secreto, que as suas regras sejam absurdas, as suas perspectivas enganosas, e que todas as coisas escondam uma outra coisa.*

(Calvino, 1998, p. 44)

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO</b> .....	14
<b>JUSTIFICATIVA</b> .....	16
<b>APRESENTAÇÃO DOS CAPÍTULOS</b> .....	18

### Parte I

#### **CAPÍTULO 1**

##### **Problema de pesquisa**

1.1 O pedestre em relação a si, aos outros e ao espaço de circulação.....	24
1.2 Objetivos.....	30
1.3 Hipóteses .....	30

#### **CAPÍTULO 2**

##### **Procedimentos metodológicos da investigação**

2.1 Método e técnicas da investigação .....	33
2.1.1 Dimensão quantitativa da pesquisa.....	33
2.1.2 Dimensão qualitativa da pesquisa.....	34
2.2 Procedimentos e instrumento de coleta de dados .....	34
2.3. Quadro conceitual: dimensões, variáveis e indicadores.....	38
2.4 Delimitação do objeto.....	39
2.5 Descrição da amostra .....	41

### Parte II

#### **CAPÍTULO 3**

##### **O espaço urbano e a circulação de pessoas como construções sociais**

3.1 O espaço urbano e a ocorrência de conflitos .....	42
3.2 O pedestre e o trânsito .....	46

#### **CAPÍTULO 4**

##### **Referencial teórico**

4.1 Espaço público e segregação urbana .....	58
4.2 Representações sociais e ação como recursos analíticos .....	65

### Parte III

#### **CAPÍTULO 5**

##### **Desenvolvimento urbano, mobilidade e a regulamentação do trânsito no Brasil**

5.1 Desenvolvimento urbano e dimensões da mobilidade no trânsito .....	70
5.2 Porto Alegre: breve histórico do processo de modernização, das políticas de trânsito, de transporte e de circulação de pedestres.....	77

**CAPÍTULO 6****O Sistema Nacional de Trânsito – composição, finalidade e objetivos**

6.1 As leis de trânsito e sua eficácia como regulação social .....	81
6.1.1 Objetivos das legislações de trânsito .....	84
6.1.2 Sobre educação para o trânsito .....	85
6.1.3 Estatísticas de trânsito no Brasil, no Rio Grande do Sul e em Porto Alegre .....	87
6.1.4 Municipalização do trânsito .....	90

**Parte IV****CAPÍTULO 7****Pesquisa de campo - Experiências de uma “pedestre socióloga”**

7.1 Campo I – Vila Planetário .....	94
7.2 Campo II – Bairro Moinhos de Vento .....	96

**CAPÍTULO 8****Trânsito o pedestres: análise das percepções dos entrevistados sobre o trânsito**

8.1 Perfil dos pedestres entrevistados e percepções gerais .....	99
8.2 Análise das percepções dos pedestres sobre o trânsito .....	103
8.2.1 Características dos entrevistados por local de moradia .....	103
8.2.2 Características socioeconômicas dos locais pesquisados .....	105
8.2.3 Percepções dos entrevistados sobre locomoção .....	106
8.2.4 Percepções dos entrevistados sobre o andar a pé .....	107
8.2.5 Valorização das regras e normas no trânsito .....	109
8.2.6 Percepções sobre os conflitos, as dificuldades e os cuidados no trânsito.....	115
8.2.7 Imprudência e acidentes de trânsito.....	119
8.2.8 Percepções sobre a fiscalização de trânsito e transporte.....	123
8.2.9 Percepções sobre tempo e custos de percursos .....	124
8.2.10 Percepções sobre a organização do deslocamento no espaço público de circulação.....	125

**CAPÍTULO 9**

O pedestre e suas percepções sobre suas ações, as dos outros e sobre o espaço de circulação: uma análise interpretativa .....	129
---	-----

<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS</b> .....	136
-----------------------------------	-----

<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS</b> .....	139
---	-----

<b>ANEXOS</b> .....	144
---------------------	-----

## **TRÂNSITO E PEDESTRES: REPRESENTAÇÕES SOCIAIS, SEGREGAÇÃO URBANA E CONFLITOS NO USO DO ESPAÇO PÚBLICO**

*O território no qual vivemos é mais que um simples conjunto de objetos, mediante os quais trabalhamos, circulamos, vivemos, é também um dado simbólico. (SANTOS, 1997, p. 61 apud FLEURY, 2005, P.3)*

### **Introdução**

O tema desta dissertação é o trânsito que acontece no espaço urbano, ou seja, o espaço das cidades. Diariamente, milhares de pessoas se deslocam nos espaços das cidades, de diferentes maneiras e com diferentes interesses. Os meios de transportes executam milhões de viagens e os deslocamentos a pé são incontáveis. Para Vasconcellos o trânsito é *o conjunto de todos os deslocamentos diários, feitos nas calçadas e vias da cidade, e que aparece na rua na forma da movimentação geral de pedestres e veículos* (1998, p.11). O trânsito é também um movimento que ocorre quando relações sociais se estabelecem entre os indivíduos num espaço de circulação que é público, organizado e regido por leis e normas estabelecidas pelo Estado. Essas relações ocorrem de maneira diferenciada de acordo com a forma como cada um vai se deslocar, que pode ser a pé, de ônibus, de carro, de bicicleta, de skate, de cadeira de rodas, de carroça etc.

A possibilidade de transitar com segurança e vivenciar o espaço público das grandes cidades brasileiras, ocupando ruas e calçadas, tem se constituído, cada vez mais, num desafio tanto para pedestres, como para condutores de veículos nas suas diferentes modalidades. Quando se pensa em trânsito, duas questões aparecem como principais problemas: os congestionamentos, decorrentes do crescimento cada vez maior do número de veículos em circulação e o grande número de feridos e vítimas fatais decorrentes dos acidentes de trânsito, especialmente envolvendo pedestres. Parte da resolução desses problemas tem sido historicamente vinculada à competência da área das engenharias no que diz respeito ao planejamento da mobilidade e do espaço urbano, e da psicologia focada normalmente no estudo do comportamento individual e da transgressão às normas. Outra parte tem sido relacionada à promoção de campanhas de educação para o trânsito com o objetivo de promover um comportamento mais seguro e

a observância às regras e normas no trânsito.

Sem desconsiderar a importância destas contribuições, entende-se que por ser o trânsito um tema complexo que envolve desde questões do planejamento urbano e da engenharia de trânsito e transporte até aspectos culturais, econômicos, sociais, políticos e psicológicos, o trânsito para ser melhor compreendido requer um olhar que envolva diversas disciplinas com o objetivo de pensar e formular soluções para este grave problema. Entende-se que uma área que tem muito a contribuir na construção desse olhar interdisciplinar sobre o trânsito é a Sociologia, uma vez que investigar o que pensam, como agem e como se reconhecem os indivíduos quando estão interagindo na condição de pedestres e condutores, compreendendo o que está orientando suas ações e os motivos pelos quais entram em conflitos são contribuições que a Sociologia pode aportar para a compreensão desses problemas relacionados ao trânsito. O foco desta dissertação será o pedestre, como ele se insere no trânsito e quais são suas percepções sobre suas ações, a dos outros e sobre a organização do espaço público de circulação.

Em Porto Alegre, o órgão responsável pela execução de políticas públicas na área de trânsito e transporte é a Empresa Pública de Transporte e Circulação - EPTC<sup>1</sup>. Trabalhei nesta empresa de 2001 a 2004, na área de educação para o trânsito, e na época me desafiava pensar como poderia ocorrer uma mudança de comportamento que evitasse a vitimização, principalmente, de pedestres. A área de educação para o trânsito, além de atuar junto às escolas na promoção de ações e no desenvolvimento de projetos de trânsito, tinha como um de seus principais objetivos desenvolver o Projeto Travessia, que aliava dimensões de inclusão social com educação para o trânsito e no trânsito. Em parceria com a Fundação de Assistência Social e Cidadania, mulheres e jovens selecionados por este órgão eram preparados para orientar a travessia de crianças na entrada e saída das escolas situadas em locais conflituosos do ponto de vista do trânsito. Os jovens ainda realizavam ações juntamente com os Agentes de Fiscalização de Trânsito e Transporte em outros locais como, por exemplo, travessias em frente a hospitais e locais muito movimentados da cidade.

Esta experiência de trabalho foi muito importante para meu retorno à vida acadêmica, em especial para o curso de Ciências Sociais, pois se por um lado me interessava a questão relacionada à pesquisa, compreender como as pessoas pensavam,

---

<sup>1</sup> A EPTC foi criada pela Lei 8133, de 13 de janeiro de 1998, para regular e fiscalizar as atividades relacionadas com o trânsito e o transporte no município de Porto Alegre, atendendo a uma tendência internacional de municipalização da mobilidade urbana (EPTC, 2010).

quais eram suas expectativas e percepções ao andar pela cidade, por outro, percebia que as ações punitivas ou educativas não eram suficientes para dar conta da complexa problemática que é o trânsito atualmente. Queria investigar sobre o que pensavam e como se reconheciam os indivíduos quando estão interagindo no uso do espaço de circulação, uma vez que isso poderia contribuir para compreender por que as pessoas se envolviam nos chamados acidentes de trânsito.

Pesquisar sobre estas dimensões foi um dos meus principais objetivos ao longo do curso. Realizei várias pesquisas de campo abordando diferentes segmentos do trânsito e buscando mobilizar dados empíricos sobre o assunto, ampliando as possibilidades de estudos a partir de uma perspectiva sociológica. Como conclusão do curso de Ciências Sociais, em 2008, apresentei o trabalho *Sistema de trânsito e pedestres: a reprodução da desigualdade social no uso do espaço público*, cujos resultados serviram de subsídio para a realização desta dissertação. Assim apresento dentro do mesmo campo de estudo: o trânsito, esta dissertação de mestrado com o objetivo de aprofundar um pouco mais a compreensão sobre o segmento pedestre no trânsito, que percepções tem de si, dos outros e do espaço organizado para seu deslocamento.

## **Justificativa**

O trânsito é considerado, atualmente, uma questão crucial no desenvolvimento sustentável das cidades, tanto pelo impacto social - em função do grande número de pessoas que perdem suas vidas cotidianamente -, como do econômico - em função do transporte de mercadorias e o acesso a serviços, como do ambiental - em função da degradação que tem sofrido o meio ambiente pela crescente circulação de veículos e a queima de combustível decorrente dela.

No Brasil, 35 mil pessoas morrem por ano em decorrência de acidentes de trânsito e 350 mil ficam feridas (DENATRAN, 2008). De acordo com a Organização Mundial da Saúde o custo mundial dos acidentes é estimado em 162 bilhões de ECU (European Currency Unit). Conforme o estudo “Impactos Sociais e Econômicos dos Acidentes de Trânsito nas Aglomerações Urbanas Brasileiras”, os custos no perímetro urbano brasileiro são estimados em cerca de 5,3 bilhões de reais (IPEA, 2003, p.33). O mesmo estudo mostra que os acidentes de trânsito são a principal causa de morte de pessoas entre 16 e 24 anos no mundo. Do ponto de vista econômico, levantamento do

Banco Interamericano de Desenvolvimento aponta que 55% das vítimas fatais no Brasil situa-se na faixa etária economicamente ativa, entre 20 e 49 anos (CADERNOS MCidades, 2004, p.15).

Comparativamente a 1997 e 1998 (ano em que foi implementado o novo Código de Trânsito Brasileiro), os dados apresentam uma redução pequena no número de vítimas fatais passando de 8,3 para 6,5 vítimas fatais por 10.000 veículos. Comparado com os índices de países desenvolvidos, este índice ainda é muito elevado: Japão – 1,32; EUA – 1,93; França – 2,35; Alemanha – 1,46 (CADERNOS Mcidades, 2004, p.16). Além disso, pode-se perceber que, no Brasil, o trânsito tem se tornado cada vez pior do ponto de vista do tipo de relações que os indivíduos estão estabelecendo, entrando em diferentes formas de conflito, da segurança viária, da degradação do mobiliário urbano e dos congestionamentos. Ainda em relação ao tipo de vítimas, estudos mostram que no Brasil e países latino-americanos o percentual registrado de mortes por atropelamento é em torno de 60%, enquanto que em países da Europa e dos EUA é significativamente menor, em torno de 20% (CADERNOS Mcidades, 2004, p.13).

Reforça-se, assim, a importância de pensar e compreender o trânsito a partir de uma perspectiva sociológica, uma vez que é possível pensar que os acidentes de trânsito carregam em sua origem conflitos sociais relacionados à construção do papel de pedestre e condutor na sociedade brasileira, como cada um cada um entende sua condição e se relaciona com o outro num espaço que é público. Esta perspectiva amplia o olhar sobre o que é o trânsito e permite ir além da questão formal da aplicação do Código de Trânsito, da internalização de normas e regras e da punição, incorporando questões sociais presentes nas relações entre os indivíduos.

Considerando que a conformação do espaço público nas cidades contemporâneas é complexa e expressa dimensões culturais, econômicas, políticas e sociais presentes nas práticas cotidianas, compreender a partir de uma perspectiva sociológica como o trânsito acontece requer considerar as contribuições de outras áreas das Ciências Humanas como a Geografia, a Psicologia e o Urbanismo para uma melhor compreensão das causas dos conflitos entre pedestres e condutores. A construção deste olhar interdisciplinar das Ciências Humanas sobre o que é o trânsito e como se estabelecem as relações sociais neste movimento pode contribuir para a formulação de políticas públicas, inclusive, na implementação de determinadas soluções de engenharia de trânsito e transporte, uma vez que elas também lidam com o fator comportamento depois de implantadas. Entende-se que dada a gravidade dos problemas relacionados ao

trânsito, o objetivo maior presente no horizonte dessas diferentes áreas é propor alternativas para um desenvolvimento sustentável das cidades brasileiras no que tange a mobilidade urbana e o estabelecimento de relações mais democráticas e igualitárias no uso do espaço público de circulação.

## **Apresentação dos capítulos**

Esta dissertação está dividida em quatro partes. Na Parte I, Capítulo 1, são desenvolvidos o problema de pesquisa, os objetivos e as hipóteses que nortearam a realização deste estudo. O subitem denominado *O pedestre em relação a si, aos outros e ao espaço de circulação* apresenta o problema de pesquisa. Quando o trânsito é analisado, em geral, os estudos têm se debruçado sobre o comportamento dos condutores, desconsiderando que a grande maioria da população no Brasil não se desloca de automóvel, mas sim, é pedestre e utiliza o transporte coletivo. Esta pesquisa propõe um olhar voltado para o pedestre, suas representações sociais sobre o que é o trânsito, sobre como ele se insere quando está a pé, como reconhece os sinais que organizam o trânsito na cidade, quais são as formas e como internaliza as regras e normas estabelecidas pelo Código de Trânsito Brasileiro, seus direitos e deveres no uso do espaço público de circulação.

Não se trata de desconsiderar a importância da participação dos condutores, inclusive, na ocorrência dos acidentes, e sim, reafirmar que ser pedestre é a condição primeira de deslocamento e que, por diversos fatores que serão analisados ao longo deste estudo, este segmento não construiu uma relação de pertencimento ao sistema de trânsito, tão importante para a realização de um andar seguro, que lhe permita respeitar-se e exigir respeito no uso do espaço público. Agrega-se a essa dimensão e, certamente, a traduz em parte, as estatísticas de trânsito que apontam este segmento como sua principal vítima no Brasil e em países em desenvolvimento. Dados do Governo Federal mostram que junto com ciclistas e motociclistas, os pedestres representam entre 56% a 74% das vítimas fatais no trânsito das áreas urbanas (Mcidades, 2004, p. 13).

Em Porto Alegre, em 2004, os pedestres representaram 48% das vítimas fatais. (CARDOSO, 2005, p. 15). Em relação aos atropelamentos em Porto Alegre, depois de um aumento no número de mortes de 6% em 2005, em 2006 e 2007 ocorre uma redução

significativa nestes números, mas em 2008 e 2009 novamente o número de vítimas fatais aumenta: 32% em 2008 e 5% em 2009 (EPTC, 2010)<sup>2</sup>.

Compondo a primeira parte da dissertação são apresentados no Capítulo 2 os procedimentos metodológicos da investigação, a metodologia desenvolvida, como foram construídas as variáveis e os indicadores que possibilitaram compreender as representações sociais sobre o trânsito, sua organização, os conflitos entre pedestres e condutores e as possibilidades de ação por parte dos pedestres. Também é apresentado o instrumento de coleta de dados e explicada a delimitação do objeto de pesquisa, com os locais nos quais foi realizado o trabalho de campo e a composição da amostra. Para o cálculo de frequências e o cruzamento de dados foi utilizado o sistema SPSS Data Editor.

Os Capítulos 3 e 4, respectivamente referem-se à revisão bibliográfica e ao referencial teórico, compondo a Parte II da dissertação. Cada um desses capítulos está dividido em dois subitens. No primeiro subitem da revisão bibliográfica *O espaço urbano e a circulação de pessoas como construções sociais* são apresentadas contribuições de autores que realizaram estudos sobre como se constituiu no Brasil a mobilidade urbana e as formas de segregação perceptíveis no uso do espaço público. São contribuições que ajudam a pensar como estão sendo conformadas as práticas sociais no espaço de circulação, como se apresentam os conflitos entre condutores e pedestres e as formas de segregação que foram se conformando ao longo dos anos a partir destes conflitos.

O subitem *O pedestre e o trânsito* apresenta alguns estudos sobre o pedestre, considerado um elemento caótico e irreflexivo no trânsito. São estudos principalmente das áreas de Psicologia e de Saúde Pública, que contribuem para compreender melhor como o pedestre age no trânsito, que percepções têm dos riscos presentes em suas ações e da importância de cumprir regras e normas. A área de Psicologia Ambiental, também,

---

<sup>2</sup> É importante explicar que os dados sobre acidentes de trânsito no Brasil não existem séries históricas unificadas e que cada esfera de poder, municipal, estadual e federal compõem o seu próprio sistema de levantamento dos dados e, inclusive, de análise. Por isso, ao longo desta dissertação serão utilizados dados de diferentes fontes. Em Porto Alegre, o trânsito é municipalizado e a Empresa Pública de Transporte e Circulação faz seu próprio registro dos acidentes de pessoas que foram vítimas ou vítimas fatais na cidade, independente da sua cidade de moradia. Já a Secretaria Municipal da Saúde também registra as vítimas fatais em acidentes entre os moradores do município. O Departamento Estadual de Trânsito compila os dados apresentados pelos municípios e tem um banco próprio. O Departamento Nacional de Trânsito opera da mesma maneira. Mas uma questão interessante a ser observada nesses registros de acidentalidade, por exemplo, é que alguns órgãos municipais entendem que o registro das vítimas fatais ocorridas até 30 dias depois do acidente deve ser feito, outros municípios não o fazem. Estas questões implicam num cuidado maior ao analisar os dados, uma vez que eles estão muitas vezes dispersos e em algumas situações não coincidem totalmente.

tem estudado a forma como os pedestres percebem o ambiente no qual estão transitando, da mesma maneira que se preocupam com analisar este ambiente planejado. Neste subitem também são apresentadas pesquisas desenvolvidas pelo poder público municipal e federal que tratam das percepções das pessoas sobre a mobilidade urbana.

Em *Espaço público e segregação urbana*, primeira parte do referencial teórico, são apresentados e discutidos os conceitos de espaço público e racionalidade da ação, desenvolvidos por Habermas e outros autores, como Boufleuer e Freitag, como forma de compreender as atuais patologias de uma sociedade na qual a razão instrumental permeada pelos valores do mercado e do Estado coloniza, cada vez mais, o mundo da vida. Ao pensar a relação entre práticas sociais e espaço politicamente delimitado pelas leis que o regulamentam é apresentada a perspectiva adotada por Gomes (2002) na construção do que ele chama de nomoespaço, no qual o lugar físico orienta e reafirma o seu estatuto de público uma vez que as práticas consolidadas em seu interior estejam normatizadas e traduzidas numa forma-conteúdo, que possibilite que este espaço seja efetivamente vivenciado como público. O espaço urbano é compreendido, nesta dissertação, como um espaço que é ao mesmo tempo público e de segregação urbana. Por isso, é desenvolvido o conceito de segregação urbana na perspectiva estudada por Lobato Correa, que analisa os diferentes processos sociais que constituem e modificam o espaço geográfico das cidades brasileiras, a partir de uma visão crítica ao sistema capitalista no que tange a formação do espaço urbano.

Para compreender como ocorre a elaboração do real, a percepção do espaço construído e a internalização do código, normas e símbolos estabelecidos no trânsito por parte dos indivíduos é inicialmente apresentado na segunda parte do referencial teórico, intitulada *Representações sociais e ação como recursos analíticos*, o conceito de representações coletivas desenvolvido por Durkheim (1978). Uma vez que as representações coletivas se constituem como representações mentais dos indivíduos das imagens observadas na realidade empírica, a forma de organização social que adquire o sistema de trânsito contribui para sustentar virtualmente o sistema social no qual o indivíduo está inserido. Portanto, analisar como está organizado o espaço de circulação a partir da perspectiva das representações sociais pode contribuir para compreender como o indivíduo se orienta no espaço de circulação.

Mas o indivíduo não é totalmente passivo nessa relação com o sistema de trânsito. Ao transitar, ele realiza um processo de elaboração desse espaço de circulação construindo representações sociais que, além de orientá-lo o preparam para a ação.

Quanto maior e mais problematizado for o conhecimento sobre esse espaço e o que o rege, maior será a capacidade de elaboração desse indivíduo. Assim, junto com o conceito de representações sociais é apresentada a perspectiva de Giddens (1989) sobre o papel conhecedor do agente para compreender como age o pedestre e quais os limites de sua ação. Para ele, a possibilidade de conhecer está relacionada ao papel da linguagem e do desenvolvimento da capacidade cognoscitiva do ser humano, contribuindo para um grau menor ou maior de reflexividade na ação. A rotina é para Giddens a base material do “caráter recursivo” da vida social e o termo cotidiano representa a rotinização da vida, uma vez que é composto por situações que se estendem no tempo e no espaço. Compreender como ocorre o “alongamento” no tempo e no espaço de um certo modo de transitar, de uma determinada relação entre indivíduos e destes com o espaço público de circulação é um dos objetivos deste trabalho.

Na parte III são analisadas algumas dimensões da mobilidade urbana e da conformação do espaço público no Brasil e em Porto Alegre. O Capítulo 5, denominado *Desenvolvimento urbano, mobilidade e a regulamentação do trânsito no Brasil*, é composto por dois subitens. No primeiro, *Desenvolvimento urbano e dimensões da mobilidade no trânsito*, é relatado um pouco da história do desenvolvimento urbano pelo qual passaram as cidades brasileiras e problematizada a forma como está organizado o espaço de circulação, sua ocupação e as possibilidades e limites da constituição de uma mobilidade segura para todos. São tratados aspectos relacionados à expansão, descentralização e aos eixos que nortearam o processo de modernização das cidades brasileiras a partir do início do séc. XIX e que ganham relevância neste subitem, uma vez que se busca estabelecer uma relação entre os ideais modernistas e modernizadores que foram referência no Brasil a partir das experiências realizadas em países europeus, num contexto de desenvolvimento industrial e cultural tardio que envolveu as cidades brasileiras. O Urbanismo, assim como a Engenharia de Transporte, desempenharam e desempenham um papel fundamental na constituição do espaço público de circulação e nas dimensões sociais da construção do homem moderno na relação com este espaço, por isso, compreender as influências das diferentes formas de pensar a cidade contribui para entender como se constrói o andar no meio urbano.

Em *Porto Alegre: breve histórico do processo de modernização, das políticas de trânsito, de transporte e de circulação de pedestres* o objetivo é compreender o processo de modernização pelo qual passou a cidade a partir do início do séc. XX do ponto de vista da circulação, principalmente com a elaboração do Plano Geral de

Melhoramentos de 1914, implementado paulatinamente durante todo o século XX, e que influenciou e deixou suas marcas até os dias atuais em Porto Alegre. Percebe-se que a qualificação do sistema de trânsito e transporte aparece como um tema sobre o qual os governos municipais se debruçaram, sem, entretanto, conseguir garantir uma mobilidade segura para todos os modos de deslocamento.

O Capítulo 6 denominado *Sistema Nacional de Trânsito – composição, finalidade e objetivo* trata da organização e implementação das diretrizes e as políticas públicas de trânsito no Brasil. Este item é composto pelo subitem *As leis de trânsito e sua eficácia como regulação social* no qual são analisadas as leis de trânsito desde as primeiras resoluções, o pelo primeiro Código de Trânsito de 1966 e o atual, aprovado em 1998. Esta análise é relevante porque existem diferenças significativas entre estas duas legislações, principalmente em relação à intencionalidade do Estado como formulador das leis de trânsito, que envolve tanto o conceito sobre o que é o sistema de trânsito, o papel dos órgãos que atuam como reguladores desse sistema, bem como a importância de ampliar as responsabilidades, inclusive do pedestre, na redução de acidentes. Neste subitem são tratados, além dos objetivos das legislações de trânsito, questões como educação para o trânsito e municipalização, bem como, é apresentado um panorama das estatísticas de trânsito no Brasil, no Rio Grande do Sul e em Porto Alegre.

A Parte IV é composta por dois capítulos. No Capítulo 7, denominado *Pesquisa de campo - Experiências de uma “pedestre socióloga”*, é realizado um relato do trabalho de campo, no qual são apresentados aspectos da história dos locais geográficos onde foram coletados os dados e as percepções da pesquisadora sobre a população pesquisada, sua inserção no trânsito e as características do local.

O Capítulo 8 *Trânsito e pedestres: análise das percepções dos entrevistados sobre o trânsito* apresenta a análise dos dados. Num primeiro momento é apresentado o perfil dos pedestres entrevistados e suas percepções gerais sobre o trânsito. Num segundo momento, é realizada uma análise comparativa dos dados por local de moradia e outros parâmetros como renda, possuir Carteira de Habilitação, grau de escolaridade e idade, buscando captar percepções dos entrevistados sobre locomoção, o andar a pé, a legislação e as normas e regras no trânsito, custos e tempos de deslocamentos e a organização do espaço de circulação. O Capítulo 9, *Percepções sobre a organização do deslocamento no espaço público de circulação*, apresenta uma interpretação dos dados a partir do problema de pesquisa e das hipóteses que nortearam a realização deste estudo.

Por último são apresentadas as considerações finais, a bibliografia que serviu como referência na elaboração e desenvolvimento desta dissertação e os anexos, compostos pelo modelo do instrumento de coleta de dados utilizado e por uma lista dos principais endereços eletrônicos da área de trânsito e transporte.

## PARTE I

### CAPÍTULO 1

#### Problema de pesquisa

##### 1.1 O pedestre em relação a si, aos outros e ao espaço de circulação

Historicamente, os problemas relacionados ao trânsito e suas causas tem se centrado na figura do motorista, seu comportamento e, principalmente, a observância ao cumprimento ou não das leis de trânsito. Somente nos últimos anos o pedestre tem sido incorporado, de forma muito tímida ainda, nas análises sobre o trânsito<sup>3</sup>. O objetivo deste estudo é analisar diferentes dimensões do trânsito a partir da condição de pedestre como forma universalizante de deslocamento, por isso, buscará compreender quais as percepções do pedestre sobre si, sobre os outros e sobre o espaço de circulação. A construção do problema de pesquisa está permeada pela compreensão de que quando as pessoas estabelecem relações no espaço de circulação, seja na condição de pedestre ou de condutor, ocorrem conflitos que muitas vezes acabam se transformando em acidentes de trânsito. Por isso, embora o foco deste estudo não seja os acidentes de trânsito, partir-se-á da noção de conflitos no trânsito, uma vez que é possível pensar que o conflito antecede o acidente, principalmente os atropelamentos, para pensar como ocorre a inserção do pedestre no trânsito.

Uma primeira perspectiva para compreender os conflitos entre pedestres e condutores e os acidentes de trânsito seria considerá-los anomalias de um sistema de circulação pensado para ser harmônico. A violência atribuída aos comportamentos no trânsito pode ser, desta forma, considerada decorrente de um desajuste da conduta individual, dimensão presente de alguma forma em todas as legislações brasileiras de trânsito, prevendo um sistema rígido de controle dos comportamentos infratores. Segundo Kreimer trata-se de “individualizar al ‘mal conductor’, de classificar los accidentes en la categoria del ‘desvio’” (2006, p.90). Assim, a responsabilidade pelos acidentes acaba sendo normalmente atribuída a este segmento do trânsito, acompanhada

---

<sup>3</sup> Em geral busca-se detectar os fatores de risco para pedestres com ênfase em processos psicológicos de internalização das normas e regras de convivência no trânsito. A respeito do pedestre ver *Comportamento de Risco do Pedestre ao Atravessar a Rua*, de Renata Jucksch Torquatto (2008). Na parte da revisão bibliográfica desta dissertação, serão apresentados alguns estudos que buscam compreender aspectos relacionados ao pedestre.

por iniciativas do poder público no sentido de coibir esses comportamentos “desviantes”. Um exemplo recente disso é a implementação da Lei 11.705/08, chamada “Lei seca”<sup>4</sup>.

É importante ressaltar que no Código de Trânsito aprovado em 1998 as questões relacionadas ao combate à violência e a aplicação de punições adquirem uma nova dimensão, diferente das constantes na legislação de 1966, na medida em que a importância de valorizar a vida, a necessidade de uma maior conscientização e o tema da co-responsabilidade no trânsito aparecem como elementos fundamentais deste Código de Trânsito. Esta perspectiva, embora relevante, ainda não incorpora que o pedestre é o principal segmento do trânsito, uma vez que em torno de 70% da população se desloca a pé e de transporte coletivo, e isto não se traduz em políticas públicas (IPEA, 2003). Ainda o segmento priorizado, principalmente, quando analisadas as ações de fiscalização de trânsito e de educação, é o condutor. Recentemente, em 2009, a Prefeitura de Porto Alegre lançou uma campanha de trânsito com o objetivo de estimular pedestres a fazerem sinal com a mão espalmada em locais de travessia sinalizada apenas com faixa de segurança, sem semáforo. Entende-se que, mesmo colocando o pedestre em evidência, na prática, é uma forma do pedestre solicitar a passagem num lugar que é seu por direito.

Coerente com o fato de historicamente o olhar sobre o trânsito estar voltado prioritariamente para os condutores percebe-se por parte do pedestre uma dificuldade na construção do sentimento de pertencimento ao sistema de trânsito, o que implicaria em atitudes de respeito e valorização de sua vida e na observância das regras e normas relacionadas a sua condição de deslocamento. Exemplo disso são as travessias com sinaleira de botoeira, muitas vezes, reivindicadas pelos próprios pedestres como uma necessidade para um trânsito mais seguro, mas que, no entanto, passado algum tempo esse equipamento não é mais respeitado. Os pedestres sem paciência para acionar o botão e esperar a mudança de sinal e os motoristas, uma vez que o pedestre atravessa em qualquer lugar e a qualquer momento, passam também a desrespeitar o sinal vermelho. Talvez a própria “campanha da mão” tenha servido para reforçar essa falta de sentimento, pois ainda está concebida sob a ótica do motorista como segmento preponderante no trânsito, uma vez que a campanha estimula a que o motorista pare

---

<sup>4</sup> A Lei Seca estipula que o motorista flagrado dirigindo depois de haver consumido dois decigramas de álcool por litro de sangue é multado em R\$ 955,00 e tem sua Carteira de Habilitação e o carro apreendidos, e acima de 6 decigramas poderá cumprir pena de até três anos de prisão.

quando o pedestre “pedir licença para passar”. O correto seria que o motorista estivesse atento, primeiro, ao limite de velocidade da via, segundo, à sinalização de faixa de segurança que mesmo sem sinaleira, existe nas vias, terceiro, ao pedestre, caso este queira atravessar a rua e esteja posicionado numa faixa de segurança. A atitude de parar tem que ser independente do pedestre sinalizar com a mão. É um direito dele a preferência nas faixas de segurança, portanto, quem deve se preocupar em respeitar é o motorista. Também por falta de orientação do próprio órgão de trânsito, muitos pedestres entendem que podem fazer o sinal em qualquer local, com faixa, sem faixa e, inclusive, em travessias semaforizadas, nas quais, conforme o Código de Trânsito, o sinal estabelece de quem é a passagem.

Essas situações conflituosas do trânsito e tantas outras podem ser observadas em vários locais de cidades brasileiras. Em geral, os indivíduos tanto na condição de condutor como de pedestre, se movimentam utilizando atalhos, desrespeitando as normas estabelecidas pelo Código de Trânsito Brasileiro, negociando espaços e entrando em conflitos. Muitas dessas regras e normas são conhecidas inclusive pelos condutores, além disso, o espaço de circulação é sinalizado, orientando e indicando quais os caminhos e de que forma devem ser utilizados, como por exemplo, o estabelecimento de limite de velocidade ou de placas que indicam área escolar. Por isso, para além dos limites da implementação da legislação e da forma caótica como muitas vezes está organizado e sinalizado o espaço de circulação, estas dimensões permitem pensar que existem outras questões sociais características da sociedade brasileira, como o nível de desigualdade e exclusão social, presentes nas relações que se estabelecem no trânsito.

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

Mas como é produzido na prática cotidiana esse espaço? Propondo um diálogo entre a Sociologia e a Geografia, Harvey (1977) desenvolve a ideia de que o espaço é relacional, é algo contido nas pessoas e nos objetos, ao mesmo tempo em que objetos e

peças existem na medida em que contêm no seu interior as relações com os outros (1977). Essa perspectiva permite pensar que assim como as pessoas internalizam regras e normas e se orientam a partir delas num espaço previamente planejado, ao estabelecerem a relação com o espaço e com outras pessoas ao transitarem também realizam um movimento de resignificação deste espaço, de transformação na prática.

Considerando que o espaço de circulação é público e regido por um sistema de leis ao qual pedestres e condutores devem obedecer, este espaço passa a ser a expressão de práticas individuais dentro de um universo forçosamente plural, que vai depender para efetivamente ser público, da permanente afirmação do contrato social que o funda. Entretanto, quando não acontece a afirmação do contrato social e quando ocorrem os conflitos e os chamados acidentes, estas dimensões são apresentadas como inerentes ao sistema de trânsito ou como responsabilidade individual. Isto leva a uma naturalização dos conflitos existentes e as representações sociais acerca desse tema constituem-se como “realidade” pelos indivíduos ao circularem. Os dados apontam, por exemplo, que em 85% dos casos o que provoca os acidentes são as chamadas “falhas humanas” (EPTC, 2003), mas, quando analisadas, essas falhas são normalmente associadas apenas a um desvio de conduta, relacionado a fatores psicológicos, não sendo explorado quais os fatores sociais presentes no ato que acabou se conformando em “falha humana”. Reforçando este argumento, entende-se que não é possível considerar que a atitude de um condutor que ultrapassa o sinal vermelho ou um pedestre que atravessa no sinal vermelho possa ser considerada apenas uma “falha humana” ou um problema psicológico. Se assim fosse, talvez a maioria dos condutores não poderia possuir Carteira Nacional de Habilitação, nem os pedestres circularem pelas ruas.

A perspectiva adotada neste trabalho, parte primeiro do reconhecimento da existência de conflitos entre pedestres e condutores nas relações de uso do espaço público. Segundo, que estes conflitos, que acontecem quando os indivíduos interagem, não podem ser considerados apenas decorrentes da organização do sistema de trânsito, e sim, compreendidos como manifestações sociais dentro desse sistema, que, por sua vez, está pensado e organizado de uma determinada forma que talvez não atenda a maioria da população. Isto permite pensar que existam questões subjacentes ao ato de infringir normas ou regras, que estão relacionadas a como os indivíduos percebem o sistema de trânsito e seu código comunicativo, a si mesmo e aos outros quando estão transitando. Entretanto, a forma como são analisados e naturalizados os acidentes de trânsito e, ainda, as políticas públicas propostas na forma de campanhas de trânsito e de

fiscalização, em geral, acabam encobrendo dilemas sociais maiores e mais profundos da sociedade brasileira, que estariam se manifestando também no trânsito.

Novamente pode-se considerar um exemplo disso a campanha desenvolvida pela Prefeitura de Porto Alegre, que implementa um “novo” sinal de trânsito: a mão. Ela estimula pedestres a sinalizarem com a mão estendida quando querem atravessar a rua numa faixa de segurança sem semáforo. Ora, quem são os pedestres que efetivamente realizam este gesto? Em que lugares? Será que moradores de lugares da periferia da cidade, que não possuem a mesma estrutura de trânsito existente em bairros centrais, se sentem em condições de igualdade para fazerem este gesto a condutores de bairros nobres da cidade? E mais, por que o pedestre seja em que lugar for, deve pedir licença para atravessar a rua em faixas de segurança de pedestre, um espaço que é seu por direito? Este tipo de campanha pressupõe que o espaço de circulação está organizado e em condições de garantir a segurança viária da mesma forma em todos os lugares da cidade, mas não é esta a realidade de Porto Alegre, nem da maioria das grandes cidades brasileiras<sup>5</sup>.

Na prática, significa tratar como iguais os que estão em condições desiguais de mobilidade, o que representa uma forma de encobrir os verdadeiros dilemas que se traduzem no trânsito brasileiro. Nem a organização do espaço físico é fundada num princípio de igualdade, assim como os indivíduos que interagem no trânsito estão longe de estabelecer uma relação igualitária em termos socioeconômicos. Como afirma Jessé Souza, “nossa desigualdade e naturalização na vida cotidiana é moderna posto que vinculada à eficácia de valores e instituições modernas a partir de sua bem sucedida importação ‘de fora para dentro’ (...) e ao contrário de ser ‘personalista’, ela retira sua eficácia da ‘impessoalidade’, típica dos valores e instituições modernas” (2004, p.80).

Dada a complexidade com que se apresentam os conflitos no trânsito, a *questão investigada neste estudo foi: em que medida é possível considerar que os conflitos de trânsito têm em sua origem a conformação de um tipo de segregação urbana móvel? Esta segregação apresentaria três dimensões: uma subjetiva relacionada à construção de representações sociais sobre o que é o trânsito, outra, objetiva, relacionada a como o ambiente urbano está organizado e planejado em diferentes lugares da cidade e, ainda, uma terceira, relacionada aos aspectos sócio-econômicos da população.*

---

<sup>5</sup> Brasília pode ser citada como exemplo de cidade planejada de forma a proporcionar segurança viária tanto a pedestres como condutores. Entretanto, para que de fato esta segurança existisse foi necessária a realização de intensa campanha de trânsito valorizando o pedestre e a ação da fiscalização, através da aplicação de multa, quando ocorria o desrespeito à faixa de segurança pelos condutores.

Nessa relação subjetiva e objetiva que dialeticamente envolve o indivíduo no ato de transitar, o espaço urbano estaria sendo permanentemente ressignificado, e nesse processo de resignificação constituindo-se muitas vezes num espaço no qual o pedestre acaba se colocando numa situação de segregação no trânsito.

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

Corroborando com esta perspectiva, Trindade Junior (2005) analisa a exclusão social como um dos fatores responsáveis pelos acidentes de trânsito e observa que existe uma relação entre as regiões mais afetadas pela exclusão social e a ocorrência de acidentes. Embora seu estudo não realize uma análise mais aprofundada sobre as causas dos acidentes de trânsito em cada uma das regiões, o autor estabelece uma comparação entre questões como condições da infraestrutura viária, nível educacional, renda etc e a ocorrência de acidentes. Por isso, é possível pensar que o índice de exclusão social das pessoas contribui para um menor desenvolvimento das capacidades que permitem ao indivíduo relacionar-se no trânsito de forma autônoma, competente e mais igualitária.

Entende-se que, principalmente, em relação ao pedestre, as mazelas da exclusão social podem estar contribuindo para um comportamento que venha a confirmar um tipo de segregação urbana móvel no trânsito. A massificação do automóvel provocou diversas mudanças nas práticas urbanas, entre elas determinou uma ocupação diferenciada do espaço público: para as classes médias e altas, esse espaço torna-se cada vez mais espaço de passagem; para as classes de baixa renda, espaços de ganhar o pão de cada dia, deslocando-se a pé ou de transporte público ou ocupando-o com a atividade de comércio ambulante. Desta forma, o espaço de circulação tem se tornado um espaço cada vez mais hostil para o pedestre (DUHAU, 2001).

Para uma melhor operacionalização do problema de pesquisa, ele está apresentado na forma de três interrogações:

1. *Como os pedestres vivenciam o trânsito e o espaço de circulação?*

2. *Como os pedestres percebem a estruturação, a normatização e a importância do conhecimento e do cumprimento das normas de trânsito em suas práticas cotidianas de deslocamento?*
3. *Como estas duas dimensões, a vivência no trânsito e a internalização de normas, se apresentam quando considerados os parâmetros nível de escolaridade e renda dos pedestres?*

## **1.2 Objetivos**

Para responder a estas interrogações, a pesquisa desenvolveu os seguintes aspectos:

1. Análise da percepção de pedestres sobre o seu deslocamento, tempo de sinalização, sinalizações, níveis de acessibilidade e segurança, em áreas selecionadas dos bairros Moinhos de Vento e Vila Planetário, uma vez que estes locais apresentam características diferenciadas em relação ao fluxo de veículos, vias com corredores exclusivos de ônibus e movimento intenso de pedestres;
2. Análise de como são internalizadas e, na medida do possível, em que nível são introjetadas as dimensões referentes à valorização das regras e normas estabelecidas pelo Código de Trânsito Brasileiro referentes à condição de pedestre e condutores;
3. Análise sobre o que pensam os entrevistados sobre sua circulação e a existência de conflitos entre pedestres e motorista;
4. Análise das percepções dos entrevistados sobre como está organizado o espaço de circulação.

## **1.3 Hipóteses**

Com base no problema de pesquisa foram formuladas as seguintes hipóteses de investigação com o objetivo de orientar a elaboração deste estudo e a análise dos dados empíricos:

*H.1 O nível de reconhecimento e pertencimento do pedestre ao sistema de trânsito difere dependendo das condições de deslocamento e da forma como o espaço de circulação está planejado e organizado nas diferentes regiões.*

Esta hipótese está fundamentada no fato de que o espaço pelo qual as pessoas circulam não é igual em todos os locais da cidade. Locais planejados de forma a atender às necessidades de deslocamentos dos pedestres contribuem para que as representações sociais construídas sobre o que é o trânsito se aproximem mais dessa condição primeira de deslocamento. Entretanto, locais onde a prioridade tem sido majoritariamente do veículo em detrimento do pedestre, como é o caso da Terceira Perimetral, dificultam a construção de um sentimento de pertencimento por partes destes ao trânsito. Locais como estes podem apresentar, inclusive, altos índices de acidentes envolvendo pedestres.

*H.2 A internalização de normas e regras estabelecidas pelo Código de Trânsito diferem conforme os parâmetros nível de escolaridade e renda, estando relacionada às condições socioeconômicas e ao tipo de socialização presente na vida dos indivíduos.*

Os resultados apresentados na pesquisa *Sistema de trânsito e pedestres: a reprodução da desigualdade social no uso do espaço público*, realizada em 2008, contribuíram na elaboração desta hipótese, pois quando procurou-se verificar até que ponto o nível de escolaridade interfere no conhecimento que o pedestre possui do que a legislação estabelece sobre o trânsito, os dados demonstraram que quanto menor é o nível de ensino, maior é o desconhecimento. Entre os entrevistados com ensino fundamental, 87% afirmou não saber, por exemplo, sobre o direito de solicitar providências das autoridades em relação aos problemas do trânsito e 50% desconhecia que deve procurar uma faixa de segurança até 50m de distância. Coerente com isto, 65% afirma não ter esta atitude no trânsito (STEIGLEDER, 2008).

A mesma relação entre nível de escolaridade, conhecimento dos direitos e das normas estabelecidas, bem como, a valorização do cumprimento das normas, se estabelece quando estas variáveis são analisadas a partir do parâmetro renda. Quanto maior a renda, maior o conhecimento e o cumprimento das normas. Entre os entrevistados pedestres cuja renda mensal era menos de 2 salários mínimos, 92%

afirmou desconhecer o direito de solicitar providências do poder público e em relação ao conhecimento sobre a necessidade de procurar uma faixa de segurança até 50 m., 100% dos entrevistados com renda de mais de 6 salários mínimos afirmaram saber disto (STEIGLEDER, 2008).

*H.3. As diferentes representações sociais dos pedestres sobre o trânsito e sobre o espaço de circulação conformam um tipo de segregação urbana móvel. Esta segregação está relacionada à maior ou menor capacidade de reflexividade desenvolvida pelos pedestres e à percepção do risco presente em suas decisões ao transitar.*

Esta hipótese se fundamenta no fato de que a estruturação do espaço geográfico urbano, a partir das práticas sociais que nele ocorrem, apresenta características diferenciadas que estão relacionadas ao processo de resignificação que é realizado pelo pedestre ao ocupar esse espaço. Essa resignificação do espaço ocorre a partir da construção de representações sociais sobre o que é o trânsito e do grau de pertencimento ao sistema.

Uma das inferências apresentadas na pesquisa de 2008 foi que as representações sociais construídas pelos pedestres em geral estão associadas ao trânsito como movimento de veículo. Entende-se que contribui para isso o fato de que o espaço de circulação nas cidades brasileiras, em geral, e em Porto Alegre também, está pensado para atender prioritariamente o deslocamento por automóvel. Dessa forma, os pedestres acabam introjetando a idéia de que o tipo ideal de transporte é o automóvel. Soma-se a isso a deterioração crescente dos espaços de circulação de pedestres, como travessias, faixas de segurança, sinalizações etc. Estas percepções também estimulam o pedestre a transferir a responsabilidade por sua vida para o motorista e a orientar-se pelos movimentos que ele realiza no trânsito, não construindo a dimensão de pertencimento ao sistema de trânsito e colocando-se, muitas vezes, numa situação de fragilidade e risco no trânsito (STEIGLEDER, 2008).

A ideia de um tipo de segregação urbana móvel estaria, assim, relacionada à maior ou menor capacidade de reflexividade desenvolvida pelos pedestres e à percepção do risco presente em suas decisões ao transitar.

## **CAPÍTULO 2**

### **Procedimentos metodológicos**

#### **2.1 Método e técnicas da investigação**

Nesta parte da dissertação é apresentada a opção metodológica definida para o desenvolvimento da pesquisa, a delimitação do objeto e a técnica de coleta de dados primários e secundários. Do ponto de vista metodológico o objetivo deste estudo foi realizar uma investigação quali-quantitativa, considerando a necessidade de levantamento de dados, construção de tipologias em relação ao perfil dos entrevistados e apreensão de suas percepções sobre o que é o trânsito.

##### **2.1.1 Dimensão quantitativa da pesquisa**

A etapa quantitativa consistiu no levantamento de dados secundários relacionados às estatísticas sobre acidentalidade e de dados desenvolvidos no programa de georeferenciamento do Observatório de Porto Alegre (PMPA, 2010) em relação às condições sócio-econômicas da população das regiões nas quais foi realizada a pesquisa empírica. O Observatório tem se constituído numa importante ferramenta de conhecimento sobre a população da cidade, uma vez que apresenta georreferenciados dados sobre educação, renda, inclusão e exclusão social, serviços, entre outros.

Outra parte da pesquisa quantitativa consistiu na elaboração e aplicação de questionário com o objetivo de constituir um perfil socioeconômico dos entrevistados a partir da construção de certas tipologias, como condição de deslocamento, sexo, faixa etária, nível de escolaridade, possuir Carteira de Habilitação e renda.

Para a análise foram consideradas as seguintes faixas etárias: de 18 a 30 anos, de 31 a 45 anos, de 46 a 59 e mais de 60 anos<sup>6</sup>. A questão da idade e o fato de possuírem Carteira de Habilitação ou não estabelece uma inserção diferenciada no trânsito, o que tornou possível a realização de comparações entre o segmento apenas pedestre e os pedestres-condutores. Embora a pesquisa objetivasse captar as percepções dos pedestres sobre o trânsito, foi considerado relevante poder comparar as respostas destes dois segmentos, uma vez que o pedestre-motorista passou por um processo de formação para

---

<sup>6</sup> A Empresa Pública de Transporte e Circulação de Porto Alegre, órgão responsável pelas estatísticas de trânsito na cidade, utiliza seis diferentes faixas etárias em seus estudos. Nesta pesquisa optou-se por trabalhar com quatro faixas apenas por considerá-las representativas de uma inserção diferenciada em relação ao tipo de atividade que normalmente a pessoa desempenha em cada uma delas.

poder dirigir um veículo, o que implicaria na construção e acesso a recursos que o pedestre em geral não possui.

### **2.1.2 Dimensão qualitativa da pesquisa**

A etapa qualitativa esteve presente, primeiro, na elaboração de perguntas abertas que fizeram parte do questionário através das quais se buscou ter acesso às representações sociais dos pedestres, segundo, na análise destes dados uma vez que o objetivo foi compreender os significados, valores e interpretações que estão orientando os pedestres quando interagem no trânsito. A importância dessa abordagem e forma de apreensão da realidade social consistiu em conceber a construção de indicadores e da análise qualitativa, não em contraposição à abordagem quantitativa, mas sim, como ampliação desta última, uma vez que como afirma Minayo a perspectiva qualitativa permite “aprofundar o caráter do social e as dificuldades de construção do conhecimento que o apreendem de forma parcial e inacabada” (1994, p.12).

Em relação às práticas sociais no uso do espaço público, a realização de uma pesquisa quali-quantitativa permitiu, por um lado, operacionalizar, em números e variáveis, dados demográficos e informações sobre como percebem os entrevistados a si, aos outros e ao espaço de circulação, por outro, permitiu ampliar essas repostas no sentido de compreender mais profundamente como os entrevistados interpretam e explicam essas mesmas práticas, captando dimensões mais subjetivas da ação humana. Ao responderem as perguntas abertas, os entrevistados, em geral, fizeram comentários para além daquilo que foi perguntado, expressando descontentamentos, perplexidades ou, até mesmo, não saber o porquê de determinadas respostas. Estas dimensões presentes na relação entre pesquisador e objeto, no que diz respeito a cada uma das comunidades pesquisadas, tornam como ressalta Baeta Neves “cada processo de pesquisa uma experiência única” (1998, p.13).

## **2.2 Procedimentos e instrumento de coleta de dados**

Por ser um instrumento de coleta que possibilita uma abrangência maior, tanto do ponto de vista geográfico como do número de pessoas entrevistadas, optou-se, nesta pesquisa, pelo uso de questionário (ver anexo) composto por perguntas com “alternativas fixas” e algumas perguntas abertas. A opção por algumas perguntas abertas teve como objetivo ir além na compreensão do porquê de algumas respostas dadas às

perguntas fechadas. O objetivo do instrumento de coleta dos dados foi medir variáveis demográficas, como sexo, idade, grau de escolaridade; variáveis atitudinais relacionadas à opinião dos/as entrevistados/as sobre o tema em questão; variáveis comportamentais, como forma de captar dimensões mais subjetivas do comportamento dos entrevistados e variáveis sensitivas, como, educação e renda familiar.

O objetivo das perguntas fechadas foi o de “*aumentar a segurança de que as respostas são dadas num quadro de referência significativo para o objetivo da pesquisa e sob uma forma utilizável na análise*” (BAQUERO e PRÁ, 2007, p.46). O questionário foi organizado em duas partes: a primeira, composta por 35 perguntas, está relacionada à dimensão da ação, do transitar, de que modo os entrevistados se movem e quais as percepções sobre sua ação e a dos outros, questões como internalização das leis e as causas dos acidentes também foram abordadas nessa primeira parte do questionário; a segunda parte está relacionada às percepções sobre o espaço público de circulação, tempo de percurso e custo dos deslocamentos, bem como avaliação dos entrevistados sobre o mobiliário urbano. Esta segunda parte foi composta por sete perguntas. Ao todo foram 42 perguntas que se desdobraram em 77 variáveis a serem medidas, uma vez que muitas perguntas compunham mais de uma questão a ser avaliada.

As perguntas abertas foram importantes quando a questão era mais complexa, quando o objetivo foi o de apreender o significado de determinadas opções anteriormente explicitadas ou quando se buscou a opinião pessoal sobre alguma situação de trânsito.

Ao elaborar o conteúdo das perguntas foram considerados os efeitos da assimilação e de contraste (SCHRADER, 2002, p. 24), principalmente o primeiro, uma vez que está relacionado ao processo que o entrevistado realiza de apropriação do conteúdo das perguntas, ou nas palavras de Schrader “a assimilação cresce com o montante e com a abrangência das informações recebidas na entrevista”. Na elaboração do questionário “o conteúdo de uma pergunta anterior pode alterar as respostas de toda uma série de perguntas posteriores (...). O número e a seqüência de perguntas sobre um determinado assunto também podem influenciar as respostas” (SCHRADER, 2002, p. 25). Por isso, questões como “*conteúdo, redação, forma da resposta à pergunta, disposição das questões*” são tão importantes (BAQUERO e PRÁ, 2007, p.47). A clareza e a precisão na elaboração das alternativas nas respostas, sendo que para seu bom uso na análise é importante que estejam agrupadas em certos números de categorias, teve sua base no problema de pesquisa, nos seus objetivos, nas hipóteses e

no referencial teórico. “Trata-se de relacionar o que consideramos passível de investigação (posição ontológica), com o que conhecemos do assunto (posição epistemológica), associando isso à maneira como vamos recolher as informações necessárias à investigação (posição metodológica)” (Op.cit, p.45).

Na primeira parte, o questionário iniciou com questões que objetivaram medir variáveis demográficas, como foi dito acima. Além do local de moradia, sexo, idade, escolaridade, se possui Carteira de Habilitação ou não, foi perguntado se o entrevistado desenvolve algum trabalho e qual é essa ocupação, bem como se estuda no momento.

Em relação ao tema da pesquisa, foi indagado como o entrevistado costuma se locomover, apresentando as seguintes possibilidades: a pé, de ônibus, carro, lotação, bicicleta, táxi, moto e outros (nesta última opção está incluído o metrô. Embora essa modalidade de transporte em Porto Alegre esteja direcionada atualmente para a Região Metropolitana). As mesmas opções foram apresentadas quando o objetivo foi saber como os entrevistados preferiam se locomover.

Em relação à condição pedestre buscou-se, também utilizando perguntas fechadas, saber se o entrevistado costuma caminhar, com que regularidade, para quem caminha prioritariamente, qual seu grau de satisfação ao caminhar, se costuma planejar seu trajeto e se, em função dessas atividades, se considerava um pedestre eventual ou regular. Embora alguns fossem também condutores, estas perguntas foram importantes para constituir um perfil do entrevistado na condição de pedestre.

Ainda nesta parte do questionário, foram realizadas perguntas referentes ao Código de Trânsito Brasileiro, buscando medir o grau de conhecimento dos entrevistados e o modo pelo qual conhecem o que a lei estabelece, se foi através de cursos, da família, escola, campanhas. Para medir o grau de conhecimento foi solicitado que citassem placas, regras e tipos de punições (essas questões foram abertas), e também foram feitas perguntas em relação a normas relevantes do ponto de vista da condição de pedestre e de seus direitos como cidadão estabelecidos pela legislação. Estas perguntas foram fontes importantes para saber se aquilo que os entrevistados conhecem está relacionado mais à condição de motorista ou à de pedestre.

Buscou-se, também, saber se os entrevistados consideravam problemático o trânsito em Porto Alegre, tanto na condição de motorista como de pedestre, se sabiam explicar o porquê de sua resposta e se estas respostas estão efetivamente relacionadas à condição de deslocamento. Este tipo de pergunta, bem como a avaliação dos entrevistados sobre as causas dos acidentes, foram importantes, para compreender se

suas representações sociais sobre o trânsito e os problemas que enfrentam estavam relacionadas a sua condição de deslocamento ou se expressavam uma opinião geral, normalmente, difundida pelo senso comum em relação aos problemas do trânsito. Por último, foi perguntado sobre o trabalho dos Agentes de Fiscalização de Trânsito e Transporte, qual a avaliação dos entrevistados sobre sua atuação e se poderiam citar alguma ação de educação para o trânsito desenvolvida em Porto Alegre.

Na segunda parte do questionário, relacionada às percepções dos entrevistados sobre o espaço público de circulação, buscou-se saber sua avaliação em relação ao seu tempo de percurso para trabalho, estudo e lazer, e do custo desses deslocamentos, se consideravam adequado ou não. Também foi solicitado que avaliassem o planejamento do trânsito da cidade como um todo e a distribuição das faixas de segurança de pedestres, se consideravam que estavam bem distribuídas e implantadas em locais apropriados para a travessia. Foi solicitado, ainda, que avaliassem a qualidade do mobiliário urbano para pedestres, o tempo de travessia, as condições de acessibilidade e mobilidade principalmente nos locais onde costumam transitar.

Para melhor visualização das dimensões que nortearam a elaboração do questionário, ver o quadro conceitual abaixo no qual são apresentados, de forma sucinta, os conceitos, as dimensões, as variáveis e os indicadores considerados na elaboração das perguntas.

Os 50 questionários foram aplicados pela própria pesquisadora, com a realização das entrevistas no entorno do parque Moinhos de Vento, e, no caso da Vila Planetário, na própria casa dos moradores e nas ruas da comunidade.

### 2.3 Modelo de análise das representações sociais de pedestres sobre ação e espaço público.

Conceitos	Dimensões	Variáveis	Indicadores
<b>Ação</b>	Comportamentais	Valorização das regras Práticas de deslocamento	Obediência aos sinais Cumprimento de normas e regras Justeza das normas estabelecidas Concordância Autonomia de ação
	Sociais	Conflitos	Físicos Psicológicos Comunicativos Acidentes
	Atitudinais	Orientação Educação	Papel da fiscalização de trânsito e transporte Educação para o trânsito
		Relações entre condutores e pedestres	Respeito nas relações Conflitos entre os diferentes modos de deslocamento
<b>Espaço público</b>	Políticas	Deslocamento	Tempo de deslocamento Custo do deslocamento Qualidade do transporte coletivo Planejamento dos espaços de deslocamentos e travessias
	Experienciais	Segurança	Condições de travessias e calçadas Vulnerabilidade ao transitar Comportamento de risco
	Espaciais	Organização e ocupação dos espaços Acessibilidade Mobilidade	Sinalização Qualidade do mobiliário urbano Obstáculos no espaço público Pertencimento ao espaço de circulação Acesso e possibilidade de deslocamentos
<b>Variáveis Sensitivas</b>		Situação sócio-econômica	Nível educacional Idade Renda Carteira de Habilitação Ocupação

## 2.4 Delimitação do objeto

A população desta pesquisa foi constituída de pedestres que circulam no espaço público, o que impossibilitou a composição de uma amostragem probabilística. Optou-se pela amostra não probabilística ao acaso, com a realização da coleta de dados em locais de grande fluxo de pedestres. Considerando a hipótese H2 *A internalização de normas e regras estabelecidas pelo Código de Trânsito diferem conforme os parâmetros nível de escolaridade e renda, estando relacionada às condições sócio-econômicas e ao tipo de socialização presente na vida dos indivíduos*, foram definidos dois locais para a realização da coleta de dados que representassem estas diferenças da população. Inicialmente, os locais escolhidos foram:

- **Bairro Partenon** próximo a Terceira Perimetral com a Av. Bento Gonçalves – neste local circulam pedestres, em geral com baixo nível de escolaridade e renda, usuários de transporte coletivo. Em relação ao fluxo de veículos, a Terceira Perimetral é uma avenida construída para possibilitar o acesso rápido entre a zona norte e a zona sul, tanto de ônibus como de automóvel. Entretanto, hoje, já se encontra saturada em alguns horários do dia, devido ao grande número de sinaleiras, mas principalmente a saturação de veículos particulares. Durante os primeiros meses da inauguração deste trecho da Av. Perimetral em 2002, este cruzamento foi considerado a “esquina da morte” devido ao grande número de vítimas fatais por atropelamento.

- **Bairro Moinhos de Vento** próximo a Av. Goethe com a Av. 24 de Outubro – caracterizada por uma população diversificada em relação à faixa etária, com médio a alto nível de escolaridade, renda média e alta e espaço de circulação com grande circulação de veículos e travessias de pedestres. O Bairro Moinhos organiza-se em torno ao Parque Moinhos de Vento.

Estas eram inicialmente as duas regiões selecionadas para estudo. Porém, na pesquisa exploratória contactou-se a dificuldade de conseguir que as pessoas parassem para responder ao questionário. O corre-corre dos transeuntes aliado ao fato do questionário ser um tanto longo para uma pesquisa na rua, composto por 42 perguntas, demorando entre 10 a 15min. para ser aplicado, dificultou o início do trabalho de campo. Esta dificuldade se apresentou especialmente no Bairro Partenon, primeiro local escolhido para a coleta de dados. A Av. Bento Gonçalves, nas proximidades da Av. Aparício Borges, se caracteriza por comércio intenso e variado. É um local de passagem no qual as pessoas que ali se encontravam, pelo menos no espaço de maior fluxo de

pedestres, não eram moradoras do bairro e faziam conexão por ônibus entre diversos bairros da cidade. Visitando estes locais foi possível perceber que também as pessoas que trabalhavam ali não eram moradoras do bairro. Muitas vinham da cidade de Viamão para trabalhar. Para viabilizar o espaço escolhido, a opção restante foi caminhar pelo bairro na tentativa de que moradores que por ali circulassem se dispusessem a responder ao questionário. Mas também esta tentativa não foi muito interessante, pois nas ruas as pessoas em geral estavam com pressa ou, ainda, nas casas, os moradores, quando abordados, não foram muito receptivos.

Schrader ao escrever sobre “pesquisadores sociais disfarçados e vagabundos sociológicos” (2002, p.104) descreve a dificuldade que o pesquisador tem quando busca adentrar em determinados bairros nos quais não conhece ninguém e cita vários exemplos de estudiosos que para acessar seu campo de estudo precisaram “disfarçar-se”, demonstrando que muitas vezes “uma alternativa é a camuflagem: a gente se disfarça para se aproximar do objeto de investigação à maneira de um camaleão” (2002, p. 105).

A observação do local e a percepção da receptividade dos pedestres que caminhavam ou simplesmente estavam esperando seus ônibus com a pressa que caracteriza a vida cotidiana moderna, fez com que fosse repensado este local – o Bairro Partenon – como um dos espaços de constituição do campo da pesquisa. Na busca por uma alternativa que, não necessariamente, deveria ser a do “disfarce”, mas sim, a do acesso a uma comunidade com características socioeconômicas semelhantes à deste bairro ou, inclusive, mais baixas, foram lembrados dois contatos de tempos anteriores com lideranças comunitárias de duas comunidades de Porto Alegre.

A primeira liderança conhecida era da Vila Bom Jesus. Localizada entre duas avenidas da cidade, a Av. Protásio Alves e a Av. Ipiranga, esta vila se constitui como um espaço de poucas calçadas, predominantemente ruas estreitas e não asfaltadas, com a presença de muitas crianças brincando nelas, pela falta de outros espaços de lazer. Uma característica que interessava particularmente a esta pesquisa era o fato de que a Vila Bom Jesus é cortada por uma rua mais larga que as outras e que é utilizada como “atalho” por motoristas que querem ir da Av. Ipiranga à Av. Protásio Alves, estabelecendo um espaço de conflito entre motoristas e pedestres nesse local.

A segunda liderança era moradora da Vila Planetário, localizada próximo ao Planetário, entre a Av. Ipiranga e a Av. Jerônimo de Ornellas, fazendo divisa com a Rua Santana, as três bastante movimentadas. Este local era também bastante interessante

para a pesquisa pela história de luta desta comunidade em relação a vários aspectos, entre eles, a reivindicação de uma sinaleira para pedestres na saída da Vila pela Rua Santana, uma vez várias crianças ao atravessarem para ir à escola já haviam sido atropeladas.

E foi a partir do contato com o Sr Antônio, presidente da Associação de Moradores desta última comunidade que foi possível viabilizar a coleta de dados, fazendo com que fosse revisto o que inicialmente havia sido planejado para esta pesquisa.

## **2.5 Descrição da amostra**

A amostra foi constituída por 25 entrevistados moradores da Vila Planetário e 25 do Bairro Moinhos de Vento. Entre as pessoas abordadas neste último local, nem todas eram moradoras do Bairro Moinhos, algumas apenas trabalhavam neste local ou moravam em bairros adjacentes como Boa Vista, Mont Serrat, Rio Branco, Independência ou Floresta. Embora não tenha sido intencional, em relação ao sexo, a amostra se constituiu em 50% de cada sexo. A distribuição por faixa etária foi a seguinte: 52% dos entrevistados tinham de 18 a 30 anos, 22% de 31 a 45 anos, 22% de 46 a 59 anos e 4% com mais de 60 anos. 66% dos entrevistados não possuía Carteira de Habilitação e 34% sim. Em relação à renda, 26%, tinha renda inferior a 2 salários mínimos, sendo que 12% não possuía renda. Em segundo lugar aparece entre 4 e 5 salários mínimos, com 24% dos entrevistados, 20% tinha rendimentos entre 2 e 3 salários e 14% mais de 6 salários mínimos.

No que tange o nível de escolaridade, 18% dos entrevistados possuía Ensino Superior Completo, 10% Ensino Superior Incompleto, 24% Ensino Médio Completo, 14% Ensino Médio Incompleto. 22% não possuía Ensino Fundamental Completo e 12% já o havia concluído. Em relação ao grau de inserção no trânsito, para a qual foram estipulados os parâmetros desenvolver algum tipo de trabalho ou estar estudando, os índices foram os seguintes: a maior parte dos entrevistados, 64%, trabalhava ou desenvolvia alguma atividade e 36% não tinha atualmente nenhuma ocupação que lhe possibilitasse renda. Apenas 32% dos entrevistados estava estudando no momento.

## PARTE II

### CAPÍTULO 3

#### O espaço urbano e a circulação de pessoas como construções sociais

##### 3.1 O espaço urbano e a ocorrência de conflitos no seu uso

Este tema será tratado a partir da perspectiva analítica da Sociologia, porém com a compreensão de que o espaço urbano e as relações no trânsito necessitam de um olhar interdisciplinar para serem mais bem compreendidos. Por isso, serão apresentadas contribuições de autores de outras áreas das Ciências Humanas, como a Geografia e o Urbanismo sobre como o espaço urbano traduz as práticas sociais no seu uso e como se apresentam os conflitos e as formas de segregação existentes na sua ocupação.

Planejar o meio urbano e, quando se pensa em trânsito, o espaço público de circulação, de modo a equacionar mobilidade, acessibilidade, fluidez e segurança viária torna-se cada dia mais difícil, principalmente, pela velocidade que os diferentes elementos constituintes de uma cidade adquiriram no último século. Para a urbanista Raquel Rolnik, na cidade contemporânea,

não há mais muralhas, ao contrário da cidade antiga, a metrópole contemporânea se estende ao infinito, não circunscreve nada senão sua potência devoradora de expansão e circulação. Ao contrário da cidade antiga, fechada e vigiada para defender-se de inimigos internos e externos, a cidade contemporânea se caracteriza pela velocidade da circulação. São fluxos de mercadorias, pessoas e capital em ritmo cada vez mais acelerado, rompendo barreiras, subjugando territórios (ROLNIK, 1995, p. 10).

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

A relação morador/ poder urbano pode variar infinitamente em cada caso, mas o certo é que desde sua origem “cidade” significa, ao mesmo tempo, uma maneira de organizar o território e uma relação

política. Assim, ser habitante de cidade significa participar de alguma forma da vida pública, mesmo que em muitos casos esta participação seja apenas a submissão a regras e regulamentos (ROLNIK, 1995, p. 17).

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

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

Outra dimensão abordada pelo autor é a de que os acidentes de trânsito são naturalizados pelas pessoas, vistos como intrínsecos ao seu funcionamento. Afinal são “acidentes”, fatalidades e, em relação a eles, ninguém tem culpa. Entretanto, se imaginarmos que o espaço urbano é um lugar repleto de possíveis escolhas para aqueles que o ocupam em relação a como e onde querem ir, é possível que uma maior ou menor possibilidade de mobilidade urbana e acessibilidade, traduza quanto as pessoas podem exercer seu direito de ir e vir de forma segura em uma cidade. Portanto, problemas relacionados à pobreza e à exclusão social interferem diretamente nessas escolhas, pois como afirma Baquero:

embora exista consenso sobre a necessidade de normas e procedimentos para regular as relações sociais, sabe-se que elas não se mostram suficientes para resolver problemas na esfera social e no âmbito econômico. Constata-se, presentemente, que não existe uma relação linear entre o funcionamento formal da democracia e a democratização da sociedade, seja ela definida em termos de igualdade, participação, controle cidadão ou expansão de direitos individuais e coletivos (BAQUERO, 2001, p.21).

O trânsito pode ser analisado a partir da mesma ótica, pois na medida em que as relações de poder estabelecidas e a forma como está planejado e organizado o espaço urbano não garantem uma circulação segura, democrática e de direitos a toda a população, existe uma dimensão de exclusão social também ao transitar. No Brasil, o Estado tem privilegiado uma minoria no acesso ao espaço público, dando maior mobilidade e segurança aos usuários de transporte individual, contribuindo desta forma

para a ocorrência de uma ocupação desigual. Assim, pode-se afirmar que os mais pobres tem subsidiado a mobilidade dos mais ricos em nosso País.

Isso é possível ser observado no estudo sobre o uso do solo urbano, realizado por Brinco (2005), pesquisador da Fundação de Economia e Estatística e integrante do Observatório das Metrópoles em Porto Alegre, que mostra a relação que existe entre a opção feita pelo modo de transporte individual, ocupação territorial e possibilidade de mobilidade urbana, ressaltando que o automóvel determina um tipo de ocupação urbana de “caráter espraiado, de baixa densidade ocupacional, voltada a um movimento de expansão sempre renovado da periferia” (BRINCO, 2005, p. 59). Isto em geral limita a mobilidade de quem não tem acesso ao automóvel e mora em locais afastados do centro. Estas pessoas dependem do transporte público, que em função dos congestionamentos ou de uma oferta menor de horários de ônibus, muitas vezes, acabam levando mais tempo para acessar o centro da cidade.

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

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

Para o autor, o conflito físico é espacial, vem da idéia de que dois corpos não podem ocupar o mesmo lugar ao mesmo tempo, portanto haveria uma disputa por quem consegue acessar primeiro um determinado espaço, quem consegue andar mais rápido. Já o conflito político está relacionado aos interesses que cada um/a tem dependendo da maneira como está se deslocando. Assim, ao andar de ônibus, o/a usuário/a deseja uma parada bem próxima do seu destino. Entretanto, ninguém quer uma parada de ônibus em frente a sua casa. Ao dirigir seu carro, o/a condutor/a quer a maior fluidez possível, de preferência sem sinaleiras ou com todos os semáforos abertos. Quando pedestre, quer mais sinaleiras e com tempo suficiente para realizar as travessias, mas quando é

passageiro no ônibus, da mesma forma que os condutores, deseja que todos os semáforos estejam abertos para ele.

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

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

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

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

Em nosso país o motorista julga-se com muito mais direito à circulação que os demais participantes do trânsito, o que está ligado às características autoritárias da sociedade, à falta de conscientização sobre os direitos do cidadão, que faz com que os motoristas ocupem o espaço viário com violência. O processo tem também o seu lado contrário (e complementar) que o confirma: o pedestre normalmente se submete, praticamente aceita a prioridade imposta pelos motoristas (VASCONCELLOS, 1998, p.20).

No trânsito, percebe-se a dificuldade que o brasileiro tem em internalizar leis e normas compactuadas e que, na maioria das vezes, são consideradas necessárias e importantes pela população, entretanto, não são cumpridas e, muitas vezes, este descumprimento tem sido na prática legitimado por essa mesma sociedade. Os poucos que procuram cumprir ou são pressionados por buzinações e palavras de baixo calão emitidas por seus “companheiros” de via ou como disse DaMatta em entrevista ao Jornal Zero Hora: “Se você é o único parado em um semáforo, não vai permanecer, pois obedecer ao sinal virou uma ‘babaquice’” (JORNAL Zero Hora, 10 abr 2005, p.43).

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

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

### **3.2 O pedestre e o trânsito**

Durante muitos anos e ainda nos dias atuais, o pedestre é considerado um “jaywalker”<sup>7</sup>, o que poderia ser traduzido para o português como “pessoa irreflexiva”, ou seja, a visão que predominou durante muito tempo é que os pedestres agem de forma irreflexiva, inexperientes que são nas questões do trânsito. A primeira pessoa atropelada por um automóvel no mundo - pelo menos que se tem conhecimento - foi uma mulher em 1896. Bridgette Bristcol estava indo a pé até o Palácio de Cristal em Londres e foi

---

<sup>7</sup> A expressão “jaywalker” foi utilizada por Maurício Leandro, psicólogo pesquisador da Universidade de Costa Rica, no Congresso Interamericano de Trânsito e Transporte realizado na Universidade Federal do Paraná em Curitiba, em 2010.

atropelada por um veículo a 8 milhas por hora. Considerando que 1 milha por hora, ou 1 Mph significa 1,60934 Km/h, este veículo estava a mais ou menos, 13 Km/h. Esta foi a primeira vez em que se usou a palavra acidente.

Neste capítulo são apresentados alguns estudos sobre o pedestre, esse elemento considerado irreflexivo e caótico no trânsito. São estudos principalmente da área da Psicologia e de Saúde Pública, que contribuem para compreender melhor como o pedestre age no trânsito, que percepções têm dos riscos presentes em suas ações e da importância de cumprir regras e normas. Principalmente a área de Psicologia Ambiental tem estudado a forma como os pedestres percebem o ambiente no qual estão transitando, da mesma maneira que tem se preocupado em analisar este ambiente planejado. O alto índice de vítimas por acidentes de trânsito, considerados no âmbito da Saúde Pública como causas externas, tem sido motivador desses estudos apresentando subsídios que contribuem para compreender algumas dimensões das práticas dos pedestres quando estão transitando.

É importante, também, considerar que um dos avanços que o Código de Trânsito Brasileiro de 1998 trouxe foi que com a ampliação da visão sobre o que é o trânsito, alçando pedestres e passageiros ao mesmo patamar de responsabilidade por um trânsito seguro que o condutor, paulatinamente, no Brasil, o pedestre vem sendo, de diferentes formas, chamado a assumir sua corresponsabilidade no trânsito. Isto é perceptível a partir de duas questões: a primeira é que cresce o número de estudos sobre esta condição de deslocamento, a segunda reflete-se em alguns casos de acidentes, que levados à Justiça, os pedestres passaram da condição de vítima a réu<sup>8</sup>.

Inicialmente, entende-se que é importante considerar que existem diversos tipos de pedestres de acordo com a idade, com o grau de inserção que possuem no trânsito, com os interesses que norteiam seus deslocamentos, se são apenas pedestres ou se também possuem Carteira de Habilitação etc. Assim da mesma forma que os condutores são classificados dependendo do tipo de veículo que dirigem e da idade que possuem, os pedestres também podem ser considerados de diferentes tipos. Esta diferença entre os pedestres vai implicar, por sua vez, numa maior ou menor exposição a riscos.

Pode-se considerar que os primeiros pedestres a transitar são as crianças. Impulsivos e imprevisíveis, estes pequenos de aproximadamente 2 a 11 anos, possuem

---

<sup>8</sup> Um dos casos foi divulgado pelo jornal Correio do Povo, em 9 de abril de 2010. Um pedestre que cruzou a rua inadvertidamente na frente de um motorista foi atropelado. Ao ingressar com ação judicial em busca de ressarcimento financeiro, acabou tendo que indenizar o motorista por danos materiais.

uma visão periférica limitada, em parte pela sua altura – muitas vezes uma criança não enxerga o automóvel que se aproxima, nem é vista pelo condutor quando, por exemplo, está atrás de um automóvel – em parte pelo seu grau de desenvolvimento cognitivo que não lhe permite ainda ter uma atitude autônoma no trânsito, percebendo os riscos e sabendo agir com competência<sup>9</sup>. Outra questão ainda sobre as crianças está relacionada à ilusão que elas possuem sobre a morte, que não se apresenta no seu horizonte como algo real, possível de acontecer. As crianças costumam fantasiar sobre a morte o que as leva a não perceberem, muitas vezes, o risco eminente. São quase que completamente dependentes dos adultos, estes são os responsáveis pela sua segurança no trânsito, por isso, a importância de serem conduzidas pela mão ao atravessarem ruas e locais com muito movimento de pessoas.

Um outro tipo de pedestre é o jovem. Nele está presente, muitas vezes, o desejo de correr riscos, ou como foi denominado pela Fundação Thiago Gonzaga<sup>10</sup>, o jovem está permeado pela “cultura do herói”, estimulado em parte pelas propagandas, mas também pela sociedade em geral que está permanentemente reforçando a idéia de que o adolescente é, entre outras coisas, impetuoso e autossuficiente. No trânsito, existe a visão de que o jovem é também irresponsável. Essa visão é reforçada em muitas das explicações dadas para a ocorrência de mortes entre jovens de 18 a 24 de idade. Geralmente essas mortes são associadas à ideia de que os adolescentes dirigem após terem ingerido drogas e/ou bebidas alcoólicas e dessa forma correm um risco maior de se envolverem em um acidente de trânsito.

Sem desconsiderar que efetivamente esse comportamento de risco pode estar presente em muito jovens, é importante ressaltar que quando cruzados os dados de mortes por acidente de trânsito, dias da semana, horários em que os acidentes ocorrem nesta faixa etária, percebe-se que o número de mortes que ocorrem de dia com jovens são predominantemente no final da tarde em diante, principalmente nas sextas-feiras e sábado. Entretanto, esse número é equivalente ao que acontece nas madrugadas de sexta e sábado (CARDOSO, 2005). Por isso, entende-se que a análise das causas de morte de jovens no trânsito merece um olhar mais cuidadoso e atento ao que as estatísticas estão

---

<sup>9</sup> Para uma melhor compreensão do desenvolvimento das competências, ver A formação dos Conhecimentos, Piaget (1975, p.136).

<sup>10</sup> A Fundação Thiago de Moraes Gonzaga foi criada em 13 de maio de 1996 pelo casal Régis e Diza Gonzaga, pais de Thiago, que perdeu a vida aos 18 anos, quando numa madrugada, o carro em que estava, de carona, chocou-se contra um container de lixo colocado irregularmente na rua. Um dos programas da Fundação é o VIDA URGENTE, composto por uma série de projetos que visam a preservação e valorização da vida.

apresentando, uma vez que esse dado pode estar indicando, por exemplo, o envolvimento de jovens motoboys em acidentes de trânsito<sup>11</sup>.

Talvez essa visão em relação aos jovens tenha sido construída a partir das atitudes de risco que estes, muitas vezes, desenvolvem no trânsito, mesmo que elas não se traduzam de fato em acidentes ou óbitos. Embora não seja o foco desta pesquisa estudar o comportamento dos jovens e sua relação com a direção, entende-se que é importante destacar algumas pesquisas realizadas com este segmento e que contribuem para compreender o porquê da visão estigmatizada sobre o jovem quando se pensa em trânsito.

Em 2009, o IBGE realizou a Pesquisa Nacional de Saúde do Escolar (PENSE) desenvolvida junto aos estudantes do 9º ano (8ª série) do ensino fundamental nos Municípios das Capitais e no Distrito Federal do País, a partir de convênio com o Ministério da Saúde. O objetivo da pesquisa foi conhecer e dimensionar os diversos fatores de risco e de proteção à saúde dos adolescentes, utilizando como referência para seleção da amostra o cadastro das escolas públicas e privadas listadas no Censo Escolar 2007, do Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira, do Ministério da Educação – INEP/MEC, em todo o Brasil, com estudantes do Ensino Fundamental. Essa pesquisa mostrou que 22% dos entrevistados pratica o Binge Drinke – consumo episódico pesado de álcool -, 20% já dirigiu sem possuir Carteira de Habilitação e 26% não usa cinto de segurança quando está na carona (IBGE, 2009).

Outra pesquisa recente intitulada “A balada, o carona e a Lei Seca” desenvolvida pelo Denatran em 2009 teve como objetivo saber o que pensam os jovens estudantes do Ensino Médio sobre a condição de carona e o uso do cinto de segurança no banco traseiro, a adesão à “Lei Seca”, e o impacto das campanhas de segurança no trânsito. A pesquisa apontou que 60% aceita carona de alguém que tenha bebido e 18% quando bebe, dirige. Outra pesquisa realizada pela Sociedade Brasileira de Ortopedia e Traumatologia e publicada pelo Denatran ouviu 1000 jovens universitários das cidades de São Paulo e Rio de Janeiro e apontou que 80% aprova a Lei Seca, entretanto 30% admite beber e dirigir e 80% admite fazer uso de carona com quem bebeu. A dimensão do desrespeito ao uso do cinto de segurança aparece em 75% destes jovens (DENATRAN, 2009).

---

<sup>11</sup> O comportamento do jovem motoboy, embora não seja objeto deste estudo, está relacionado não somente às questões de trânsito, mas também, a uma relação de trabalho perversa que exige destes profissionais um desempenho muito difícil de ser atingido se obedecerem rigorosamente às normas de trânsito estabelecidas para esta categoria de condutor.

A relação entre a ingestão de bebidas alcoólicas e direção não pode ser desconsiderada. Considera-se relevante a Pesquisa realizada em 2009 pelo Centro de Pesquisa em Álcool e Drogas da UFRGS, nos postos de gasolina de Porto Alegre, segundo a qual alguns jovens têm intenção de dirigir após o consumo de álcool. Em média, esses jovens entrevistados apresentavam 22 anos, faixa etária onde se encontram as mais altas taxas de óbito relacionadas a acidentes de trânsito no Brasil. Para a autora desta pesquisa, Raquel De Boni, tem crescido a ingestão de álcool no Brasil e, principalmente, em Porto Alegre. O estudo apontou grau de alcoolemia maior de 0,06% em 35,5% dos entrevistados e cerca de 10% desses indivíduos relataram que dirigiriam dentro de 2 horas após a entrevista (DE BONI et al, 2008, p.67).

Ainda sobre o jovem e todas as possibilidades que se abrem para ele no trânsito, pesquisa realizada em Belém com escolares, cuja média de idade foi 17 anos, demonstra o quanto esta faixa etária está numa condição de vulnerabilidade no trânsito, mas também em outras situações de risco, como queimaduras, quedas etc. A maioria desses jovens era aluno da rede pública de ensino (82%) e residiam com os pais (61%). A pesquisa mostrou que a ocorrência de pelo menos um acidente foi relatada por 1.987 adolescentes, representando 70% do total entrevistado. Dentre os acidentes mais frequentes, 20% estão relacionados com transporte, seja escolar, ônibus ou carro. A ocorrência foi maior no sexo masculino (78%) do que no feminino (65%). Esse estudo verificou a elevada ocorrência de acidentes em adolescentes escolares, confirmando a vulnerabilidade desta faixa etária (CARVALHO et al., 2007).

Pela classificação de faixas etárias utilizadas pela Empresa Pública de Transporte e Circulação - EPTC quando da definição de perfil das vítimas<sup>12</sup>, pode-se considerar também um tipo de pedestre aquelas pessoas com mais de 60 anos. Em função da idade, muitas apresentam habilidades e competência reduzidas no trânsito, que se traduzem num andar mais lento e numa dificuldade de transitar em algumas calçadas ou vias que apresentam condições precárias no seu pavimento, como buracos ou outros problemas. Os idosos, muitas vezes, apresentam redução de sua capacidade perceptiva e atravessar ruas com a devida observância aos sinais de trânsito pode tornar-se algo muito difícil de ser realizado. Por isso, percebe-se nas ruas, que o idoso fica mais vulnerável e dependente dos outros segmentos do trânsito, como dos motoristas,

---

<sup>12</sup> A Empresa Pública de Transporte e Circulação de Porto Alegre, órgão responsável pelas estatísticas de trânsito na cidade, utiliza cinco diferentes faixas etárias em seus estudos: de 18 a 24 anos, de 25 a 34 anos, 35 a 44 anos, de 45 a 59 anos, de 60 anos ou mais (EPTC, 2010).

que têm que redobrar a atenção e dos próprios agentes de trânsito principalmente em locais muito movimentados. As barreiras físicas que compõem o mobiliário urbano como os gradis que têm a função de orientar o caminho que o pedestre deve seguir para atravessar a rua com mais segurança, se tornam empecilhos e atrasam ainda mais o deslocamento dos pedestres idosos. Em Porto Alegre, segundo dados da EPTC, 50% das mortes por atropelamento são de idosos (2010).

Existem, ainda, em relação ao pedestre em geral, fatores externos que podem colocar sua vida em risco. Um deles é o uso de aparelho celular que provoca uma distração cognitiva tanto em quem dirige, como em quem está a pé. Outro fator presente em alguns pedestres que se acidentam é a ingestão de bebida alcoólica. Já na década de 1990, antes da implementação do novo Código de Trânsito, a questão da bebida alcoólica era motivo de preocupação em alguns estudos acadêmicos. João Cucci Neto, Engenheiro de Transportes e professor do Departamento de Engenharia de Transportes da Escola Politécnica da Universidade de São Paulo, no estudo “Aplicações da Engenharia de Tráfego na Segurança dos Pedestres” realizado em 1996, problematizou a questão do consumo de álcool relacionada aos atropelamentos. O estudo foi desenvolvido principalmente em São Paulo e mostra como os dados sobre alcoolemia também representam um grave fator de insegurança no trânsito, podendo provocar acidentes, incluindo seu atropelamento, uma vez que um pedestre alcoolizado tem 3,6 mais chances de ser atropelado (CUCCI NETO, 1996, p. 52).

O estudo de Cucci Neto está baseado nos dados estatísticos de atropelamentos na cidade de São Paulo. Segundo os dados, 44,6% dos atropelamentos, em 1994, ocorreram entre as 18h de sexta-feira e as 6h de segunda-feira e, por isso, a associação com a ingestão de bebida alcoólica. Ainda, argumenta que nos 50 dias com maior números de atropelamentos, 21 dias (ou seja, 42%) foram sábados ou domingos, considerando as sextas-feiras, esse total sobe para 60% (CUCCI NETO, 1996, p.53).

Com o intuito de ampliar o campo de estudos sobre como os indivíduos realizam suas condutas, escolhem os caminhos a serem percorridos e as causas dos acidentes de trânsito, principalmente dos atropelamentos, Emilio Moyano Díaz, Psicólogo da Universidad Católica de Chile, buscou através do conceito de *Comportamiento Planificado* analisar o quanto o pedestre está implicado na ocorrência de vítimas de trânsito no Chile.

Los peatones contribuyen de modo importante a ser causa de y/o verse involucrados en accidentes de tránsito en la medida en que parecen

estar desplegando frecuentemente comportamientos transgresores (sancionados por la ley de tránsito), de alto riesgo y errores. (DIAZ, 1997, p.7)

O objetivo foi analisar as percepções dos pedestres em relação às suas próprias condutas, em relação à norma subjetivada e em relação ao controle no trânsito. Conforme o estudo, 40% dos pedestres demonstraram agir de forma consciente quando cometem alguma infração, muitas vezes optando por infringir normas uma vez que estas atitudes os façam caminhar menos e facilitem seu deslocamento (DIAZ, 1997).

A pesquisa CESVI Brasil, desenvolvida pelo Núcleo de Estudos de Segurança no Trânsito – NEST, da Escola de Engenharia da Universidade de São Carlos, analisa percepções dos pedestres sobre o ambiente urbano e mostra um aumento da fatalidade em áreas pouco iluminadas. Até aí nada de novo, entretanto, é interessante perceber como o pedestre não tem a dimensão de um cuidado redobrado sobre si, por exemplo, à noite, a importância do ver e ao mesmo tempo fazer-se ver. A preocupação com dimensões ligadas à educação para o trânsito também é analisada, uma vez que na maioria das vezes o pedestre não sabe que pode não estar sendo visto pelo condutor. A pesquisa mostra também que os pedestres constituem um grupo mais heterogêneo em relação aos motoristas, o que dificulta análises mais abrangentes e a constituição de dados mais precisos, a partir do uso de indicadores de segurança viária para este segmento (NEST, 2009).

Um estudo desenvolvido por Maurício Leandro, Psicólogo Ambiental em Costa Rica, que tem estudado a influência do ambiente sobre a ocorrência de acidentes de trânsito em diversas regiões da América Latina, mostrou o efeito do ambiente sobre as chamadas condutas “irreflexivas” dos pedestres, analisando quais são os mecanismos de influência do ambiente sobre os pedestres. Foram consideradas questões como distância do cruzamento, condições de iluminação principalmente nas travessias e velocidade do automóvel. Uma das conclusões é que as condições ambientais determinam parcialmente as lesões nas colisões entre pedestres e condutores, mas que existe uma correlação significativa entre a ocorrência destas colisões e níveis socioeconômicos dos envolvidos (LEANDRO, 2010).

Outro estudo interessante e que aprofunda a questão da influência dos níveis sócio-econômicos das vítimas, foi realizado pelo Detran de Alagoas (2010) com o objetivo de traçar um perfil das vítimas de acidentes de trânsito nesse Estado. Esse estudo foi realizado durante 6 meses a partir de entrevistas com usuários e/ou familiares

do Serviço Social deste órgão e analisou o perfil das vítimas de acidentes de trânsito considerando os indicadores sociais de Autonomia, Qualidade de vida, Desenvolvimento Humano e Equidade. Os entrevistados eram tanto pedestres, motoristas, motociclistas e passageiros e as respostas que mais apareceram foram: maior concentração de acidentes na área urbana; baixo grau de instrução escolar; reduzido acesso aos diversos meios de comunicação; grande vulnerabilidade de motociclistas e de pedestres; desconhecimento dos direitos; grande dependência das instituições públicas e da mídia televisiva para conhecimento dos seus direitos e grande dependência do transporte público para locomoção diária.

Em 2009, a Empresa Pública de Transporte e Circulação de Porto Alegre realizou, através do Instituto Methodus, uma pesquisa com 1012 pessoas, algumas motoristas, outras apenas pedestres. O objetivo foi identificar o comportamento principalmente dos motoristas em relação à sinalização de trânsito, à faixa de segurança e ao respeito com o pedestre. Além disso, também buscou identificar comportamentos habituais como o uso de celular e cinto de segurança. A maioria dos entrevistados, aproximadamente 60%, considerou o trânsito da cidade caótico, confuso, ruim e irritante e 45,69% desses entrevistados atribuiu esses problemas ao comportamento dos próprios motoristas.

Sobre os problemas em geral do trânsito foram elencados três, de uma lista de dez, como principais: as carroças que atrapalham a fluidez, os motoristas que não respeitam as leis de trânsito e a disputa entre automóveis, motocicletas e bicicletas. Os motoristas, avaliando o seu comportamento e o dos outros, se consideram em sua maioria como “pacientes” (57,4%) e classificam os outros motoristas como “impacientes” (45%). Em relação à faixa de pedestres, a maioria dos motoristas entrevistados (74,2%) afirmou sempre parar o veículo antes da faixa de segurança e 17,4% afirmou parar o veículo apenas quando um pedestre demonstra querer atravessar a rua.

Quando perguntados sobre a Lei Seca, a maior parte dos motoristas entrevistados (59,5%) disse não ter mudado seu comportamento após sua implementação e não acredita que a Lei tenha mudado o comportamento dos motoristas em geral (55%). Ainda em relação aos comportamentos que mais causam problemas no trânsito, de uma lista de dez, foram citados como principais: a imprudência dos motoboys, os motoristas imprudentes e impacientes e a embriaguez ao volante. A falta

de respeito ao pedestre aparece em 6º lugar, atrás da pressa crônica das pessoas e da falta de educação dos motoristas.

A percepção de 88,9% dos motoristas entrevistados é de que os pedestres atravessam mais fora da faixa de segurança e que embora o pedestre desrespeite mais que o motorista a faixa, a maioria dos entrevistados (62%) considera que a faixa de segurança é desrespeitada tanto pelos motoristas quanto pelos pedestres. Quanto aos motivos pelos quais o pedestre desrespeita a faixa de segurança, na perspectiva dos motoristas, os entrevistados indicaram “facilidade de atravessar fora da faixa” (38,6%) e “falta de conscientização dos pedestres” (26,7%) como os principais. Ainda sobre a faixa, 30,7% dos entrevistados considera importante a realização de campanhas publicitárias para o aumento do uso da faixa de segurança e intensificação da fiscalização (29,7%). Essa sugestão de intensificação da fiscalização parece estar relacionada ao pedestre, uma vez que 13,5% entende que é necessário aplicar multas para pedestres contra 1,1% que defende o aumento de multas para motoristas (METHODUS, 2009).

Recentemente foi realizado uma pesquisa muito interessante pelo Instituto de Pesquisa de Pesquisa Econômica Aplicada – IPEA que buscou medir a percepções das pessoas sobre a mobilidade urbana nas diferentes regiões brasileiras. Esta pesquisa compõe um sistema de indicadores sociais que tem como objetivo verificar como a população avalia os serviços de utilidade pública e seu grau de importância para a sociedade (IPEA, 2011, p. 2). A pesquisa partiu do pressuposto de que as pessoas escolhem o meio de transporte que vão utilizar a partir de alguns fatores como conforto, tempo de trajetória, segurança, custo, mobilidade, entre outros. E que ainda esta escolha adquire características diferenciadas dependendo da região de moradia, do grau de escolaridade e faixa salarial.

O primeiro dado interessante é sobre o meio de transporte mais utilizado nas cidades brasileiras. O transporte público vem em primeiro lugar como opção de 44% dos entrevistados, seguido do automóvel por 23% e por moto e a pé com índices similares, 12,6% e 12,3% respectivamente. Quando estes dados são analisados por região, a região sudeste lidera em uso de transporte público 50%, seguida da região Sul com 46,3%. A região Centro-Oeste possui o maior índice de pessoas que utilizam o automóvel 36,5%, seguida pela região Sul com 31,7%, a região Norte apresenta o maior índice de uso de motos. Quando os dados sobre transporte são analisados por nível de escolaridade, percebe-se que quanto maior o grau de escolaridade, menos as pessoas

utilizam o transporte público, aumentando o uso do automóvel. Mais da metade, 52,4% com nível Superior incompleto ou completo utiliza o carro, sendo que pouco menos de 30% utiliza o transporte público. No outro extremo, 50% das pessoas com até a 4 série utilizam o transporte público e apenas 13,6% utilizam o carro. O percentual de pessoas que utiliza moto é maior também entre as que possuem este nível de escolaridade, 20,7% (IPEA, 2011, p. 4 e 5).

Sobre os motivos de deslocamento, as pessoas que possuem até a 4 série deslocam-se mais para trabalho e saúde, à medida que os níveis educacionais aumentam, o deslocamento para estudo e trabalho é maior, alcançando este último o índice de 72,2% entre os que possuem Superior incompleto ou completo. Perguntados sobre os principais motivos de desistência de ir a algum lugar, a falta de dinheiro aparece em 1º lugar no Brasil com 28,1%, sendo que na região Norte este percentual aumenta para quase 50% dos entrevistados. Dentre as regiões, a região Sul é a que apresenta os melhores índices, tendo o menor percentual de pessoas que desistem de ir a algum lugar por falta de dinheiro, ausência de transporte ou falta de linha no horário necessário. Quando estes dados são analisados por renda, para a classe que recebe até 2 salários mínimos, o percentual de desistência é de aproximadamente 40% no Brasil. Essa taxa apresenta uma queda com o aumento de salários e atinge o índice nulo a partir dos 20 salários mínimos (op.cit., 2011, p.9 e 10).

A pesquisa também mostrou que em torno de 30% dos entrevistados acham que a rapidez é a principal característica de um bom meio de transporte, mas outras questões também aparecem como o preço, a comodidade e a disponibilidade em horário adequado também consideradas relevantes. A rapidez também aparece como principal motivo que levam os entrevistados a escolherem um determinado meio de transporte, 32,7%, seguido do preço, 14,8% (op.cit., 2011, p.10).

A qualidade do transporte foi avaliada como regular, sendo a média nacional de 31,3%. A região Sul foi a que apresentou a melhor avaliação do transporte público, 44,9% avaliou como bom e muito bom. Os piores índices são na região Norte, na qual 20% dos entrevistados considerou ruim o transporte público e apenas 15,5% o considerou bom. Quando esse dado é avaliado por grau de escolaridade, percebe-se que as pessoas com grau de escolaridade maior, são mais críticas em relação à qualidade do transporte público. 34,9% entre os que possuem até a 4 série consideram bom ou muito bom o transporte público, enquanto que somente 20,1% entre os que possuem superior completo ou incompleto têm a mesma opinião. Entre as pessoas com maior grau de

escolaridade 36,9% acham o transporte muito ruim ou ruim, e, entre os entrevistados com menor nível educacional, esse percentual baixa para 22,5% (op.cit, 2011, p.14).

Quando questionados sobre o que levaria àqueles que não utilizam o transporte público a utilizá-lo, a disponibilidade e a rapidez obtiveram o maior percentual de respostas. Com exceção da região Nordeste, em que a questão da disponibilidade aparece junto com a rapidez, as demais regiões optaram primeiro pela rapidez, seguida da disponibilidade. Como terceira opção aparecem o preço e o conforto juntos, com aproximadamente 15%. Contudo, é importante ressaltar que uma parcela dos entrevistados não optaria pelo transporte público de forma alguma: 24,1%. A região na qual esse percentual foi maior foi a Sul, 35%, seguida da Centro-Oeste, 32,5% (op.cit.,2011, p.17).

Na questão do respeito a pedestres e ciclistas, a região Sul se destaca positivamente, com 42,4% dos entrevistados afirmando que sempre há sentimento de respeito quando estão a pé ou de bicicleta, e 17% acha que isso acontece às vezes. O extremo oposto é a região Nordeste, na qual 47,3% acham que nunca há o sentimento de respeito nessas situações, e 15,9% acha que isso ocorre raramente (op.cit., 2011, p.19).

Neste capítulo foram apresentados alguns estudos que vem sendo realizados no Brasil e na América Latina com o objetivo de ampliar o conhecimento sobre o espaço urbano e a circulação de pessoas envolvendo diversos segmentos do trânsito, mas especialmente sobre dimensões relacionadas à condição de pedestre, foco desta dissertação.

## CAPÍTULO 4

### Referencial teórico

O trânsito ocorre em diversos locais, tanto urbanos como rurais: em ruas e avenidas, em logradouros, caminhos e passagens, em estradas e rodovias. Essas vias têm seu uso regulamentado pelo órgão de trânsito ou entidade que possui circunscrição sobre elas (BRASIL, 1998, p. 10). O objeto de estudo desta dissertação é o trânsito que ocorre no espaço urbano. É nele que se concentra a maioria da população brasileira, do capital e seus investimentos, os serviços, enfim, uma série de amenidades características do sistema capitalista, que transformam a cidade e seu espaço num dos principais, senão, o principal lugar de expressão dos conflitos sociais.

Considerando que a questão investigada neste estudo é em que medida é possível considerar que os conflitos de trânsito têm em sua origem a conformação de um tipo de segregação urbana móvel? E que esta segregação apresentaria três dimensões: uma subjetiva relacionada à construção de representações sociais sobre o que é o trânsito, outra, objetiva, relacionada a como o ambiente urbano está organizado e planejado em diferentes lugares da cidade e, ainda, uma terceira, relacionada aos aspectos socioeconômicos da população, neste capítulo serão apresentados os conceitos que contribuirão para o desenvolvimento desta investigação.

Na análise sobre a constituição do espaço urbano contemporâneo, o conceito de **espaço público** desenvolvido por Habermas (1984) é utilizado para compreender que tipo de racionalidade está imperando na ocupação do espaço público de circulação, tanto por parte do poder público quando planeja este espaço e pensa em como será ocupado, como pelos pedestres ao vivenciá-lo. Também é apresentado o **conceito de segregação urbana** na perspectiva desenvolvida por Lobato Correa (2004), geógrafo brasileiro que se preocupou em analisar como está constituído o espaço urbano a partir da ocorrência de determinados processos sociais, típicos das cidades capitalistas industrializadas.

Para compreender como subjetivamente os pedestres agem, interagem e se apropriam do espaço público, e como os símbolos presentes neste espaço são reestruturados e dotados de sentido nas suas ações, será utilizado o conceito de **representações coletivas** desenvolvido por Durkheim (1978). Para compreender como o pedestre elabora a realidade social do trânsito será discutido o conceito de representações sociais. O conceito de **ação** será discutido primeiramente, primeiramente

na perspectiva desenvolvida por Weber (1982) e depois por Giddens (1989) na teoria da Estruturação.

#### **4.1 Espaço público e segregação urbana**

Para Habermas (1989), o espaço público é o espaço por excelência do agir comunicativo, onde é possível o desenvolvimento da opinião pública, constituindo-se num espaço de disputa e de valorização das noções de sociedade civil e dos processos democráticos. Habermas desenvolve duas formas de racionalidade da ordem social que, segundo ele, imperam nesse espaço: uma estratégica relacionada às funções econômicas e políticas e necessária à manutenção da vida e sua reprodução e, outra, comunicativa, onde o entendimento intersubjetivo se daria pela mediação lingüística acerca dos fatos, normas sociais e vivências subjetivas. A intersubjetividade mediada pela linguagem e pelo entendimento leva a que relações interpessoais sejam passíveis de regulamentação ético-práticas. Essa regulamentação pode ficar no nível das relações, mas pode também fazer com que o espaço público se traduza num espaço físico.

Nas sociedades modernas, a racionalidade estratégica transformou dimensões do fazer cotidiano, como é o trânsito, em um movimento que passa a ser vivenciado num “ambiente construído” despojado de forma estética. Pode-se citar, como exemplo deste tipo e ambiente, os “atalhos”, as “passagens” abertas pelo poder público ou, às vezes, estabelecidos naturalmente pelos condutores, que cortam as vilas da cidade, ocupando espaços que antes eram de uso espontâneo pela comunidade e que passam a servir ao deslocamento por automóvel. O processo de mercantilização das cidades e a massificação do automóvel estabeleceram um tipo de organização societária que primou pelo esvaziamento do conteúdo humano. Nesse sentido, Giddens destaca a contribuição de Lefebvre, ao afirmar que a partir do desenvolvimento do capitalismo ocorreu a predominância da “prosa do mundo”, dada pela primazia do poder econômico, do instrumental e do técnico, envolvendo tudo e todos (GIDDENS, 1984).

Pode-se afirmar que o processo de mercantilização do espaço confunde o meio físico com o sistema produtivo capitalista. As ações dos indivíduos passam a estar direcionadas para fins instrumentais (Giddens, 1984) e dimensões do mundo sistêmico, como é denominado por Habermas, como as da esfera do trabalho e dos negócios penetram em aspectos da vida privada dos indivíduos e estes acabam encontrando-se

artificialmente no espaço público, “a comunicação – pública - perde em coerência e dissolve-se em estereótipos para o consumo individual” (SERPA, p. 17).

O espaço de circulação é em parte, um espaço estratégica e tecnicamente planejado, no qual o indivíduo está submetido a determinadas regras que orientam suas práticas, mas também pode ser o espaço dos encontros espontâneos e do desenvolvimento de uma razão voltado para o entendimento com o outro, que reforce e ou questione as regras pré-estabelecidas. Relacionar estas duas dimensões possibilita pensar dialeticamente ação e estrutura, mundo da vida e mundo sistêmico, uma vez que as práticas sociais que poderiam ser espontâneas ocorrem num espaço que é anteriormente planejado e ordenado para ser um espaço público. Portanto, compreender o que é o espaço público urbano passa por “relacionar as dimensões políticas e sociais de uma esfera pública urbana e os aspectos formais e estruturais dos espaços públicos concretos”(SERPA, 2007, p. 15).

É importante considerar que, segundo Habermas, os diferentes modos de racionalidade são incorporados concretamente na vida social e cultural, levando muitas vezes a uma assimilação da razão instrumental como a única forma de racionalidade possível (BOUFLEUER, 2001, p.14). Concorrem para tornar possível esta assimilação os aspectos relacionados às decisões políticas, que juntamente com uma racionalidade ligada ao mundo da técnica e do mercado, contribuem para reforçar ou frear a razão estratégica. No caso do Brasil, percebe-se que o Estado, no que tange a ocupação do espaço público de circulação, tende a reforçar a racionalidade sistêmica, quando nas escolhas sobre transporte, prioriza o uso do automóvel. O transporte individual, ao contrário do coletivo, tende a estabelecer uma competição e disputa por poder no uso do espaço público, reproduzindo um tipo de razão que é instrumental, portanto, privatizante e hostil à integração social.

Essa racionalidade ligada ao mundo da técnica e do mercado e presente nas opções que priorizam o transporte individual influencia as pessoas no sentido de orientar suas práticas a partir da predominância que o automóvel possui na sociedade. Uma minoria utiliza carro no Brasil, em torno de 20%, mas, como foi dito anteriormente, essa minoria ocupa cerca de 70% do espaço de circulação. Esta ocupação, além de ser física, é também simbólica, e está relacionada à força que o automóvel possui no imaginário social.

A força do automóvel [que] é tão grande que ele consegue tomar o lugar das pessoas nas mentes delas próprias. [...] Se você parar com

um amigo junto a um cruzamento do qual um veículo se aproxima e perguntar-lhe o que vem vindo lá na frente, ele responderá: “um automóvel”. No entanto, o que vem vindo não é um automóvel, é uma pessoa, um ser humano “vestido” de automóvel (VASCONCELLOS, 1998, p. 20).

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

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

Bouffleuer (2001) sugere que houve um desenvolvimento desigual entre a ideia de emancipação do homem a partir do domínio da natureza e o desenvolvimento da técnica, uma vez que “os homens obtiveram um grande domínio tecnológico sobre a natureza, mas não souberam encaminhar devidamente os problemas da convivência, da ética e da justiça social” (BOUFLEUER, 2001, p.13), predominando a razão instrumental no controle e na manipulação dos processos que envolvem questões materiais do mundo da vida. Assim, “os indivíduos socializados, ao intervirem no mundo para garantirem sua sobrevivência material, estabelecem entre si conexões

funcionais que se regem por mecanismos sistêmicos” (BOUFLEUER, 2001, p. 15 e 16). Dessa forma, a sociedade estaria formada por dois tipos de integração: uma social mediada por um consenso normativo e uma sistêmica, baseada em conexões funcionais.

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

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

Ao pensar a relação entre práticas sociais e espaço politicamente delimitado pelas leis que o regulamentam, a perspectiva adotada por Gomes (2001) é de que “o lugar físico orienta as práticas, guia os comportamentos, e estes por sua vez reafirmam o estatuto público desse espaço, e dessa dinâmica surge uma forma-conteúdo, núcleo de uma sociabilidade normatizada, o espaço público” (GOMES, 2001, p. 164). Este espaço é denominado por ele de nomoespaço.

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

Por último, é importante ressaltar que para Habermas (1989), a racionalidade presente numa ação está relacionada à capacidade dos indivíduos de agir sobre a

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

Para definir o que é **segregação urbana**, primeiro é importante compreender o que é o espaço urbano. Segundo Lobato Correa (2004), o espaço urbano, além de ser um espaço público, também deve ser compreendido como um espaço social, no qual ocorrem mudanças significativas do ponto de vista econômico, social e histórico. Lobato Correa define o espaço urbano como um espaço ao mesmo tempo fragmentado e articulado, no qual as diversas partes que o compõem estabelecem relações espaciais que se manifestam empiricamente através do movimento de pessoas e mercadorias. Essas relações espaciais também se manifestam de modo menos visível através da circulação de decisões e investimentos de capital (2004, p. 7). Estas relações são sociais, ou seja, são reflexos da sociedade que se expressam espacialmente.

Por ser reflexo social e fragmentado, o espaço urbano das cidades capitalistas é profundamente desigual e, também, mutável. Isto é uma característica que não acontecia da mesma forma nas cidades pré-capitalistas nas quais a mobilidade social era muito menor. Para o autor,

O espaço da cidade capitalista é fortemente dividido em áreas residenciais segregadas, refletindo a complexa estrutura social em classes (...) o espaço urbano é um reflexo tanto de ações que se realizam no presente como também daquelas que se realizaram no passado e que deixaram suas marcas impressas nas formas espaciais do presente (LOBATO CORREA, 2004, p. 8).

Embora afirmando que entre os estudiosos do espaço urbano a questão da evolução das cidades é um ponto polêmico, o autor evidencia três modelos espaciais de segregação pelos quais passaram as cidades ao longo de seu desenvolvimento

econômico: o primeiro é o que existiu nas cidades pré-industriais, nas quais a mobilidade era muito pequena e a elite residia junto ao centro da cidade, uma vez que ali estava localizado o centro do poder, o governo, a Igreja, as instituições financeiras e comerciais importantes. O segundo ocorreu nas cidades industriais, quando, a partir do processo de centralização, a burguesia abandona paulatinamente suas mansões no centro da cidade e vai morar nos subúrbios, onde possui maior qualidade de vida. A partir desse momento,

as áreas residenciais localizadas no centro são desvalorizadas e ocupadas por famílias e pessoas solteiras, imigrantes recentemente chegados à cidade, que alugam residências ou quartos em imóveis que, na maioria das vezes, tornam-se fortemente degradados (LOBATO CORREA, 2004, p. 68).

O terceiro modelo de segregação espacial citado por Lobato Correa é o modelo de Hoyt, economista norte-americano que, em 1939, descreveu que a segregação espacial assumia um padrão no qual em vez de círculos em torno do centro da cidade, formaria setores a partir do centro. A lógica deste modelo “está na tendência auto-segregativa da população de alto status, que se expande ao longo de um eixo de circulação que corta as melhores áreas da cidade (...). A partir de sua ação estabelecem-se os demais grupos sociais em outros setores” (LOBATO CORREA, 2004, p. 69).

Os três modelos apresentados são formas espaciais que derivam de processos sociais, que podem, inclusive, conviver entre si, configurando o mesmo espaço urbano. Essa coexistência pode ser observada na conformação espacial das cidades latino-americanas. Segundo o autor, podem ser identificados três períodos pelos quais passaram as cidades latino-americanas. O primeiro, denominado colonial, inicia no séc. XVI e se estende até aproximadamente 1850. O segundo período ocorre de 1850 até aproximadamente 1930, quando as cidades são afetadas na sua funcionalidade, com a independência e as atividades de exportação se desenvolvendo. Sobre isso, Lobato Correa escreve,

de um lado emerge uma classe média e firma-se uma classe dominante vinculada à propriedade da terra, ao grande comércio e, em muitos casos, à nascente indústria. De outro, verifica-se uma redução da fricção da distância, graças à introdução de bondes e trens, que permitem o desenvolvimento de novas áreas residenciais e a reformulação de outras (LOBATO CORREA, 2004, p. 74).

Esse processo econômico permitiu por um lado que a elite transformasse em residência permanente suas chácaras situadas na periferia, criando, loteamentos particulares com toda a infra-estrutura necessária para manter o seu status social. Por

outro lado, as antigas mansões, agora degradadas, transformam-se nos conhecidos cortiços e passam a ser ocupadas por imigrantes, e os diversos segmentos de classe média e baixa passam a localizar-se em certos lugares da periferia (LOBATO CORREA, 2004).

O terceiro período deste processo de desenvolvimento das cidades capitalistas inicia-se por volta de 1930, quando o processo migratório se acentua e culmina no que se chama de periferização, com a construção de loteamentos populares pelo Estado ou pelas próprias pessoas que desprovidas de condições econômicas, iniciam o processo de favelização (LOBATO CORREA, 2004).

Os processos sociais e as formas espaciais desses processos juntos definem a divisão econômica e social do espaço. Para Lobato Correa, assim como as formas espaciais, os processos sociais não são excludentes entre si e podem ocorrer simultaneamente num mesmo território. São eles: 1) centralização e área central, 2) descentralização e núcleos secundários, 3) coesão e áreas especializadas, 4) segregação e áreas sociais, 5) dinâmica espacial da segregação e 6) inércia e as áreas cristalizadas (2004, p. 37). As indústrias, as áreas de serviços e varejo, bancos, comércio, escritórios etc. definem a divisão econômica do espaço. Mesmo estando vinculados a todos os demais, são os processos de segregação e áreas sociais e a dinâmica espacial da segregação que particularmente interessam ao objeto de estudo desta pesquisa, pois, segundo o autor, são eles que definem a divisão social do espaço.

Assim como o lugar do trabalho, das fábricas e dos escritórios constituem-se como locais da produção, a constituição de áreas nas quais ocorre a segregação residencial é um meio de reprodução e controle da classe dominante sobre outras, uma vez que implica em separação espacial das diferentes classes sociais. O autor define dois tipos de áreas espaciais que se formaram a partir do processo de segregação residencial: uma chamada de área natural, que seria a constituição de tipos de população dentro de um determinado território e outras que seriam as áreas sociais, resultantes do processo de competição dos diferentes grupos sociais gerador de espaços de dominação entre estes grupos (LOBATO CORREA, 2004).

A segregação residencial é produzida, por um lado, pela classe dominante que age tanto se auto-segregando como segregando os outros. A auto-segregação ocorre quando esta classe seleciona para si as melhores áreas, expressas nos bairros luxuosos e, mais recentemente, nos condomínios fechados e segrega os outros “na medida em que controla o mercado de terras, a incorporação imobiliária e a construção, direcionando

seletivamente a localização dos demais grupos sociais no espaço urbano” (LOBATO CORREA, 2004, p. 64). Por outro lado, pela ação do Estado, enquanto agente modelador do espaço urbano capitalista, que com o objetivo de promover a renovação urbana a partir, por exemplo, da abertura de grandes vias de tráfego “acaba expulsando os mais pobres que residem no centro da cidade, em cortiços, redirecionando a segregação residencial e favorecendo o capital imobiliário que acaba fazendo negócios com essas áreas que tem um custo mais elevado pela proximidade do centro” (LOBATO CORREA, 2004, p. 28).

Entende-se que é possível pensar que no trânsito também ocorrem processos sociais que acabam conformando um tipo de segregação que, diferentemente, da segregação espacial apresentada por Lobato Correa, adquire a característica de ser móvel. Esta segregação estaria relacionada a um acesso diferenciado a recursos sociais e econômicos e à forma como está organizado o espaço público de circulação e se manifestaria na forma como os indivíduos vão transitar, ressignificando os espaços de circulação.

#### **4.2 Representações sociais e ação como recursos analíticos**

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

As **representações coletivas** se constituem como representações mentais dos indivíduos das imagens observadas na realidade empírica, na qual as formas de organização social, que carregam em si uma ideologia implícita, se formam dentro do indivíduo e sustentam virtualmente o sistema social no qual está inserido (RODRIGUES, 1981, p. 21-22). Assim, é possível pensar que a maneira como historicamente foi planejado o espaço urbano, com o interesse de atender às necessidades de deslocamento do transporte individual, exerce um poder coercitivo no comportamento dos indivíduos, uma vez que limita a mobilidade e o acesso universal à cidade. Considerar a força que as representações coletivas exercem sobre os indivíduos

contribui para compreender como essa organização espacial e o simbolismo que acompanha o automóvel, influencia as concepções que os indivíduos têm sobre o trânsito. Da mesma forma que contribui, também, para compreender como do ponto de vista histórico, social e cultural é reproduzida a visão predominante de que o automóvel possui a centralidade quando se pensa no trânsito e como estas representações legitimam a apropriação privada do espaço público de circulação e são reproduzidas de geração em geração.

Ampliando a perspectiva das representações coletivas, compreende-se que o processo de ressignificação do espaço de circulação pode ser analisado a partir das **representações sociais** que os pedestres constroem sobre o trânsito. Berger e Luckmann (1985) consideram que “a vida cotidiana apresenta-se como uma realidade interpretada pelos homens e subjetivamente dotada de sentido para eles na medida em que forma um todo coerente”. O mundo da vida cotidiana é, portanto, “um mundo que se origina no pensamento e na ação dos homens comuns, sendo afirmado como real por eles” (BERGER; LUCKMANN, 1985, p. 35).

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

O comportamento passa a ser considerado reflexo de algo que está além da expressão da consciência coletiva, que está relacionado a esse *estado total de atenção*, mas que é construído na interação entre indivíduos e destes com a realidade social. São interpretações, pensamentos, modos de perceber a realidade social, que podem ser traduzidos pelo que se conhece como senso comum, mas que é fundamental de serem desvelados para compreender o que orienta os indivíduos em suas ações. E é nesta interação que o indivíduo, a partir da construção das representações sociais pode, inclusive, agir na realidade social. Para compreender o que está orientando as práticas sociais dos indivíduos no uso do espaço público de circulação suas representações construídas a partir do seu agir na vida cotidiana, ressignificando os espaços de circulação, devem ser consideradas formas de interpretar o mundo e preparar-se para suas ações cotidianas no trânsito.

Estar no trânsito, planejar caminhos, observar sinalizações e internalizar regras de forma a andar com segurança implica em uma determinada forma de socialização

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

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

A estrutura para Giddens (1989) constitui-se num conjunto de regras (elementos normativos e códigos de significação) e recursos (poder) fora do tempo e do espaço, que sem a ação do sujeito, estes elementos são apenas virtuais, só podendo ser percebidos quando ocorre a agência humana. Assim, “as propriedades estruturais dos sistemas sociais só existem na medida em que formas de conduta social são cronicamente reproduzidas através do tempo e do espaço. A estruturação de instituições pode ser entendida em função de como acontece das atividades sociais se ‘alongarem’ através de

grandes extensões de espaço-tempo” (GIDDENS, 1989, p. 17). Para que as atividades sociais se “alonguem”, os atores mantêm, na maioria das vezes, um contínuo entendimento de suas ações, sendo que os agentes competentes são capazes de explicar a maior parte do que fazem cotidianamente.

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

A segunda dimensão diz respeito ao agente humano conhecedor e a possibilidade de ação. Para Giddens (1989), assim como a estrutura, os sistemas sociais se reproduzem ou se transformam a partir da agência humana. Por isso, a importância da forma reflexiva da cognoscitividade, do monitoramento do fluxo contínuo da vida social, como forma de ordenação recursiva das práticas sociais. A continuidade das práticas requer reflexividade, mas esta só é possível devido a continuidade das práticas no tempo e no espaço, sendo, portanto, as mesmas práticas. Em relação ao trânsito, pode-se pensar que se a organização do espaço público de circulação fosse a mesma em todos os locais, isso permitiria que se desenvolvesse essa reflexividade à qual Giddens se refere e o monitoramento da ação.

A ação é um processo contínuo e o monitoramento dessa ação depende da racionalização, inerentemente envolvida na competência dos agentes. O agente, quando monitora reflexivamente sua ação, incorpora o cenário no qual ocorre a interação e espera que os outros atores façam o mesmo, portanto, essa monitoração é essencial para

a inserção das ações no tempo e espaço, ou seja, para a estruturação. Percebe-se que para Giddens (1989) o caráter ativo e reflexivo da ação tem uma importância maior em detrimento da idéia de que a ação é o resultado de forças externas que os atores não conhecem e não compreendem, pois esta continuidade só é possível na medida em que ocorre nas e através das atividades reflexivamente monitoradas de atores situados.

Este conhecimento do agir por parte do agente pode ser tácito ou discursivo e é o que permite a produção e a reprodução da vida social. O conhecimento tácito está relacionado à consciência prática, que consiste em tudo que os atores conhecem tacitamente sobre como “continuar” nos contextos da vida social, e o conhecimento discursivo à consciência discursiva, relacionada ao que os atores são capazes de expressar verbalmente sobre as condições sociais de suas ações e a dos outros, e o inconsciente. Estas duas formas de conceituar o conhecimento são importantes na análise das questões que dizem respeito à internalização das regras e normas, ao conhecimento sobre o que é estabelecido pelo Código de Trânsito e sua relação com a ação dos indivíduos no trânsito.

Uma vez que a estrutura se forma na ação e na reprodução da vida social é a capacidade cognoscitiva que possibilita um monitoramento reflexivo e a racionalização das ações por parte dos seres humanos, ou seja, que eles entendam o que fazem no fluxo da vida cotidiana e consigam avaliar os riscos aos quais estão sujeitos ao transitarem. Giddens (1989) aponta para a existência de possíveis limitações na cognoscitividade humana, uma vez que o que os agentes sabem sobre o que fazem no nível da consciência prática, podem não saber sob outras formas de descrição, como ocorre na consciência discursiva, limitando o conhecimento sobre as conseqüências das atividades que estão desenvolvendo.

A cognoscitividade está relacionada, assim, ao acesso a recursos que vai depender também das condições sócio-econômicas desses agentes, possibilitando o desenvolvimento de uma reflexividade maior ao agir no trânsito. Quanto maior for o contato do agente com uma interpretação problematizadora das relações no trânsito, tanto maior será sua capacidade de agir de forma competente e de intervir no mundo, pois estará mobilizando um número maior de recursos. Assim, quanto maior sua consciência prática, sua capacidade de ordenar recursivamente suas práticas sociais, e sua consciência discursiva, ou seja, o que ele sabe e tem condições de explicar sobre sua ação, maior será sua competência como pedestre.

## **PARTE III**

### **CAPÍTULO 5**

#### **Desenvolvimento urbano, mobilidade e a regulamentação do trânsito no Brasil**

##### **5.1 Desenvolvimento urbano e dimensões da mobilidade no trânsito**

Considerando o problema de pesquisa apresentado, torna-se relevante contextualizar o tema do planejamento do espaço público de circulação nas cidades brasileiras e a organização da mobilidade urbana. O acesso e a possibilidade de transitar nos diferentes espaços, tem sido chamada de *mobilidade urbana* e engloba tanto o planejamento de trânsito e transporte de pessoas e bens, como os serviços e a infraestrutura disponíveis no espaço de circulação, com o objetivo de garantir o deslocamento e a acessibilidade das pessoas. Este tema tem sido cada vez mais pautado nas discussões sobre as estratégias de desenvolvimento das cidades e o desafio tem sido garantir o acesso universal à cidade e, ao mesmo tempo, a segurança viária nos diferentes modos de deslocamento.

No Brasil, os princípios e as diretrizes da política Nacional de Mobilidade Urbana afirmam que a prioridade ao transporte coletivo e aos deslocamentos não motorizados fazem parte de uma política de inclusão social e combate à pobreza urbana e tem como foco assegurar o acesso universal à cidade (CADERNOS MCidades, 2004, p.11). Entretanto, percebe-se que o espaço urbano está cada vez mais deteriorado (mobiliário, sinalização, calçadas, travessias etc), constituindo-se numa eterna busca por ampliar vias, reduzir espaços de calçadas, aumentar o número de estacionamentos, como forma de atender ao deslocamento por automóvel e diminuir os congestionamentos.

Com o crescimento das cidades a partir da década de 1950, aumentou o número de deslocamentos dos habitantes e também o número de veículos nas ruas. Congestionamentos, ruídos, poluição e o crescimento vertiginoso dos acidentes de trânsito no meio urbano passam a incidir negativamente sobre a qualidade de vida das pessoas. De acordo com dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, a taxa de urbanização, nos últimos 60 anos, passou de 31,4% para cerca de 78% da população. Foram 130 milhões de pessoas que passaram a viver nas cidades

(CADERNOS Mcidades, 2004, p.15). O planejamento urbano não conseguiu dar conta desta nova conformação social que se apresentava para os aglomerados urbanos, nos quais a concentração de atividades, a criação e expansão de oportunidades de trabalho, cultura, educação, lazer etc., são imensas, afetando o seu traçado viário e demandando um sistema de transportes mais eficiente, capaz de atender suas necessidades de deslocamento.

Uma primeira dimensão a ser considerada sobre as transformações físicas das cidades brasileiras no que tange o planejamento de trânsito e transportes é a visão predominante nos gestores públicos no início do séc. XX de que estas transformações tinham que acompanhar os avanços tecnológicos da época. As cidades tinham que passar por um processo de modernização aos moldes do que havia ocorrido em cidades do velho mundo. A grande referência em relação à modernização era Paris, na qual o urbanismo moderno surgiu em meados do século XIX, praticamente um século antes que nas cidades brasileiras, numa aliança entre técnica e aspectos estéticos (SOUZA, 2008, p.18).

A transposição de uma visão moderna de urbanismo para um país com desenvolvimento industrial atrasado como o Brasil, não poderia ocorrer de forma direta e acabada, pois conforme Souza (2008), esse é um dos problemas que ocorre quando se busca copiar modelos sem a devida compreensão das dimensões sociais do contexto no qual serão implementadas.

Os problemas das cidades brasileiras no início da República não se diferenciavam muito daqueles enfrentados pelas cidades do Velho Mundo quando iniciaram sua modernização urbanística, após a revolução industrial. Estas passavam, então, pela superação do problema de saneamento urbano, juntamente com os de circulação, ao mesmo tempo que respondiam pelo embelezamento. Esses fatores induziram o surgimento de um urbanismo moderno como disciplina, levando-o a atender não só questões de estética formal, como se fazia até então. A cidade se densificava, o comércio se incrementava, e os veículos que circulavam aumentavam dia a dia, criando inúmeros incômodos aos pedestres e aos condutores devido a condições impróprias em que se encontravam as vias da cidade (SOUZA, 2008, p. 17).

Sobre este processo de urbanização que, conforme Freitag (2006), seria o início da megalopolização de cidades como Rio de Janeiro e São Paulo, a autora comenta que “é curioso que não tenha havido estudos consistentes para captar esse novo fenômeno, ligado à mobilidade social, às migrações e à explosão demográfica” (FREITAG, 2006, p. 127). Junto com os problemas sociais e a necessidade de um desenvolvimento

industrial mais intenso, pois como ressalta Souza, “*a economia ainda era baseada no café. A industrialização a essa altura já tomara corpo, embora ainda preponderantemente dedicada aos ramos tradicionais: indústrias leves, tais como gêneros alimentícios e têxteis*” (2007, p. 99), havia uma certa preocupação com o planejamento do sistema viário e com a implementação de um modelo de transporte mais eficiente e moderno. A opção feita foi pelo veículo particular e a expansão acelerada da utilização do automóvel a partir da década de 1960 (com a criação inclusive do Grupo Executivo da Indústria Automobilística em 1956 como forma de promover seu desenvolvimento) foi determinante para que, ao longo da segunda metade do século XX, ocorresse um processo de adaptação das cidades a sua presença.

Para Sávio (2002), nesse processo de adaptação das cidades, começa a ocorrer o restringimento da mobilidade de pedestres e usuários de transporte coletivo, permeado por uma dimensão de exclusão social que está relacionada à segregação urbana que começou a ocorrer, a partir dos anos 1920, em São Paulo. Com o início de uma maior circulação de automóveis, instaurou-se uma disputa pelo espaço das ruas, e já neste período era possível perceber que ao longo do tempo, aumentaria o número de vítimas do trânsito, e a ocupação do espaço de circulação privilegiaria, cada vez mais, os usuários de automóvel.

Se, por um lado, na batalha simbólica o automóvel venceu rapidamente os seus competidores como ícone da modernidade e do desenvolvimento, por outro, a batalha pela visibilidade e pelo espaço foi travada palmo a palmo nas ruas da capital. De uma parte pedestres, em sua maioria pobres e sem condições de usufruir do artefato técnico automotivo, principais vítimas do lado obscuro do progresso que os automóveis representavam, de outra, os automobilistas e os responsáveis pelo desenvolvimento de uma política pública de transportes que, conscientemente, optaram pelo automóvel como principal meio de locomoção na cidade, o que cooperou para a segregação das populações menos privilegiadas, que tinham restringidas as suas possibilidades de locomoção devido ao precário transporte público. O campo de batalha ganhou as ruas e o número de baixas não cessou de aumentar (SÁVIO, 2002, p.162).

O planejamento urbano das grandes cidades brasileiras considerou o modelo de expansão urbana característico das cidades norte-americanas: cidades difusas, nas quais aspectos como aumento das distâncias, do sistema viário, da taxa de motorização, do consumo energético são algumas de suas principais características. Se uma via está saturada, normalmente, a solução é abrir uma nova via buscando atender à mobilidade de quem se desloca de automóvel. Ao contrário da busca por sustentabilidade urbana,

que implica num crescimento dos fatores positivos e a diminuição dos impactos sociais e econômicos negativos da vida societária, esse modelo de cidade difusa do ponto de vista da mobilidade urbana privilegia uma pequena parcela no acesso à cidade, conformando uma ocupação desigual de seu território, onde quem tem acesso ao automóvel possui maiores garantias de mobilidade.

Sobre as influências das diferentes escolas do urbanismo no Brasil, é interessante a análise realizada por Freitag (2006), segundo a qual, a escola francesa e a americana foram as que exerceram maior influência em cidades brasileiras. Da escola francesa prevaleceu a influência tanto do pensamento iluminista e socialista, como do grande reformador de Paris, o barão de Haussmann. Exemplo disso é o Rio de Janeiro que foi renovado e saneado por Pereira Passos no Governo de Rodrigues Alves (1905-1910). O prefeito foi apelidado de “Bota-Abaixo”, por ter derrubado, entre outras ações, grande parte da herança colonial no centro do Rio de Janeiro para abrir a Av. Central, atual Rio Branco (FREITAG, 2006, p. 128).

A autora cita, também, o caso de São Paulo nos anos 1940, quando foi realizada uma reforma urbana que “acabou com a circulação de bondes (e trens subterrâneos) para abrir largas avenidas, túneis, subterrâneos e elevados, a fim de dar conta do crescente trânsito motorizado da cidade (FREITAG, 2006, p.129). Antes disso, percebe-se que houve também a influência da escola inglesa de urbanismo, na cidade nos anos 1920, através da hegemonia da empresa Ligth que teve o monopólio do abastecimento de luz no Brasil durante décadas. Essa hegemonia foi acompanhada da instalação de uma ampla rede de transportes urbanos, os chamado “bondes elétricos” nas capitais brasileiras no início do século XX (FREITAG, 2006, p. 131).

Entretanto, na batalha pela ocupação do espaço, ganhou o automóvel. Neste sentido, Wright (1988) vai afirmar que existia uma disputa política e social embutida na ocupação do espaço público, pois:

novas vias poderiam ter sido criadas para uso exclusivo de ônibus, bondes e lotações. No entanto, na batalha entre grupos sociais, ganharam aqueles que defendiam a soberania do automóvel. Nisto pesou a influência política dos grupos de maior renda, sendo o bonde, as ferrovias e os ônibus estigmatizados como transportes ruins e dos pobres (WRIGHT, 1988, p. 34).

Isto deve-se em parte pela influência que exerceu em cidades brasileiras, a escola americana de urbanismo. Freitag (2006) afirma que sua influência na virada do século XX para o XXI é hegemônica, refletindo-se na verticalização das construções, ou

seja, os arranha-céus, na construção de elevados e túneis, que favoreceram o transporte urbano voltado para o automóvel, em detrimento dos bondes, metrô e trens (FREITAG, 2006, p. 131).

Os franceses aperfeiçoaram o transporte público recorrendo às vias férreas, ao passo que o Brasil, a partir da segunda metade do século XX, deu preferência ao transporte público rodoviário, multiplicando o número de carros particulares, que começaram a congestionar centros urbanos e zonas industriais. Isso modificou a fisionomia das grandes cidades e capitais, associando-se aos congestionamentos de trânsito a poluição do ar e a irritabilidade dos motoristas. As calçadas de pedestres cederam lugar a estacionamentos autorizados e clandestinos (FREITAG, 2006, p. 132).

O papel central da produção automobilística está relacionado ao fato de que ela não apenas aqueceu a indústria brasileira e gerou muitos empregos na construção de rodovias e estradas pelo país afora, mas representou também uma mudança no padrão de comportamento dos indivíduos. O automóvel, para além de ser um meio de transporte passou a representar um determinado modo de vida da cultura de consumo capitalista, como demonstram algumas propagandas de modelo de carro, nas quais você “não compra apenas um carro, compra um estilo de vida”.

Um trecho extraído da Revista Retrato do Brasil no livro “500 anos de trânsito no Brasil” ilustra bem o sentimento, por parte da população, em relação ao automóvel:

Símbolo de um modo de vida, a presença maciça dos automóveis nas ruas seria um indicador do progresso e da liberdade dos cidadãos, em gozo pleno do seu direito de ir e vir: Que venha, então, o automóvel! É rápido! Não importa como, nem quem o fabrique. Basta que seja dentro de nossas fronteiras. Eis a fórmula mágica com que Juscelino tentaria fazer a economia crescer em cinco anos o que normalmente levaria 50 (RODRIGUES, 2000, p. 87).

Foi assim que as cidades começaram a tornar-se, como diz Vasconcellos (1998, p.20), “cada vez mais o habitat do veículo e o anti-habitat do homem”. Este processo não parou mais. Muitas vezes o poder público “rasga” as cidades e suas histórias para dar espaço ao automóvel, alargando vias, construindo estacionamentos, estreitando calçadas, isto é, investindo recursos públicos num modo de transporte individual em detrimento de outras formas de transporte coerentes com o desenvolvimento sustentável das cidades, como o transporte coletivo, principalmente, o trem, e a bicicleta.

Esse tipo de desenvolvimento urbano impede que formas mais solidárias de relações sociais aconteçam, assim como, de civilidade e urbanidade (FREITAG, 2006). Segundo a autora,

A adoção de formas urbanas de viver (baseadas no carro particular, nos condomínios em bairros nobres ou em casas individuais de subúrbio, acrescidas do comércio em supermercados e *shoppings*) permitiu a recepção e a absorção, no Brasil, do *American way of life* e, com ele de todas as formas de materialização da vida, que Sennett chamou de ‘pedra’ em contraste com a ‘carne’ (op.cit., p.133)

Este parece ser um fenômeno que influenciou o planejamento urbano em diversos países em desenvolvimento, para os quais a centralidade no transporte, historicamente, tem sido o automóvel. Isto pode ser verificado no Relatório publicado, em 1989, pela Organização Mundial da Saúde - OMS, que estabeleceu um quadro comparativo entre grupos de países no tocante à organização da circulação e aos problemas de segurança viária: “países com intermediário nível de desenvolvimento apresentam frota automobilística crescente e elevadas taxas de mortalidade por acidentes de trânsito, principalmente nas idades jovens” (MELLO JORGE; LATORRE, 1994, p.22)

Em relação à ocupação do espaço de circulação, estudo realizado em 2003 nas principais capitais brasileiras pela Associação Nacional de Transporte Público - ANTP e publicado na *Folha de São Paulo*, aponta que o transporte individual, utilizado por cerca de 20% das pessoas, ocupa quase 60% do espaço viário. No outro extremo, 70% (pedestres e usuários de transporte coletivo) ocupam 25% das ruas e avenidas. Assim, cada passageiro de transporte individual utiliza 10 vezes mais espaço para sua circulação na via do que o pedestre e passageiro do transporte coletivo (FOLHA de São Paulo, C3, 2003). Em relação ao investimento público, dados do Sistema de Informações de Transporte e Trânsito Urbanos mostram que o custo estimado de operação e manutenção da infra-estrutura para o transporte individual para 2004 era de 66,2 bilhões, enquanto que o de transporte público era de 14 bilhões (VASCONCELLOS, 2002).

Esse tipo de ocupação desigual e de prioridade ao deslocamento por automóvel ocorre também em outras cidades latino-americanas como demonstra o psicólogo Maurício Leandro, da Universidade de Costa Rica e especialista em transporte sustentável.

Distintos grupos y personas cuentan con muy desiguales grados de movilidad y acceso, de acuerdo con sus características socioeconómicas. A diferencia de países como Estados Unidos, donde 88% de los viajes diarios al trabajo se hacen en vehículo privado y más del 90% de la población cuenta con vehículo privado, en Costa Rica una vasta mayoría de la población no cuenta con vehículo. Aun

así, el uso del espacio se ha definido en función del auto particular, un privilegio para menos del 25% de la población (LEANDRO, 2009, p. 3).

Esta forma de distribuição e ocupação do espaço de circulação tem impacto também na questão ambiental: a emissão de poluentes pela queima de combustível de carros e motos é responsável por 49% do ar poluído de nosso país, enquanto que os ônibus são responsáveis por 1% da emissão. Uma pesquisa realizada em 1997 indicou que o condutor do veículo individual é responsável por poluir 30 vezes mais que o usuário de transporte coletivo (BRINCO, 2005, p. 45).

O automóvel é de todos os meios de transporte, o que necessita de maior quantidade de consumo de recursos naturais não renováveis, apresentando o maior índice de consumo energético *per capita* (BRINCO, 2005, p.34). Illich reforça esta dimensão quando analisa a relação entre consumo de energia e equidade e ressalta que, na década de 1970, por exemplo, “para transportar uma só pessoa em um Volkswagen por uma distância de 500 km, eram queimados os mesmos 175 kg de oxigênio que um indivíduo respirava o ano todo” (ILLICH, 1974 apud LUDD, 2004, p.35).

As opções políticas presentes em cada contexto social implicam na produção de cidades e espaços públicos de circulação diferenciados. As ações de prevenção e educação para o trânsito, de fiscalização, de regulação das relações no uso dos espaços públicos também devem ser diferenciadas, mas principalmente, as opções políticas na área de trânsito e transporte que definem quem terá prioridade na ocupação desse espaço, e assim, maiores possibilidades de se mover de forma segura, rápida e acessível, devem contemplar essas diferenças.

Em Costa Rica, novamente, percebe-se como esta forma de alocar recursos prioritariamente para o transporte individual baliza o sistema de transporte, da mesma forma que no Brasil.

En nuestro país, los recursos destinados a infraestructura y servicios asociados se colocan en función de las necesidades de quienes utilizan transporte privado, en especial el automóvil. Hay una diferencia abismal entre los recursos asignados a construcción o reparación de carreteras de uso general (mayormente empleadas por autos privados) en comparación con los que se dedican a peatonización, ciclovías y transporte masivo. A pesar de que todos somos iguales para el Estado, no todos los medios de transporte que el Estado promueve brindan igualdad de oportunidades en términos de desplazamiento, calidad del viaje, acceso y disfrute del espacio. Se define así claramente el derecho al acceso del espacio a través de una política de Estado que de paso contraviene una norma constitucional (LEANDRO, 2009, p. 3-4).

No Brasil, o que acontece geralmente é que os mais pobres acabam subsidiando o deslocamento dos mais ricos, uma vez que estima-se que o automóvel impõe uma sobretarifa de 25% para o transporte coletivo. Além disso, a cada ano cresce a necessidade de alargamento de vias, ocupação de áreas verdes para estacionamento, estreitamento de calçadas, obras, enfim, uma série de intervenções com o objetivo de sustentar a mobilidade de quem se desloca de automóvel.

## **5.2 Porto Alegre: breve histórico do processo de modernização, das políticas de trânsito, de transporte e de circulação de pedestres**

O objetivo deste capítulo é resgatar um pouco da história da cidade de Porto Alegre, local no qual foi realizada a pesquisa empírica, no que diz respeito ao seu processo de modernização a partir da elaboração do Plano Geral de Melhoramentos, em 1914, que orientou a modernização da cidade. Paralelo a isso serão analisadas as políticas de trânsito e transporte implementadas ao longo do século XX.

O Plano de 1914 propôs uma organização para a cidade que deixou traços na estrutura urbana visíveis até os dias atuais, como a construção da Av. Borges de Medeiros, da Av. Farrapos e a canalização do Arroio Ipiranga. Conforme Souza (2008), esse Plano foi desenvolvido com o objetivo de transformar Porto Alegre numa metrópole, marcado pelas idéias de progresso presentes nas concepções técnicas e políticas de Saint-Simon que, no Brasil e em Porto Alegre, foram implementadas através da visão positivista de progresso.

Da década de 1920 à de 1990, a cidade contou com obras provenientes desse plano, no centro da cidade, no seu limite e nas áreas periféricas, sempre representando as marcas da modernização (SOUZA, 2008, p.20).

Mas é na década de 1930, no Governo de José Loureiro da Silva, que é implementado o princípio de zoneamento e o sistema viário de radiais e perimetrais, no qual os espaços para circulação eram amplos, marcando os ideais de transformações urbanísticas nitidamente modernistas (SOUZA, 2001). A evolução do traçado viário da cidade de Porto Alegre mostra que, a partir da década de 1950, houve a necessidade de descentralizar a capital gaúcha, gerando novos pólos de serviços, consumo e atividades. O desenvolvimento urbano provocou a criação das vias transversais, com a função de alimentar os eixos principais de acesso ao centro da cidade. O Plano Diretor de 1959

reforçou as idéias modernistas do Plano de 1914, com a implementação do zoneamento por funções e as vias expressas largas para o trânsito fluir.

A partir da década de 1970, com a criação do 1º Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano - PDDU, Porto Alegre consolida uma nova malha viária, principalmente com a criação dos corredores de ônibus. Entretanto, com o passar do tempo, o problema de saturação das vias acabou ocorrendo também nas áreas periféricas principalmente pelo maior acesso da população ao transporte individual.

A cidade viu crescer novos centros comerciais, de serviços e atividades. A população passou a realizar pequenas movimentações em seus bairros, retendo aí parcela do trânsito sem a necessidade de deslocar-se até o antigo centro da cidade. A solução demonstrou, em poucos anos, saturação. [...] a facilidade de acesso à compra de veículo próprio fez surgir uma frota que, em números atuais representa quase 50% da população. Porto Alegre começava a reproduzir em bairros distantes os mesmos problemas do passado na área central da cidade (EPTC, 2001, p.3).

Compreendendo a necessidade de construir alternativas para uma melhor circulação, passa a ser elaborado, na década de 1990, um novo plano diretor. Neste plano estava previsto que questões como qualidade de vida e respeito ao meio ambiente passariam a nortear as ações do poder público no planejamento do sistema de trânsito e transporte. Desta discussão resultou o 2º Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental - PDDUA, no qual o transporte coletivo aparece como uma questão fundamental a ser melhor planejado e organizado, uma vez que sua qualidade e eficiência está relacionada a questão do acesso à cidade e respeito ao meio ambiente.

Como decorrência disso, começa a elaboração do Plano Diretor Setorial de Transporte Coletivo do Município de Porto Alegre, com o objetivo de até 2013 conseguir responder às preocupações do PDDUA em relação ao transporte coletivo, promovendo a otimização do sistema, maior oferta de ônibus, integração das vias e atendimento à demanda que existia em locais periféricos da cidade (EPTC, 2001, p.4). Apesar desse estímulo ao uso do transporte coletivo Porto Alegre possui uma população de 1,4 milhões de habitantes, e uma frota de aproximadamente 680 mil veículos, na proporção de quase um para cada dois habitantes. Entretanto, o transporte público, que inclui ônibus, táxi, lotações e veículos escolares, soma em torno de 5 mil veículos desse total. Assim, pode-se afirmar que considerando a frota total e o número de habitantes da cidade, mais da metade da população é pedestre e usuária do transporte público e a maioria desloca-se em apenas 2 mil veículos de transporte coletivo (CARDOSO, 2005).

Entende-se que, embora em Porto Alegre o poder público tenha buscado, a partir do planejamento e da qualificação do sistema de trânsito e transporte, democratizar a mobilidade urbana, atendendo a maioria da população, isto não garantiu uma ocupação mais igualitária do espaço público de circulação e que o direito de andar a pé, de bicicleta ou outras formas de deslocamento pudesse ser realizado com segurança no trânsito. Em relação ao pedestre, observa-se que na prática ele é considerado e se considera, muitas vezes, como diz Vasconcellos (1998, p.20) “um cidadão de segunda classe”, pois, às vezes, até nos poucos metros quadrados destinados a sua travessia, agradece quando lhe é dada a prioridade. Via de regra, nas cidades brasileiras, os pedestres têm sido pouco ou nada incluídos nos modelos de segurança no trânsito.

Algumas iniciativas que visaram construir uma relação de respeito pelo pedestre e o estímulo a outras formas de deslocamento que não o transporte individual foram implementadas a partir de 2002 em 17 cidades brasileiras, entre elas, Porto Alegre. Uma delas foi a adesão do poder público municipal à campanha mundial “Na Cidade, Sem Meu Carro, que ocorre todo o dia 22 de setembro de cada ano e procura ampliar o debate sobre a mobilidade urbana e estimular o uso da bicicleta e do transporte público, inclusive com a restrição à circulação de carros em horários determinados. Em Bogotá o restringimento, por exemplo, é em toda a cidade e durante todo o dia. Porto Alegre participa desta iniciativa de diferentes formas, distribuindo material informativo e educativo e promovendo ações de conscientização. O objetivo é mostrar a necessidade de restringir a circulação de veículos de transporte individual e incentivar o uso do transporte coletivo, da bicicleta e a pé como meio de controlar a emissão de poluentes e promover a mobilidade sustentável (RUA VIVA, 2007). Com o objetivo de tornar permanente esta data e provocar o poder público a comprometer-se com estas questões, foi aprovado em 2006, na Câmara Municipal de Porto Alegre, projeto que institui o dia 22 de setembro como o “Dia Porto-alegrense na Cidade sem meu carro” – Lei 5687/05.

Recentemente, também, foi lançada pela Prefeitura Municipal de Porto Alegre, através da Empresa Pública de Transporte e Circulação, a Campanha da Mão. Essa campanha, como foi dito anteriormente neste trabalho, visa estimular pedestres a sinalizarem com a mão aberta quando querem atravessar a rua em locais que tenham faixa de segurança. O objetivo é chamar a atenção para o pedestre, principalmente por parte do motorista. Essa campanha foi implementada em 2009 e contou num primeiro momento com a divulgação nos meios de comunicação e com pessoas que distribuíram material nas travessias. Num segundo momento, em novembro de 2010, os Agentes de

Fiscalização de Trânsito, assumiram um papel mais fiscalizador junto a alguns locais da cidade, multando motoristas que não respeitavam a faixa de segurança (EPTC, 2010).

De forma permanente, ainda, a Empresa Pública de Transporte e Circulação promove ações de educação para o trânsito em escolas públicas e privadas, e junto à profissionais de diferentes áreas, como motociclistas e motoristas.

## **CAPÍTULO 6**

### **O Sistema Nacional de Trânsito – composição, finalidade e objetivos**

#### **6.1 As leis de trânsito e sua eficácia como regulação social**

Para uma melhor compreensão de como estão organizadas e são implementadas as diretrizes e as políticas públicas de trânsito no Brasil, será apresentado neste subitem a organização do Sistema Nacional de Trânsito - SNT que tem como objetivo principal implementar as diretrizes da Política Nacional de Trânsito - PNT, presentes no Código de Trânsito Brasileiro - CTB. O SNT foi instituído a partir da aprovação do CTB em 1997 e rege toda a organização do trânsito no país e as atribuições de cada esfera de poder:

O Sistema Nacional de Trânsito é o conjunto de órgãos e entidades da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios que tem por finalidade o exercício das atividades de planejamento, administração, normatização, pesquisa, registro e licenciamento de veículos. Formação, habilitação e reciclagem de condutores, educação, engenharia, operação do sistema viário, policiamento, fiscalização, julgamento de infrações e de recursos e aplicação de penalidades (BRASIL, CTB, 1998, p. 10).

Os objetivos do SNT estão alicerçados na PNT aprovada em 2004 e que considera a segurança, a fluidez, a defesa ambiental, a educação para o trânsito, bem como, a fiscalização questões prioritárias no seu desenvolvimento. A PNT também considera que para sua implementação é fundamental considerar os fatores históricos, culturais, sociais e ambientais característicos da sociedade brasileira, bem como, os “valores, princípios, aspirações e anseios da sociedade na busca da promoção e expansão da cidadania, da inclusão social, da redução das desigualdades e do fortalecimento da democracia” (CADERNOS Mcidades, 2004, p. 9). A PNT é um instrumento da política do governo federal expressa no Plano Brasil para Todos e tem por macro-objetivos “o crescimento com geração de trabalho, emprego e renda, ambientalmente sustentável e redutor das desigualdades regionais; a inclusão e redução das desigualdades sociais e a promoção da cidadania e fortalecimento da democracia” (CADERNOS Mcidades, 2004, p. 23)

A responsabilidade pela gestão do trânsito no Brasil é de um conjunto de órgãos e entidades, sendo que estes devem trabalhar de forma integrada dentro da gestão

federativa, aplicando o CTB e em consonância com as diretrizes da PNT. A seguir é apresentada uma breve descrição das competências de cada órgão e entidades<sup>13</sup>.

- Ministério das Cidades – é de sua competência o saneamento ambiental, os programas urbanos, a habitação, o transporte e a mobilidade urbana. Este Ministério coordena o SNT e a ele está vinculado o Conselho Nacional de Trânsito (Contran) e subordinado o Departamento Nacional de Trânsito (Denatran). Cabe ao Ministério presidir o Conselho das Cidades e participar na Câmara Interministerial de Trânsito.
- Câmara Interministerial de Trânsito - é constituída por dez Ministérios e tem como objetivo harmonizar os respectivos orçamentos destinados às questões de trânsito.
- Conselho Nacional de Trânsito – constituído por representantes de Ministérios e tem por competência estabelecer as normas regulamentares referidas no Código de Trânsito Brasileiro e as diretrizes da Política Nacional de Trânsito.
- Conferência Nacional das Cidades – prevista no Estatuto das Cidades é realizada a cada dois anos e tem como objetivo propor princípios e diretrizes para as políticas setoriais e para a política nacional das cidades.
- Conselho das Cidades – é composto por representantes do Estado em seus três níveis de governo e pela sociedade civil e tem como objetivo estudar e propor diretrizes para o desenvolvimento urbano e regional considerando a participação social.
- Departamento Nacional de Trânsito – órgão executivo máximo da União, cujo dirigente preside o Contran e tem por finalidade coordenar e supervisionar os órgãos delegados e a execução da Política Nacional de Trânsito.
- Câmaras Temáticas – são órgãos técnicos compostos por representantes do Estado e da sociedade civil e tem por finalidade estudar e oferecer sugestões e embasamento técnico para as decisões do Contran.
- Fórum Consultivo de Trânsito – é composto por representantes dos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito e tem por finalidade assessorar o Contran em suas decisões.

---

<sup>13</sup> Esta descrição foi retirada da publicação CadernosMcidas Trânsito, questão de cidadania publicada em 2004 pelo Ministério das Cidades.

- Sistema Nacional de Trânsito – sua composição e finalidade já foram referidas em citação anterior.

O Sistema Nacional de Trânsito está composto da seguinte maneira nas três esferas de poder:

- Esfera Federal – Conselho Nacional de Trânsito (órgão consultivo), Departamento Nacional de Trânsito e DNIT (órgãos executivos), Polícia Rodoviária Federal e Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes (Agentes de Fiscalização) e Junta Administrativa de Recursos de Infrações (órgão julgador).
- Esfera Estadual – Conselho Estadual de Trânsito e Conselho Estadual de Trânsito do Distrito Federal (órgãos consultivos), Departamento Estadual de Trânsito e Departamento de Estradas e Rodagem (órgãos executivos), Polícia Militar, agentes dos Detrans e DER (Agentes de Fiscalização) e Junta Administrativa de Recursos de Infrações (órgão julgador).
- Esfera Municipal - Órgão municipal de trânsito (órgão executivo)<sup>14</sup>. Polícia Militar e agentes dos órgãos municipais (Agentes de Fiscalização) e Junta Administrativa de Recursos de Infrações (órgão julgador).

A seguir serão apresentados e comparados os objetivos das duas principais leis de trânsito brasileiras: o primeiro Código de Trânsito formulado no Brasil em 1966 e o atual Código de Trânsito Brasileiro aprovado em 1998. O objetivo é demonstrar como aparecem nessas leis questões como punição, normas, compartilhamento de responsabilidades, cidadania e educação para o trânsito que comprometem pedestres e condutores com o sistema de trânsito.

Uma das primeiras análises feitas sobre os limites e avanços das leis de trânsito no Brasil foi elaborada por Pinheiro (1973) e ajuda a compreender como era pensado o trânsito e a regulação do comportamento neste movimento. A análise apresentada neste subitem está dividida em três partes: 1) num primeiro momento são desenvolvidos aspectos relativos aos objetivos dos Códigos, para entender qual a intenção do poder público em relação ao controle do trânsito e ao tipo de dominação exercida por ele sobre

---

<sup>14</sup> No caso de Porto Alegre o órgão municipal é composto pela Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana e pela Empresa Pública de Transporte e Circulação (EPTC).

os/as cidadãos/ãs; 2) num segundo momento, será analisada a questão da educação para o trânsito como propulsora de novas relações de cuidado e respeito no trânsito; 3) por último, a questão da municipalização do trânsito como forma de estabelecer uma nova relação entre Estado e sociedade na medida em que possibilita a aproximação e o diálogo dos/as cidadãos/ãs com aqueles que coordenam, organizam e controlam o trânsito da cidade.

### **6.1.1 Objetivos das legislações de trânsito**

Embora existissem legislações anteriores, o primeiro Código Nacional de Trânsito é de 1966 - a partir da década de 1950 efetivamente o trânsito começa a ser pensado como um problema urbano -, e passa a exigir do poder público medidas mais rigorosas, que dessem conta dos grandes problemas que começavam a aparecer. Respondendo às necessidades da época, esta Lei buscou adequar a legislação pública aos avanços da indústria automobilística, ou seja, para máquinas mais potentes e velozes, eram necessárias leis mais duras e punições mais severas. Existia, também, uma preocupação com a segurança. No entanto, ela aparece relacionada mais a questões como roubo e falsificação de documentos, do que com a segurança das pessoas em sua circulação, como mostra este trecho da Lei:

A densidade do tráfego nas zonas urbanas e nas rodovias está atingindo índices críticos, obrigando o Poder Público a adotar medidas cada vez mais rígidas para atender a problemas peculiares que se multiplicam a cada dia. Ao mesmo tempo em que as características dos veículos sofrem tantas e tão rápidas transformações que passam também a merecer a atenção das autoridades, principalmente nos domínios da segurança e da prevenção dos acidentes. Ao lado de tudo isso, apareceu entre nós uma nova e criminosa indústria, qual seja, a do roubo, do contrabando, da falsificação de documentos de veículos automotores. Só este detalhe, com a sua alarmante estatística, está a merecer a adoção de medidas drásticas de defesa do cidadão e da coletividade (PINHEIRO, 1973, p.6).

Somente em 1998, com a aprovação do Código de Trânsito Brasileiro – CTB, o poder público percebe a necessidade de ampliar a participação dos cidadãos nas políticas públicas nesta área e compartilhar as responsabilidades no tocante à promoção de um trânsito mais seguro e estabelecendo novas competências às diferentes esferas de poder. Sem dúvida, este novo Código representou um avanço principalmente no que se refere ao controle, organização e planejamento do trânsito, mas também em relação à educação para o trânsito como propulsora de um comportamento mais seguro. Em

relação aos condutores, passam a ser previstas multas mais rígidas de acordo com o tipo de infração, além de pontuação na Carteira de Habilitação, existindo a possibilidade de terem seu direito de dirigir cassado. Outro avanço importante foi a municipalização do trânsito como forma de estabelecer uma nova relação entre Estado e sociedade civil, pois possibilitou a aproximação e o diálogo da população com aqueles que coordenam, organizam e controlam o trânsito da cidade.

Percebe-se que as questões relacionadas ao combate à violência e a aplicação de punições adquirem também uma nova dimensão, na medida em que a importância de valorizar a vida, a necessidade de uma maior conscientização e o tema da co-responsabilidade no trânsito aparecem como elementos fundamentais nesta nova legislação.

Este Código passou a vigorar com o resolutivo propósito de inibir a violência no trânsito e punir severamente a indisciplina e a imprudência das pessoas que partilham o trânsito. Entrementes – e aí reside sua maior importância – buscou oferecer aos cidadãos uma plena conscientização da importância da vida e seus relacionamentos, da responsabilidade de se conduzir um veículo, do melhor modo de se portar enquanto passageiro ou pedestre. Em resumo de valorizar a cidadania e a justiça social (BRASIL/CTB, 2001, p.3).

Fica clara, portanto, a intenção do poder público em ampliar a visão sobre o trânsito e seus desdobramentos, abordando a necessidade de um comportamento seguro não apenas dos/as condutores/as, mas também dos pedestres e passageiros/as, ou seja, a responsabilidade sobre a segurança no trânsito passa a ser compartilhada por todos os segmentos envolvidos, passando a ser uma questão de cidadania e de justiça social.

### **6.1.2 Sobre educação para o trânsito**

Coerente com esta visão, o novo Código inclui um capítulo destinado à educação para o trânsito, ressaltando que esta é um direito de todos/as os/as cidadãos/ãs e deve constituir-se prioridade do poder público, devendo ser desenvolvida desde a educação infantil até o ensino superior:

Art. 76. A educação para o trânsito será promovida na pré-escola e nas escolas de 1º, 2º e 3º graus, por meio de planejamento e ações coordenadas entre os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito e de Educação, da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, nas respectivas áreas de atuação (BRASIL/CTB, 2001, p. 39)

Isto teve uma dimensão importante para a formação das novas gerações e da

inclusão desse tema nas escolas<sup>15</sup>, possibilitando o engajamento, por parte de educadores, no desenvolvimento de projetos e campanhas por um trânsito seguro, ampliando desta forma o conteúdo sobre esse tema e a participação dos/as alunos/as.

A importância deve-se, também, ao fato de que no antigo Código as questões relativas à educação e segurança no trânsito apareciam apenas na forma da Resolução 420/69 que oferecia diretrizes para a realização da Campanha Nacional Educativa de Trânsito. Esta Resolução orientava os órgãos do sistema de trânsito em relação às atividades a serem realizadas anualmente durante a Semana Nacional de Trânsito. Entre as sugestões estavam palestras no rádio, televisão e outros meios de comunicação, como forma de sensibilizar as pessoas nesse período, palestras em escolas, cartazes de propaganda e algumas exposições públicas:

Através de exposição de veículos danificados, fotos de acidentes, mostrar-se-á o aspecto negativo, e pela montagem em trechos de via pública, bem movimentados, de aspectos positivos que englobem pedestres e motoristas, evidenciar-se-á a vantagem da fiel observância das regras de trânsito (PINHEIRO, 1973, p.451).

Percebe-se que o novo Código muda a visão sobre educação para o trânsito, ao propor a inclusão deste tema no currículo escolar, abrindo a possibilidade de ser trabalhado permanentemente e inclusive com toda a comunidade escolar – alunos/as, pais, professores/as, funcionários/as e comunidade.

Também em relação à promoção da cidadania, o Capítulo V do novo Código é destinado ao/a cidadão/ã, e nele é garantido o direito de toda a pessoa ou entidade civil solicitar aos órgãos do Sistema Nacional do Trânsito, a implementação de ações que visem maior segurança no trânsito. Assim, qualquer pessoa tem o direito de solicitar sinalização, fiscalização, redutores de velocidade etc., bem como, sugerir alterações nas normas e na legislação apresentadas pelo Código. O órgão responsável passa a ser obrigado a analisar e responder as solicitações, explicando a possibilidade de atendê-la

---

<sup>15</sup> Em Porto Alegre a educação para o trânsito não está incluída como disciplina no currículo escolar, por compreender que este tema pode ser desenvolvido como um tema transversal. Para contribuir na elaboração de projetos de educação para o trânsito nas escolas foi desenvolvido pelo poder público, entre 2001 e 2004, o projeto EPTC na Escola que procurou resgatar a idéia de que o agente de fiscalização de trânsito e transportes deve estar inserido no contexto da educação para o trânsito, participando das ações que aconteciam nas escolas. A EPTC subsidiava educadores na elaboração dos projetos nas escolas e organizava as ações e contava com o apoio dos agentes de fiscalização para a execução das mesmas, os quais iam até as escolas, faziam blitz nos arredores de bares e danceterias e campanhas educativas em geral, procurando mostrar a necessidade de mudança da realidade do nosso trânsito. Atualmente, a EPTC conta com uma Assessoria de Educação para o Trânsito que realiza atividades lúdicas e de orientação em escolas e outras entidades (EPTC, 2010).

ou não e justificando sua decisão.

### **6.1.3 Estatísticas de trânsito no Brasil, no Rio Grande do Sul e em Porto Alegre**

Mesmo com todo o avanço que o Código de Trânsito Brasileiro trouxe no sentido de estabelecer novos parâmetros em relação ao que é o trânsito e sua regulamentação no Brasil, é crescente o número de vítimas e as relações no uso do espaço público tornam-se visivelmente mais tensas. Em 1998, ano de implantação do novo Código, ocorreram 262.374 acidentes com vítimas em todo o País e 20.020 acidentes com vítimas fatais. Esses números apresentam uma pequena queda apenas em 2002, quando ocorreram 251.876 acidentes com vítimas e 18.877 com vítimas fatais. Entretanto, em 2004, os números novamente voltam a subir, apresentando uma pequena baixa nos acidentes com vítimas em relação a 1998, no entanto, com o aumento do número de vítimas fatais (25.526) o que indica que os acidentes tornaram-se mais violentos (DENATRAN, 2008).

Dados recentes sobre o trânsito no Rio Grande do Sul mostram que do total de 1.477 vítimas fatais em 2009, a maioria era do sexo masculino (1.133), enquanto que do sexo feminino foram 335. As faixas etárias com maior incidência de morte é primeiro a de 18 a 24 anos, 305 mortes, e em segundo lugar, com mais de 60 anos, 223 mortes. Nestas duas faixas etárias, a maior parte dessas vítimas fatais concentra-se em vias municipais. A terceira faixa de idade que apresenta um número alto de mortes é de 25 a 29 anos e a distribuição por tipo de via é mais uniforme dos que nas faixas anteriores, mostrando que em vias estaduais e federais ocorreram óbitos quase tanto quanto nas áreas municipais (DETRAN/RS, 2010).

Em relação aos dados estatísticos de acidentes em Porto Alegre, verifica-se uma diferença entre o divulgado pelo Detran/RS e os dados da Empresa Pública de Transporte e Circulação. O Detran/RS contabilizou 193 vítimas fatais em 2009 no município de Porto Alegre e a EPTC, 161. Esta dissonância nos dados estatístico ocorre, em parte, pela falta de séries históricas e unificadas dos dados estatísticos pelos diferentes órgãos de trânsito, como foi explicado na nota 2 de rodapé. Infelizmente essa falta de números confiáveis é uma das dificuldades encontradas quando se tenta analisar as estatísticas de trânsito.

Em relação às demais cidades do Estado, Porto Alegre possui índice um pouco acima da média estadual no que tange o número de acidentes com vítimas: 51,9 por 10

mil/hab, enquanto que a média estadual é de 44 por 10mil/hab. Entretanto mais de 50 municípios possuem índice maior que o de Porto Alegre em relação ao número de acidentes de trânsito, assim como em relação ao índice de mortes no trânsito, Porto Alegre apresenta um índice menor que mais de 40 municípios gaúchos, 1,3 mortes por 10mil/hab (DETRAN/RS, 2010).

Dados divulgados pela Empresa Pública de Transporte e Circulação, mostram que, no período de 2004 a 2010, com exceção do ano de 2007, vem ocorrendo uma diminuição no número de acidentes em geral no município. Entretanto, constata-se um aumento no número de vítimas fatais, o que pode indicar, da mesma forma que no restante do Brasil, que os acidentes estão se tornando mais violentos. Em 2004 houve um aumento de 4% no número de vítimas fatais, menor que os 11% de 2003, mas ainda assim representaram 172 mortes. Em 2005, 2006 e 2007, respectivamente há uma diminuição no número de vítimas fatais em -9%, -2% e -8%. Entretanto, a partir de 2008 os números voltam novamente a crescer 1% e em 2009, 13% (EPTC, 2010).

Especificamente em relação aos atropelamentos em Porto Alegre, depois de um aumento no número de mortes de 6% em 2005, em 2006 e 2007 percebe-se uma redução significativa nestes números, mas em 2008 e 2009 novamente o número de vítimas fatais por atropelamento aumenta: 32% em 2008 e 5% em 2009<sup>16</sup>. Para uma melhor visualização, estes dados são apresentados na forma de quadro, como pode ser observado abaixo, extraído do site da EPTC (2010).

**Quadro 2. Vítimas fatais por atropelamento no município de Porto Alegre**

Ano / Mês	jan	fev	mar	abr	mai	jun	jul	ago	set	out	nov	dez	Total	Evol. %
2000	10	7	4	10	11	7	12	5	6	5	4	4	85	
2001	4	5	5	7	6	8	8	6	10	1	5	4	69	-19%
2002	7	5	8	5	5	2	6	9	4	7	7	5	70	1%
2003	3	3	5	14	8	4	4	12	11	6	8	6	84	20%
2004	5	5	7	8	11	6	8	4	7	9	4	7	81	-4%
2005	8	4	9	6	11	5	11	8	5	5	4	9	86	6%
2006	6	3	8	5	5	6	6	9	2	5	6	3	64	-26%
2007	8	3	4	2	3	5	7	5	2	7	4	6	56	-13%
2008	6	4	8	6	9	7	4	6	4	10	5	5	74	32%
2009	5	6	8	9	4	9	9	4	6	9	7	2	78	5%
2010*	5	2	6	7	6	5	5	9					45	

Fonte: EPTC, 2010.

<sup>16</sup> Buscou-se maiores informações junto à EPTC sobre este aumento significativo de 32% no número de vítimas fatais por atropelamento em 2008. O setor de estatísticas da empresa confirmou que os dados estão corretos, e que pode-se considerar que a que, na verdade, os anos anteriores apresentaram índices bem abaixo da média. O que pode ser especulado é que a partir de 2005, a EPTC conformou um grupo de Agentes de trânsito que especificamente passaram a trabalhar em ações de educação para o trânsito, principalmente, em escolas, mas também junto a outros profissionais do trânsito. Isto pode ter provocado a redução em 2006 e 2007. Outro dado fornecido pela EPTC, é que a estima-se uma redução de quase 20% no número de vítimas fatais por atropelamento, em 2010. Esta redução pode estar vinculada à Campanha da Mão, amplamente divulgada pelos meios de comunicação.

Em relação ao tipo de acidente, o atropelamento é sem dúvida o que tem uma participação maior no número de vítimas fatais em Porto Alegre, representando 47,87% em 2009. Comparado com anos anteriores esse percentual não variou muito. Em 2000 era de 51,22%. A exceção é o ano de 2007, em que este percentual baixou para 39,29%. Dentre os dados de acidentes em Porto Alegre surpreende a participação do transporte público por ônibus. Em 2008, somando os ônibus urbanos e os da Região Metropolitana, esta categoria esteve presente em aproximadamente 14% dos acidentes com vítimas fatais e, em 2009, em 38% dos acidentes com vítimas fatais. Este dado pode ser considerado alto, uma vez que o transporte público presta um serviço à população, devendo resguardar principalmente a qualidade e a responsabilidade no trânsito. Se considerados somente os ônibus urbanos, ressalta-se que em 2007, houve um aumento de 27% no número de acidentes com vítimas fatais com a participação desta categoria, apresentando baixa de 1% em 2008 (EPTC, 2010).

Em relação à distribuição horária dos acidentes em Porto Alegre, verifica-se que das 7h as 19h é quando acontece o maior número de acidentes, ou seja, durante todo o dia útil. Entretanto verifica-se um pico no horário das 8h e das 11h, e depois uma distribuição uniforme durante a tarde, das 14h às 19h. Percebe-se, também, que estes acidentes ocorrem de maneira regular de segunda a sexta-feira, havendo um aumento nas sextas-feiras a partir das 19h, que pode estar associado às saídas noturnas ou ao próprio trabalho de tele-entrega (EPTC, 2010).

Embora os dados estatísticos variem de cidade para cidade, e considerando que muitos municípios e estados não possuem ainda um sistema seguro e eficiente de coleta e catalogação destes dados, eles reforçam a importância de estudos sobre o trânsito. Ainda que em outras cidades brasileiras existam diferenças em relação à principal vítima do trânsito<sup>17</sup>, entende-se que é visível o quanto as relações no trânsito vêm, paulatinamente, se tornando mais tensas. Um exemplo disto é o que ocorre nas travessias de pedestres. Neste lugar percebe-se a impaciência de quem está ao volante revelando contrariedade com as determinações do Código de Trânsito Brasileiro – CTB, qual seja:

Os pedestres que estiverem atravessando a via sobre faixas delimitadas para esse fim terão prioridade de passagem, exceto nos locais com sinalização semafórica.

---

<sup>17</sup> Em Cuiabá, por exemplo, em 2005, as vítimas por atropelamento representaram 14,5% enquanto que os motociclistas 49%.

Parágrafo único. Nos locais em que houver sinalização semafórica de controle de passagem será dada preferência aos pedestres que não tenham concluído a travessia, mesmo em caso de mudança do semáforo liberando a passagem de veículos (BRASIL, 2001, p. 38).

As pessoas conhecem as regras de trânsito, algumas tão elementares como não ultrapassar o sinal vermelho ou aguardar o sinal verde para atravessar a rua. Outras estão explícitas nas placas que indicam o limite de velocidade, a necessidade de parar, da mesma forma que aquelas que indicam mão única em determinadas ruas. Olhar para as situações cotidianas do trânsito urbano, a forma como as pessoas se relacionam entre si e com o espaço construído e mediado por símbolos, implica pensar neste movimento como parte de um sistema complexo, que envolve dimensões sociais, políticas, econômicas e culturais, e não apenas o conhecimento das normas e regras estabelecidas. Se assim fosse, o Brasil seria um exemplo a ser seguido, uma vez que sua legislação na área é reconhecida como uma das mais avançadas do mundo.

#### **6.1.4 Municipalização do trânsito**

Porto Alegre foi a primeira capital brasileira a municipalizar o trânsito, passando a exercer, através da Secretaria Municipal de Transportes e da Empresa Pública de Transporte e Circulação, a organização, planejamento e controle do trânsito da cidade. Conforme o novo Código:

O Sistema Nacional de Trânsito compõe-se de órgãos e entidades da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, estendendo até estes as competências executivas da gestão do trânsito. A municipalização do trânsito das cidades representa a efetiva possibilidade do Prefeito administrar de forma integral e sistêmica os problemas municipais referentes à mobilidade urbana, correlacionando-os com transporte de passageiros e planos diretores (CADERNOS Mcidades, 2004, p. 58).

As atribuições de organização e controle do trânsito estavam ligadas historicamente ao Departamento Estadual de Trânsito – DETRAN, órgão da Secretaria de Justiça e Segurança de Estado. A passagem destas atribuições para os municípios representa um ganho de qualidade na gestão do trânsito da cidade, pois além dele passar a ser pensado e gerido em conjunto com o transporte - numa dimensão de mobilidade urbana –, aproxima a população do órgão público, possibilitando uma relação mais direta com os técnicos locais.

Assim, em Porto Alegre, a EPTC planeja e implanta projetos de engenharia viária e de transporte, considerando questões como segurança, fluidez, acessibilidade e qualidade de vida, e busca organizar, controlar e orientar as pessoas nos seus deslocamentos diários. Estas novas atribuições obrigaram a esfera de poder municipal a organizar equipes de fiscalização de trânsito – os Agentes de Fiscalização de Trânsito e Transporte -, deixando de ser a Brigada Militar a principal responsável por esta tarefa. Em alguns municípios, como Porto Alegre, esta tarefa é compartilhada, através do estabelecimento de convênio com a Brigada, principalmente, na realização de blitz para condutores.

Esta nova fiscalização civil contribuiu para uma mudança no tipo de dominação exercida pelo Estado, pois a Brigada Militar operava no trânsito com um caráter militarista e patrimonialista, colocando o aparato do Estado a serviço dos/as cidadãos/ãs “de bem”, defendendo-os/as daqueles considerados infratores e “maus elementos” no trânsito. Ocorre, portanto, uma mudança no caráter coercitivo e de controle do Estado, abrindo a possibilidade de um diálogo permanente entre este, através dos Agentes de Fiscalização, e a comunidade. Os Agentes passam a ter o papel de garantir efetivamente o direito de todos no trânsito, promovendo o respeito às regras e normas, bem como, uma maior equidade, como fica claro na introdução do Manual de Procedimentos da Fiscalização:

O papel do Agente de Fiscalização de Trânsito e Transporte, além de agir para disciplinar a circulação de acordo com o Código de Trânsito Brasileiro, é atuar com iniciativa e sensibilidade para garantir a qualidade de vida nas nossas ruas e avenidas. Assim, o Agente tem ação essencial também na promoção da educação e conscientização de condutores, pedestres e usuários de transporte coletivo (EPTC, 2003, p.2).

Embora o índice de acidentalidade ainda seja muito alto é indiscutível o acerto da municipalização do trânsito em Porto Alegre, pois a partir de 1998 houve uma redução de em torno de 24% no número de vítimas fatais em acidentes de trânsito (CARDOSO, 2005). Vários fatores desta nova política interferiram para esta redução, entre eles, a engenharia viária no planejamento e implantação de sinalizações mais eficientes, a implantação dos redutores e controladores de velocidade que exercem um papel importante em locais críticos de acidentes, as campanhas realizadas etc. Entretanto, entende-se que para uma melhor eficácia das políticas públicas de trânsito as intervenções na área do planejamento viário, da fiscalização de trânsito e da educação,

devem estar norteadas por um olhar mais amplo sobre como as relações sociais estão se estabelecendo no uso do espaço público. A forma como historicamente foi construído o espaço urbano, a maneira como as pessoas o ocupam, as relações que entendem consciente ou inconscientemente que devem estabelecer, são questões importantes a serem consideradas quando se pretende investigar e agir nesta área da vida social.

## **PARTE IV**

### **CAPÍTULO 7**

#### **Pesquisa de campo – Experiência de uma “pedestre socióloga”**

O trabalho de campo foi realizado durante dois meses. A estimativa era que pudesse ser realizado em tempo menor, mas algumas dificuldades, que serão relatadas aqui, no decorrer do trabalho de campo estenderam o tempo da pesquisa empírica. Inicialmente, a coleta de dados seria realizada em dias úteis e nos horários considerados de pico no trânsito, das 12h às 14h e das 18h às 19h, por serem nestes que se concentra uma maior circulação de pessoas na rua. Entretanto, nas primeiras tentativas, principalmente no Bairro Moinhos de Vento, essa possibilidade foi muito difícil de ser colocada em prática. Um dos motivos foi a pressa das pessoas e a pouca disposição para parar e responder às perguntas – o questionário levava de 10 a 15 min para ser respondido. Outro motivo talvez tenha sido o período previsto para realização do trabalho de campo, o mês de setembro. Nesse mês, o Brasil estava em plena campanha eleitoral para Presidente e Governadores, além dos cargos proporcionais. Ou seja, as pessoas já estavam sendo abordadas nas ruas, tanto por cabos eleitorais como por institutos de pesquisa. Essa situação de pouca receptividade fez com que fossem reavaliados os horários nos quais seria realizado o trabalho de campo, ampliando esses horários de pico para os de entre pico também.

Entende-se que esta mudança não comprometeu os argumentos expostos na construção das hipóteses da pesquisa, como será demonstrado mais adiante. Especialmente, na Vila Planetário, esta decisão demonstrou-se acertada, pois as pessoas estavam muito ocupadas nos horários de pico ou então não haviam ainda chegado em casa. A ampliação do horário de coleta dos dados possibilitou realizar as entrevistas com mais calma, o que, inclusive, enriqueceu a pesquisa, pois foi possível ampliar o que estava no questionário e ouvir as pessoas sobre outros aspectos do trânsito. Demonstrou-se que este tema, por afetar invariavelmente a todos cotidianamente, desperta diversos comentários e foi muito interessante poder ouvi-los e utilizá-los na análise dos dados.

## 7.1 Campo I – observando os pedestres da Vila Planetário

A Vila Planetário, localizada no Bairro Santana, tem uma história política e social bastante significativa na história de Porto Alegre, representando um espaço de resistência à política de urbanização desenvolvida nas cidades brasileiras na década de 1970. Essa política previa que a maneira de resolver o problema das favelas era erradicá-las através de sua remoção para a periferia das cidades ou para municípios vizinhos.

Em Porto Alegre, numa tentativa de frear esse processo, a Prefeitura Municipal, no início da década de 1990, resolve urbanizar duas vilas da cidade localizadas em regiões de classe média. Uma delas é a Vila Lupicínio Rodrigues, localizada na Av. Ipiranga próximo ao Centro Municipal de Cultura e o Ginásio Tesourinha, e, a outra, é a Vila Planetário. Esse processo de reconhecimento e incorporação desses moradores à cidade formal foi alvo de críticas e posições contrárias na época, como afirma Lahorgue.

Existem duas urbanizações de favelas bastante emblemáticas (...) da própria disputa pelo espaço da cidade: a da Vila Planetário e da Vila Lupicínio Rodrigues. Ambos, assentamentos irregulares incrustados em zonas centrais e bastante valorizadas de Porto Alegre (...). O fato de o governo ter não só respaldo eleitoral como também do processo do Orçamento Participativo não significou falta de contestação sobre a regularização e urbanização das duas vilas no local onde se encontravam. A Vila Planetário - primeira experiência deste tipo na cidade - além de “abaixo-assinados” da população das redondezas sofreu a contestação de vereadores com o argumento que o Plano Diretor vigente na época (o de 1979) considerava a área como praça pública (área verde) e, portanto, impossibilitaria a permanência da população ali (LAHORGUE, 2007, p. 3).

A Vila Planetário foi fundada em 1977 e atualmente conta com aproximadamente 90 casas, que comportam em torno de 400 pessoas. Na época de sua fundação, era uma região caracterizada pelo depósito de caliças e hoje percebe-se que muitos dos moradores se ocupa com a coleta e separação de lixo seco para comercializar. O Sr. Antônio, presidente da Associação de Moradores e um dos primeiros moradores da comunidade, conta que a maioria dos moradores na fundação da Vila era oriunda do interior, inclusive ele, que veio de Livramento. Foi através dele que

foi possível acessar os outros moradores, aos quais fui sendo apresentada ao longo do trabalho de campo.

Em relação ao trânsito, a Vila Planetário é rodeada por ruas muito movimentadas. Uma delas é a Av. Ipiranga, mas a Rua Santana e a Av. Jerônimo de Ornellas, que fecham o seu entorno, também apresentam um fluxo constante de veículos e pedestres, inclusive, com a circulação de três linhas de ônibus na Rua Santana e uma na Av. Jerônimo. Aos finais de semana, devido a ocorrência de Feiras no bairro Bom Fim, passam a circular mais duas linhas de ônibus pela Av. Jerônimo de Ornellas. De segunda a sábado, estas duas linhas circulam somente pela Rua Santana.

A Vila Planetário pode ser considerada uma “ilha” dentro do bairro Santana, a organização formal do trânsito no seu interior praticamente inexistente, não há quase nenhuma sinalização e o trânsito de pedestres e veículos coexiste em seu interior sem maiores conflitos.

Em relação ao trânsito local, a Vila é composta por quatro ruas menores e uma rua principal que mal chega a ter a extensão de um quarteirão. No período da tarde, pode-se encontrar vizinhas conversando umas com as outras nos portões de suas casas, jovens se encontrando ou nas ruas ou no único bar da comunidade para jogar conversa fora, e crianças brincando no espaço das ruas como uma extensão de suas casas, praticamente sem pátio. Como a Vila está localizada ao lado do Planetário da UFRGS, o espaço aberto deste local é freqüentado pelas crianças da comunidade, conforme relato de Steffani e Rui, em artigo que analisa a relação desta comunidade com este local.

O pátio do Planetário Prof. José Baptista Pereira da UFRGS é utilizado como área de lazer por crianças da Vila Planetário, uma vila popular instalada ao lado deste espaço universitário. Mensalmente parte dessa comunidade infantil participa das observações da Lua e de astros de destaque do céu noturno de Porto Alegre. Nas programações especiais do Planetário, em eventos astronômicos, as crianças da Vila também afluem expressivamente (STEFFANI e RUI, 2005, p.1).

Pelas estreitas ruas da Vila, nenhum carro circula, pois elas só comportam a passagem de bicicletas ou motos. Relata uma moradora que “apenas na Rua Principal é que passam carros, as outras são muito pequenas”. Durante as visitas à comunidade foram observados poucos veículos, inclusive na Rua Principal onde as crianças também costumam brincar.

O conflito de trânsito nesta comunidade ocorre quando os moradores saem desse pequeno refúgio. Mesmo as crianças que freqüentam a Educação Infantil podem

tranqüilamente aproveitar do espaço da comunidade, andando com segurança, no máximo, uma quadra para chegar até a Creche Piu Piu, que funciona junto com a Associação de Moradores. Foi visitando essa creche que tive o relato de que mais de 10 crianças haviam sido atropeladas na Rua Santana há mais ou menos dois anos atrás. Essas crianças estudavam ou na Escola Estadual Luciana de Abreu localizada atrás de uma praça na Av. Jerônimo de Ornellas ou na Escola Estadual Ildefonso Gomes, localizada próximo à Av. João Pessoa. Para chegar até qualquer uma delas, as crianças tinham e continuam tendo que atravessar ruas bastante movimentadas, uma delas é a Rua Santana e a outra a Av. Jerônimo de Ornellas.

Depois de vários pedidos, de abaixo-assinados dos moradores, a Prefeitura instalou uma sinaleira para pedestres na travessia da Rua Santana. Esta medida fez com que diminuíssem os atropelamentos, entretanto, a Coordenadora Pedagógica da Creche relata que atualmente alguns moradores, principalmente as crianças, não têm a paciência de apertar o botão e aguardar o sinal verde para pedestres, colocando-se novamente numa situação de risco. Ao longo das entrevistas vários relatos foram feitos em relação a essa travessia e também ao cruzamento da Rua Santana com a Av. Ipiranga, outro ponto nevrálgico pelo qual muitos moradores passam nos seus trajetos a trabalho e, principalmente, porque mantém relações de vizinhança com os moradores de um conjunto residencial popular localizado na Av. Princesa Isabel. Nessa travessia, não há tempo específico para o pedestre, ficando estes à mercê da boa vontade dos motoristas que, conforme relatos dos entrevistados, não respeitam as faixas de segurança nesse local.

Durante o trabalho de campo, um fato que chamou a atenção foi o grande número de pessoas idosas que moram na Vila Planetário e raramente ou nunca saem da Vila. Na maioria das casas havia pelo menos uma pessoa idosa, que normalmente ao ser abordada para responder ao questionário, quando ficavam sabendo que era sobre trânsito, se negavam a responder com o argumento de que não andavam fora da Vila.

## **7.2 Campo II – observando os pedestres do Bairro Moinhos de Vento**

O Bairro Moinhos de Vento é um dos bairros nos quais se concentra a população com maior poder aquisitivo de Porto Alegre. Tem esse nome devido aos Caminhos dos Moinhos de Vento como era conhecida a Av. 24 de Outubro antes de 1930. Os moinhos de vento, que deram origem ao nome desta avenida por tantos anos, foram trazidos

pelos açorianos, e tiveram seu apogeu no período da plantação do trigo (SMC, 2008, p.67). Entretanto, curiosamente, os moinhos de vento não estavam localizados na Av. 24 de Outubro, e sim, na Rua Barros Cassal.

Local atualmente de trânsito intenso, o crescimento do bairro inicia em 1893 com a implementação da linha de bondes “Independência”, pela Companhia Carris. Esses bondes eram apelidados pela comunidade de “caixa de fósforo”, devido ao seu tamanho. Em 1908, foram substituídos pelos bondes de tração elétrica, aumentando ainda mais o trânsito no bairro. Também contribuiu para a abertura de novas ruas, a construção da Hidráulica Moinhos de Vento em 1904 (SMC, 2008, p.67).

O Bairro Moinhos têm em seu centro um parque conhecido popularmente como Parcão. Local de encontro, principalmente nos finais de semana, é ali que inúmeros moradores do bairro e da vizinhança vão fazer exercícios. Durante a semana, o movimento diminui no horário da tarde, aumentando após as 18h. As entrevistas foram realizadas no Parque e na parada de ônibus localizada na Av. Goethe esquina com a Av. 24 de Outubro. A coleta de dados durou praticamente um mês e foi realizada em dias de semana, no horário das 12h às 19h.

Nos primeiros dias, foi muito difícil o acesso aos pedestres que circulavam pelo local, principalmente quando estavam esperando o ônibus. Muitas entrevistas foram abandonadas na metade pela falta de tempo das pessoas em responder ao questionário. Passeando pelo parque, descobri que muitas das pessoas que o freqüentavam no horário da tarde não eram exatamente moradoras do bairro Moinhos, mas o conheciam muito bem, dando relatos minuciosos do funcionamento do trânsito no entorno do parque. Alguns eram moradores dos bairros limítrofes ao Moinhos, que são os bairros Boa Vista, Mont Serrat, Rio Branco, Independência e Floresta, que vinham fazer exercícios ou simplesmente descansar um pouco a cabeça. Outros trabalhavam no Shopping Moinhos ou no intenso comércio da Av. Goethe e da 24 de Outubro. Despertou minha atenção que a familiaridade, a propriedade com que falavam do trânsito do bairro era como a de pessoas que moravam no local. Por esse motivo, foi considerado válido que a amostra do Bairro Moinhos de Vento fosse ampliada para pessoas que moravam em locais adjacentes.

Caminhando pelo bairro, pode-se observar que todas as travessias do entorno do Parcão possuem sinalizas para pedestres, numa delas localizada na Av. Goethe, inclusive, o pedestre é direcionado por gradis a uma travessia segura. As calçadas são

mais largas, tanto as da Av. 24 de Outubro como as da Goethe, e das ruas no entorno, com rebaixo de meio-fio localizados nas travessias.

Uma questão que é importante ser destacada é em relação à hierarquia viária. A Av. Goethe é diferente do ponto de vista da hierarquia das ruas que a Rua Santana, por exemplo, e da própria Av. Jerônimo de Ornellas. A Av. Goethe é uma avenida que tem uma estrutura viária para suportar um fluxo muito mais intenso de veículos e, inclusive, suas travessias também estão planejadas para uma circulação mais intensa de pedestres. Também o fato do bairro Moinhos de Vento ser considerado um bairro nobre da cidade, faz com que a infraestrutura viária em suas ruas seja melhor do que em outros locais da cidade e com que suas ruas ganhem um “status” diferenciado. Já a Av. Ipiranga que, em termos de hierarquia viária, teria uma importância maior que a Av. Goethe pelos inúmeros bairros que interliga, pelas suas dimensões que são muito maiores, não possuem o mesmo “status”.

Assim, hierarquia viária e “status” são duas categorias que devem ser consideradas, uma vez que também vão influenciar nas decisões sobre os investimentos públicos que são destinados à organização dos espaços de circulação e à manutenção do mobiliário urbano.

## **CAPÍTULO 8**

### **Trânsito o pedestres: análise das percepções dos entrevistados sobre o trânsito**

#### **8.1 Perfil dos pedestres entrevistados e percepções gerais**

Para a apresentação do perfil dos entrevistados e das percepções gerais sobre o trânsito foram considerados todos os dados, não estabelecendo comparação por local de moradia. Esse estudo comparativo é desenvolvido na análise dos dados, para a qual será relevante comparar as representações sociais por região de moradia e demais parâmetros socioeconômicos.

Em relação à locomoção, como primeira opção 54% os entrevistados afirmaram utilizar o ônibus, seguido de 20% que andavam a pé e 18% de carro. Apenas 6% dos entrevistados afirmaram utilizar a moto como primeira opção e 2% a bicicleta. Como segunda opção na forma deslocamento, 33% dos entrevistados afirmou se deslocar a pé, 27% de ônibus, 20% de carro, 10% de lotação e 8% de táxi. Como terceira opção, 28% dos entrevistados afirmaram utilizar primeiro o táxi, a lotação e o andar a pé aparecem como segunda opção com 21% cada, 17% dos entrevistados afirmou andar de carro e de ônibus apenas 7%.

Em resposta à pergunta como prefere se locomover foi solicitado que os entrevistados optassem por pelo menos três tipos de meios de transporte que em tendo possibilidade utilizariam. Como primeira opção, 36% dos entrevistados afirmaram preferir o carro e 26% disseram preferir andar a pé. O ônibus aparece em terceiro lugar com 20%, seguido da lotação com 8%, da moto com 6% e do táxi com 4%. A segunda opção de preferência foi o ônibus com 36%, seguido pelo carro com 23%. Em terceiro e quarto lugar os entrevistados prefeririam andar de táxi, 13%, de lotação, 11%, a pé, 8% dos entrevistados, e 4% respondeu preferir moto ou outros meios de transporte nos quais foi citado o metrô. Na terceira opção de preferência, 26% dos entrevistados afirmaram que andariam a pé se pudessem, 18% de ônibus, 15% preferiria andar de lotação, 11% de carro, 7% de moto e 4% optou por outros meios de locomoção, nos quais novamente se inclui o metrô.

Em relação ao hábito de caminhar, mais da metade, 58%, respondeu que, sim, sempre caminha, 22% às vezes e 20% respondeu que nunca caminha. Dentre os motivos

que aparecem para caminhar, em primeiro lugar está para lazer (28%) e trabalho (28%) e 24% respondeu que caminha para fazer compras, 6% para estudo e 12% afirmou caminhar para outros fins. Nestes, alguns entrevistados citaram a questão da saúde física. Em segundo lugar, os entrevistados caminham para lazer (32%) e compras (32%), estudo (20%), trabalho e outros motivos aparecem com 8%. Em terceiro lugar, a opção de caminhar ocorre por lazer para 40% dos entrevistados, compras e trabalho com 20% cada, e, por último, estudo e outros com 10% cada.

A maioria dos entrevistados afirmou que caminha por opção. Ou seja, 70% teriam condições de deslocar-se de outras formas, mas gostam de caminhar, sendo que 66% afirmou fazer isso todos os dias, seguidos de 16% que caminham pelo menos 3 vezes por semana. Coerente com essas respostas, a maioria dos entrevistados se considerou um pedestre regular, 72%, e 48% afirmaram ter um grau de satisfação alto ao caminhar, sendo que 46% disse ter um grau de satisfação médio. 58% dos entrevistados afirmou planejar sempre seu trajeto aos caminhar.

Em relação ao conhecimento do Código de Trânsito Brasileiro, a metade dos entrevistados afirmou conhecer pouco e os outros 50% se dividiram entre os que conheciam muito, 24%, e nada, 26%. Quanto à forma como adquiriram esse conhecimento, 42% afirmou ter sido através de cursos, e 30% se dividiram eqüitativamente entre campanhas, família e escola. Para 26% dos entrevistados, esta pergunta não se adequou, uma vez que afirmaram não possuir nenhum conhecimento sobre o Código. Em resposta à pergunta sobre o direito que todo o cidadão tem de solicitar providências das autoridades, que são obrigadas a responder por escrito, 76% afirmou não ter esse conhecimento. Entretanto em relação à resposta sobre a obrigatoriedade do pedestre procurar uma faixa de segurança para atravessar a rua desde que esta esteja até 50m de distância, a maioria, 70%, afirmou ter conhecimento. 54% afirmou ter o hábito de fazer isso sempre e 26% às vezes. Também em relação a se o entrevistado se considerava uma pessoa que obedecia às leis de trânsito como pedestre, 58% afirmou que sim, sempre, e 38% às vezes. Apenas 4% afirmou não se considerar alguém que respeita as leis. Coerente com estas respostas, 54% dos entrevistados afirmou caminhar até uma sinaleira mais próxima quando quer atravessar a rua e o movimento de veículos não cessa, 38% afirmou que costuma aguardar pacientemente a possibilidade de atravessar mesmo estando num local sem semáforo e isto demorando mais tempo, e apenas 8% afirmou que tenta atravessar e fazer os veículos pararem para dar passagem.

Nas questões relacionadas ao trânsito como problema tanto para pedestres como para condutores, a maioria dos pedestres, 88%, considera o trânsito problemático e 72% sabe explicar o porquê dessa percepção. Entre os pedestres que também são motoristas, 32% consideram o trânsito problemático quando está dirigindo e a maioria sabe dizer o porquê. Para 66% dos entrevistados essa questão não foi colocada, uma vez que não eram motoristas.

Em relação às causas dos acidentes, a imprudência dos motoristas foi avaliada como causa alta por 82% dos entrevistados, a imprudência dos pedestres foi considerada causa alta por 54% e causa média por 32%, o desrespeito às leis de trânsito em geral foi considerado causa alta por 72% e causa média por 22%. Os problemas da estrutura viária na causa de acidentes foi considerado por 38% causa alta, por 30% causa média e por 26% causa baixa. Ainda em relação às causas de acidentes, foram apresentados quatro comportamentos de descumprimento de regras, dois relacionados à condição de motorista e dois à condição de pedestre, e solicitado que marcassem em ordem os dois que consideravam mais graves. Em primeiro lugar, 50% dos entrevistados respondeu que o ato de exceder o limite de velocidade é o que mais causa acidentes, seguido de ultrapassar o sinal vermelho com 20% e atravessar a rua no sinal vermelho com 12%. Como segunda opção, 34% respondeu atravessar a rua no sinal vermelho, 34%, também, ultrapassar o sinal vermelho como sendo as duas atitudes mais graves, seguidas de exceder o limite de velocidade com 18%.

O trabalho dos Agentes de Fiscalização de Trânsito e Transporte foi avaliado por 28% dos entrevistados como ruim, seguido de 24% que considerou bom e 20% que considerou regular. Em relação a esta questão são apresentadas na parte de análise dos dados as respostas sobre o porquê dessa opinião dos entrevistados em relação ao trabalho dos Agentes, problematizando qual é a visão que os entrevistados em geral possuem do papel deles no trânsito. Em relação às ações de educação para o trânsito realizadas em Porto Alegre, foi solicitado que os entrevistados citassem alguma da qual lembravam e 52% não lembrou de nenhuma campanha. Dos 48% restantes, a maioria citou a Campanha da Mão, realizada entre 2009 e 2010 pela Prefeitura Municipal de Porto Alegre.

Foi apresentado até o momento o perfil dos entrevistados no que tange à primeira parte do questionário, as representações sociais dos entrevistados sobre sua ação e a dos outros. A seguir, serão apresentados os dados relacionados às percepções sobre seu deslocamento a trabalho, estudo e lazer, sobre o espaço público de circulação

e os diferentes elementos que o compõem, como placas de sinalização, paradas e corredores de ônibus, travessias, faixas de segurança, elementos de acessibilidade, e a questão da mobilidade e da segurança no trânsito.

As perguntas relacionadas à avaliação dos entrevistados sobre o tempo e o custo de percurso em suas atividades cotidianas como trabalho, estudo e lazer foram avaliadas da seguinte forma: 32% dos entrevistados avaliou como adequado o tempo de percurso para trabalho e 30% como inadequado, para 38% essa pergunta não se adequou, uma vez que não trabalhava. Para estudo, 26% avaliou como adequado e 8% como inadequado. Para 66% essa pergunta também não se adequou porque não estava estudando. Sobre o tempo de percurso para lazer, a maioria, 72%, considerou um tempo adequado. Em relação ao custo desses deslocamentos, 32% dos que trabalhavam considerou adequado e 30% achou um custo alto demais. Para estudo, 18% considerou adequado e 16% inadequado. Para lazer, a maioria, 68% considerou que o que gasta nesse deslocamento é adequado.

Sobre o planejamento de trânsito da cidade, 44% considera regular, 26% bom, 20% ruim e apenas 2% considera muito bom. Em relação à distribuição das faixas de segurança de pedestres na cidade e os locais onde estão instaladas, 40% considerou regular, 38% bom, 18% ruim e 2% muito bom. O estado de conservação das faixas de segurança foi avaliado por 48% dos entrevistados como bom, 28% avaliou como ruim e 24% regular.

Os entrevistados avaliaram da seguinte forma o mobiliário urbano no tange à sinalização de pedestres: 34% consideraram a conservação das placas regular, 28% bom, 28% ruim e 10% não soube responder. As paradas de ônibus foram avaliadas por 36% como regular e pelo mesmo percentual como ruim, 28% avaliou como estando em boa conservação. Os corredores de ônibus foram avaliados por 34% dos entrevistados como bom, 34% avaliou como ruim e 28% como regular. Em relação às sinaleiras e ao tempo de travessia, para 50% dos entrevistados estão em bom estado de conservação, entretanto, 46% considera pouco o tempo de travessia.

A conservação das calçadas foi avaliada por 50% dos entrevistados como ruim, 28% avaliou como regular e 18% como bom. A pergunta sobre acessibilidade está relacionada também à qualidade das calçadas e 52% respondeu que considera ruim a acessibilidade pelos locais onde transita, 26% como regular e 20% como bom. Em relação à possibilidade de mobilidade urbana considerando seu local de moradia, 46% avaliou como bom, 36% regular, 10% ruim, e 4% muito bom. A segurança ao transitar,

ou seja, segurança relacionada às questões do trânsito, não a segurança em geral, foi avaliada por 42% como regular, 32% como ruim e 24% como bom.

A última pergunta referente foi se o entrevistado já tinha registrado reclamação sobre trânsito ou transporte e a maioria, 80%, afirmou que não.

## **8.2 Análise das percepções dos pedestres sobre o trânsito**

Os dados foram analisados a partir do quadro apresentado no item 2.3 deste trabalho que apresenta o modelo de análise das representações sociais de pedestres, no qual foram expostas as dimensões, as variáveis e os indicadores formulados a partir dos conceitos de ação e espaço público. Na primeira parte da análise é, inicialmente, apresentado o perfil dos entrevistados por local de moradia e, mais adiante, é analisado o perfil dos entrevistados por região e a partir do modo de deslocamento, focando em dimensões referentes à condição de pedestre. Na segunda parte é apresentada a análise dos indicadores relacionados com as representações sociais dos entrevistados a partir dos conceitos de espaço público e ação, buscando responder as interrogações iniciais da pesquisa a partir das hipóteses formuladas para cada uma delas.

### **8.2.1 Características dos entrevistados por local de moradia**

Os entrevistados da Vila Planetário eram na sua maior parte mulheres representando 64% da amostra, esse mesmo percentual foi de entrevistados do sexo masculino na região do bairro Moinhos de Vento. Em relação à idade, 64% dos entrevistados do bairro Moinhos estava na faixa etária de 18 a 30 anos, seguidos 20% de 31 a 35 anos. Na Vila Planetário, 40% se encontrava na faixa etária de 18 a 30 anos, seguidos de 28% na faixa etária de 46 a 59 anos. Uma das diferenças que os dados apontaram entre os entrevistados de um local e outro apresentou-se em relação ao parâmetro possuir Carteira de Habilitação. Como pode ser observado na Tabela 1<sup>18</sup>, a maior parte dos entrevistados do bairro Moinhos possuía Carteira de Habilitação e a grande maioria dos entrevistados da Vila Planetário não. Este dado torna-se relevante mais adiante quando são analisadas as percepções sobre o espaço de circulação.

---

<sup>18</sup> A título de esclarecimento, todas as Tabelas apresentadas neste estudo são de autoria própria e foram elaboradas a partir dos dados empíricos coletados na pesquisa de campo.

**Tabela 1. Local onde foi realizada a coleta de dados \* Possui Carteira de Habilitação**

		Possui Carteira de Habilitação		
		Sim	Não	Total
Local onde foi realizada a coleta de dados	Moinhos	56.0%	44.0%	100.0%
	Vila Planetário	12.0%	88.0%	100.0%
Total		34.0%	66.0%	100.0%

Em relação à ocupação, 72% dos entrevistados do bairro Moinhos desenvolviam algum trabalho, sendo que as ocupações eram bastante diversificadas e englobavam desde assistente comercial, engenheiro, garçom, manutenção técnica, babá, empresário, professor, auditor, analista de sistemas, farmacêutico, fiscal de logística até jornalista. Dentre os entrevistados da Vila Planetário, 56% trabalhava desenvolvendo atividades como doméstica, autônomo na área de alvenaria, recolhendo lixo reciclável, comerciaria, marceneiro, auxiliar de escritório, segurança, atendente de loja, vigilante, funileiro, auxiliar de serviços gerais e uma das entrevistadas trabalhava como coordenadora da Creche da comunidade, a única entrevistada que possuía Ensino Superior e que morava próximo à comunidade, na Av. Ipiranga.

Quando analisados os parâmetros estudo e renda, percebe-se que existe uma relação de desigualdade no que tange a estas duas questões entre os dois locais, como pode ser observado na Tabela 2. Primeiro, porque a maior parte dos entrevistados da Vila Planetário possuía apenas o Ensino Fundamental incompleto ou completo, totalizando 64% dos entrevistados, sendo que entre os entrevistados do bairro Moinhos, 52% possuía Ensino Superior completo ou incompleto. Segundo, porque mesmo considerando que a maioria dos entrevistados das duas regiões não estudava, esse percentual é muito maior entre os entrevistados da Vila Planetário representando 84% dos entrevistados, enquanto que entre os entrevistados do bairro Moinhos é de 52%.

**Tabela 2. Tabela Local onde foi realizada a coleta de dados \* Grau de escolaridade**

		Grau de escolaridade						Total
		Ensino Fundamental incompleto	Ensino Fundamental	Ensino Médio incompleto	Ensino Médio completo	Ensino Superior incompleto	Ensino Superior completo	
Local onde foi realizada a coleta de dados	Moinhos		4.0%	8.0%	36.0%	16.0%	36.0%	100.0%
	Vila Planetário	44.0%	20.0%	20.0%	12.0%	4.0%		100.0%
Total		22.0%	12.0%	14.0%	24.0%	10.0%	18.0%	100.0%

### **8.2.2 Características socioeconômicas dos locais pesquisados**

Como forma de compreender um pouco mais os dados referentes a escolaridade e renda, foram pesquisados os dados disponíveis no Banco Estatístico do Observatório de Porto Alegre (PMPA, 2010). Todos os dados que estão georreferenciados nesse banco estatístico são dados do ano 2000. Como um dos objetivos desta pesquisa constituía-se em procurar indicadores socioeconômicos dos locais nos quais foi realizado o trabalho de campo, inicialmente estes locais foram localizados no banco estatísticos e situados na região da cidade correspondente. Os dois encontravam-se na região Centro, entretanto apresentavam pequenas diferenças em seus indicadores de renda e grau de escolaridade. Provavelmente, se houvesse acesso a dados georreferenciados especificamente sobre a Vila Planetário, possivelmente diferenças mais significativas apareceriam, não apenas em relação ao bairro Moinhos como também em relação ao próprio bairro Santana.

Em relação ao parâmetro educação, os dados do Observatório (PMPA, 2010) apontam que o índice de alfabetização da região Centro da cidade era no ano 2000 de 99%. No bairro Moinhos de Vento, uma das regiões com melhores indicadores sociais da cidade este índice era de 99,3%, um pouco acima do da região Centro. Foram analisados estes mesmos dados no bairro Santana, onde está localizada a Vila Planetário, uma vez que não se tem acesso a dados específicos da Vila, e o índice de alfabetização, que é de 99%, fica um pouco abaixo que no bairro Moinhos, mas não apresenta diferenças significativas porque os dois bairros estão na mesma região da cidade (PMPA, 2010). A taxa de analfabetismo dos dois bairros é a mesma, 0,4 a 2,2 e a escolaridade média dos responsáveis em anos de estudo no bairro Moinhos, em 2000, era entre 12,07 a 13,97, enquanto que no bairro Santana essa taxa era de 9,35 a 10,75 anos (PMPA, 2010).

Quando analisados os dados sobre rendimento médio em salários mínimos dos responsáveis por domicílios no ano 2000, no bairro Moinhos, o índice é de 25 a 30 salários mínimos, enquanto que no bairro Santana a renda média é de 10 a 15 salários mínimos. Apesar de serem dados do ano 2000, é possível estabelecer uma relação aproximada com os dados da pesquisa. Como pode ser observado na Tabela 3, praticamente a metade dos entrevistados da Vila Planetário, 48%, recebiam menos de 2 salários mínimos e 24% não possuía renda. No bairro Moinhos a situação socioeconômica dos entrevistados é bem melhor, a maioria, 48% recebe entre 4 e 5 salários e 28% mais de 6 salários mínimos.

**Tabela 3. Local onde foi realizada a coleta de dados \* Renda mensal**

		Renda mensal					NS	NR	Total
		menos de 2 salários mínimos	Entre 2 e 3 salários mínimos	Entre 4 e 5 salários mínimos	Mais de 6 salários mínimos	sem renda			
Local onde foi realizada a coleta de dados	Moinhos	4.0%	16.0%	48.0%	28.0%			4%	100.0%
	Vila Planetário	48.0%	24.0%			24.0%	4.0%		100.0%
Total		26.0%	20.0%	24.0%	14.0%	12.0%	2.0%	2%	100.0%

Estes dados apresentados são sensitivos e contribuíram para traçar um perfil dos entrevistados por local de moradia. Agora serão apresentados os dados referentes a como os entrevistados costumam locomover-se e quais são as características e as percepções dos entrevistados sobre seu andar a pé.

### 8.2.3 Percepções dos entrevistados sobre locomoção

Quando analisadas as opções relacionadas a como os entrevistados costumam locomover-se, os dados apontam que a maior parte dos entrevistados, 68%, da Vila Planetário utiliza o ônibus como primeira opção. Este percentual diminui significativamente entre os entrevistados do bairro Moinhos, entretanto, o ônibus continua sendo a primeira opção para 32% destes, seguido pelo carro utilizado por 32%. Na Vila Planetário apenas 4% dos entrevistados utiliza o carro como primeira opção. Destaca-se nos dados que 28% dos entrevistados do bairro Moinhos declarou deslocar-se a pé em primeiro lugar como mostra a Tabela 4.

**Tabela 4. Local onde foi realizada a coleta de dados \* Em ordem de uso, como costuma se locomover?**

		Em ordem de uso, como costuma se locomover?					Total
		A pé	Ônibus	Carro	Bicicleta	Moto	
Local onde foi realizada a coleta de dados	Moinhos	28.0	40.0	32.0			100.0
	Vila Planetário	12.0	68.0	4.0	4.0	12.0	100.0
Total		20.0	54.0	18.0	2.0	6.0	100.0

Quando a pergunta foi como prefere se locomover, o número de entrevistados do bairro Moinhos que preferiria andar a pé (32%) aumenta a como costuma se locomover, mas fica igual aos que optam por andar de carro (32%). Em segunda opção para estes entrevistados ficaram o ônibus com 16% e a locomoção com 14%. Já entre os entrevistados

da Vila Planetário 40% afirmou preferir o automóvel como meio de deslocamento, ou seja, 10 vezes mais pessoas em relação a costumar se locomover de carro preferem este meio de transporte. Em segundo lugar o ônibus com 24% e em terceiro lugar a pé com 20%, como pode ser observado na Tabela 5.

**Tabela 5. Local onde foi realizada a coleta de dados \* Em ordem de preferência, como prefere se locomover?**

		Em ordem de preferência, como prefere se locomover?						
		A pé	Ônibus	Carro	Lotação	Táxi	Moto	Total
Local onde foi realizada a coleta de dados	Moinhos	32.0%	16.0%	32.0%	12.0%	4.0%	4.0%	100.0%
	Vila Planetário	20.0%	24.0%	40.0%	4.0%	4.0%	8.0%	100.0%
<b>Total</b>		<b>26.0%</b>	<b>20.0%</b>	<b>36.0%</b>	<b>8.0%</b>	<b>4.0%</b>	<b>6.0%</b>	<b>100.0%</b>

#### 8.2.4 Percepções dos entrevistados sobre o andar a pé

Buscou-se, também, captar percepções dos entrevistados sobre o ato de caminhar, o quanto caminha, para quê caminha prioritariamente, se considera suas caminhadas eventuais ou regulares, como se sente ao caminhar, qual seu grau de satisfação, com que regularidade caminha e se ao fazer isso costuma planejar seu trajeto.

Perguntados sobre o hábito de caminhar percebe-se que coerentemente com a opção que mostra que uma parcela significativa dos entrevistados do bairro Moinhos desloca-se a pé ou preferiria fazê-lo se pudesse, é muito maior o percentual de entrevistados deste bairro que costuma caminhar em comparação com os da Vila Planetário. 72% dos entrevistados do Moinhos disseram caminhar sempre, enquanto que na Vila Planetário esse percentual é de 44%. Entretanto quando perguntados sobre para que caminham, percebe-se que o percentual significativo de entrevistados que andam a pé como primeira alternativa de deslocamento no bairro Moinhos está relacionado, como pode ser observado na Tabela 3, principalmente a caminhadas de lazer, diferentemente do que ocorre entre os entrevistados da Vila Planetário, cujos percentuais maiores se dividem entre caminhadas para compras e trabalho.

**Tabela 6. Local onde foi realizada a coleta de dados \* Para que você caminha?**

		Para que você caminha?					Total
		lazer	compras	trabalho	estudo	outros	
Local onde foi realizada a coleta de dados	Moinhos	48.0%	16.0%	24.0%	4.0%	8.0%	100.0%
	Vila Planetário	8.0%	32.0%	32.0%	8.0%	20.0%	100.0%
Total		28.0%	24.0%	28.0%	6.0%	14.0%	100.0%

Em relação à pergunta se caminha por necessidade ou por opção, a maioria dos entrevistados tanto do bairro Moinhos como da Vila Planetário responderam que o fazem por opção. Este percentual é um pouco maior, 76%, entre os entrevistados do bairro Moinhos, mas bastante representativo também entre os entrevistados da Vila Planetário, onde 64% responderam que caminham por opção. É importante destacar que, durante a aplicação dos questionários ficou muito presente o que de alguma forma está sendo traduzido pelos dados. As pessoas gostam de caminhar, mesmo quando esse gostar soma-se a questões econômicas. Elas entendem que faz bem física e mentalmente caminhar e seu grau de satisfação ao caminhar é entre médio e alto. Poucos responderam que caminhavam por necessidade de saúde, e nos que fazem por esse motivo, percebia-se que acabava sendo para eles uma opção também, uma vez que sabiam que isso lhes traria benefícios.

Também é importante problematizar é que apesar destas percepções positivas do ato de caminhar, nos modos de deslocamento o andar a pé não aparece de forma significativa como opção a trabalho pelo menos. Dentre os entrevistados do bairro Moinhos, como foi dito acima, as caminhadas estão relacionadas mais ao lazer. Entretanto, esses mesmos entrevistados, se pudessem escolher, a maioria se dividiria entre os que optariam pelo automóvel como meio de deslocamento e os que gostam de andar a pé, como foi observado anteriormente.

De qualquer forma é importante ressaltar que a maioria dos entrevistados, 76% dos da Vila Planetário e 68% dos do bairro Moinhos, se considera um pedestre regular. Também a maior parte dos entrevistados, 68% do bairro Moinhos e 64% dos da Vila Planetário, afirmou caminhar todos os dias. Eles costumam planejar seus trajetos, verificar quais os lugares por onde é mais seguro e agradável transitar. Estes dados se traduzem também nas respostas sobre o grau de satisfação ao caminhar, onde a maioria dos entrevistados considerou ter grau médio ou alto de satisfação, como pode ser observado na Tabela 7.

**Tabela 7. Local onde foi realizada a coleta de dados \* Qual seu grau de satisfação ao caminhar?**

		Qual seu grau de satisfação ao caminhar?			Total
		baixo	médio	alto	
Local onde foi realizada a coleta de dados	Moinhos	4.0%	48.0%	48.0%	100.0%
	Vila Planetário	8.0%	44.0%	48.0%	100.0%
Total		6.0%	46.0%	48.0%	100.0%

### 8.2.5 Valorização das regras e normas no trânsito

Sobre dimensões comportamentais relacionadas à valorização das regras e às práticas de deslocamento dos entrevistados tanto na condição de pedestre como de motorista, foram analisadas questões como obediência aos sinais de trânsito, cumprimento das normas e regras, a justeza das normas estabelecidas e materializadas na prática sua cobrança na atuação da Fiscalização de Trânsito e Transporte e a autonomia da ação dos entrevistados quando são colocadas situações nas quais tiveram que avaliar como agiriam.

O conhecimento dos entrevistados sobre o Código de Trânsito foi avaliado como pouco pela maior parte dos entrevistados, independentemente da região. Entretanto, quando analisadas as respostas daqueles que afirmaram conhecer muito ou nada verifica-se a diferença entre os entrevistados de uma região e outra. 32% dos entrevistados do bairro Moinhos afirmaram conhecer muito do Código, enquanto que 40% dos entrevistados da Vila Planetário afirmaram não conhecer nada. Estes dados, que podem ser observados na Tabela 8, devem ser pensados relacionando-os com o fato de que a maioria dos entrevistados do bairro Moinhos é motorista também, ao contrário do que ocorre com os da Vila Planetário.

**Tabela 8. Local onde foi realizada a coleta de dados \* Você conhece o Código de Trânsito Brasileiro?**

		Você conhece o Código de Trânsito Brasileiro?			Total
		muito	pouco	nada	
Local onde foi realizada a coleta de dados	Moinhos	32.0%	56.0%	12.0%	100.0%
	Vila Planetário	16.0%	44.0%	40.0%	100.0%
Total		24.0%	50.0%	26.0%	100.0%

É importante salientar que o Código de Trânsito estabelece as regras e normas a serem cumpridas por todos os que integram o trânsito, sendo eles, os pedestres, os passageiros e os condutores. Além disso, estabelece regras muito claras para a circulação de bicicletas e carroças, por exemplo. Ou seja, o Código não é apenas para conhecimento dos motoristas. O que ocorre no Brasil diferentemente de outros países é que ainda não estão regulamentadas as regras para pedestres e por isso estes não são fiscalizados.

Coerente com isso, quando perguntado através de que meio o entrevistado obteve seu conhecimento sobre o Código, 60% dos entrevistados do bairro Moinhos respondeu que foi através de cursos, enquanto que apenas 24% dos da Vila Planetário foi por esse meio. A Tabela 9 reforça estes dados demonstrando que quem possui Carteira de Habilitação, a princípio, afirma que tem um conhecimento maior sobre o Código do que aquele que não possui.

**Tabela 9. Possui Carteira de Habilitação \* Você conhece o Código de Trânsito Brasileiro?**

		Você conhece o Código de Trânsito Brasileiro?			Total
		muito	pouco	nada	
Possui Carteira de Habilitação	Sim	52.9%	47.1%		100.0%
	Não	9.1%	51.5%	39.4%	100.0%
Total		24.0%	50.0%	26.0%	100.0%

Outro meio de conhecimento que poderia atingir um número maior de pessoas, entre elas, aquelas que não possuem Carteira de Habilitação seria a mídia onde são veiculadas as campanhas de trânsito. Em relação a esta questão e buscando saber o quanto as campanhas realizadas em Porto Alegre chegam até esses entrevistados, foi solicitado que citassem uma ação de educação para o trânsito realizada em Porto Alegre. A maioria dos entrevistados do bairro Moinhos lembrava de alguma campanha, citando desde a Campanha da Mão, desenvolvida pela Prefeitura de Porto Alegre, até as atividades da Fundação Thiago Gonzaga. Entretanto, entre os moradores da Vila Planetário este percentual é bem menor, 36% como pode ser observado na Tabela 10. A principal ação de educação para o trânsito citada por estes entrevistados foi a Campanha da Mão, mas com sérias críticas por tentarem fazer o sinal e não serem respeitados pelos motoristas, ou confundindo ela com uma nova Lei implementada pela Prefeitura. Outra atividade citada foi a dos Agentes de Fiscalização nas escolas orientando as crianças.

**Tabela 10. Local onde foi realizada a coleta de dados \* Cite uma ação de educação para o trânsito realizada em POA:**

		Cite uma ação de educação para o trânsito realizada em POA:		Total
		sabe	não sabe	
Local onde foi realizada a coleta de dados	Moinhos	60.0%	40.0%	100.0%
	Vila Planetário	36.0%	64.0%	100.0%
Total		48.0%	52.0%	100.0%

Quando cruzados os dados sobre conhecimento do Código com grau de escolaridade, 89,9% dos entrevistados com Ensino Fundamental incompleto afirmaram conhecer pouco ou nada do Código, 83,3% com Ensino Médio completo afirmaram conhecer pouco ou muito do Código e 100% dos entrevistados com Ensino Superior completo afirmaram também conhecer pouco ou muito do Código. Estes dados reforçam a ideia de que em relação a este tipo de conhecimento, tão importante para garantir vida no trânsito, seu acesso é desigual no que diz respeito a como estão sendo utilizados os meios disponíveis para que ele ocorra e está relacionado com o grau de escolaridade.

Buscando medir o grau de conhecimento foram realizadas perguntas referentes a tipos de sinalização, de punição e normas de trânsito. Sobre sinalizações, 52% dos entrevistados citou a placa de PARE, alguns citaram Proibido Estacionar, Conversão, Estreitamento de pista, Permitido Estacionar. 6% apenas citou sinalizações referentes ao pedestre como Escola e Faixa de Segurança, e 8% não soube citar nenhuma placa de sinalização. Foi solicitado que citassem um tipo ação no trânsito que era passível de punição. 76% citou ações referentes à condição de motorista como dirigir alcoolizado, ultrapassar o sinal vermelho, falar ao celular etc. 6% citou ações referentes ao pedestre, foram elas, desobedecer ao semáforo, atravessar a rua no sinal fechado e desrespeito à faixa de segurança, e 18% dos entrevistados não soube citar nenhuma atitude passível de punição.

Quando solicitado que citassem uma norma de trânsito, é importante observar que, novamente, verifica-se que a maior parte, 62%, citou normas referentes à condição de motoristas, entre elas, o uso do cinto de segurança, não falar ao celular, sinalizar antes de dobrar, parar antes da faixa de segurança, não estacionar em local proibido etc., 30% dos entrevistados não soube citar nenhuma norma, mas o comentário de uma das

entrevistadas chama a atenção “A minha regra, eu queria que todo o motorista respeitasse como o pedestre respeita” e acrescentou “Essa nova lei que tem agora (referindo-se à Campanha da Mão) muitos não respeitam”. Também é importante observar que 80% dos entrevistados que não soube citar nenhuma norma eram moradores da Vila Planetário.

Sobre a possibilidade de solicitar providências das autoridades de trânsito e destas serem obrigadas a responder, 72% dos entrevistados do bairro Moinhos e 80% dos da Vila Planetário afirmaram desconhecer esse direito. Quando esses dados são cruzados com grau de escolaridade verifica-se, como pode ser observado na Tabela 11 que, embora entre os entrevistados com Ensino Fundamental incompleto, Ensino Médio completo e Ensino Superior completo, alguns responderam ter esse conhecimento e, dentre ele, o maior percentual é de quem não possui o Ensino Fundamental.

**Tabela 11. Grau de escolaridade \* Você sabia que conforme o CTB todo o cidadão tem direito de solicitar providências das autoridades, que são obrigada a responder por escrito?**

		Você sabia que conforme o CTB todo o cidadão tem direito de solicitar providências das autoridades, que são obrigada a responder por escrito?		
		sim	não	Total
Grau de escolaridade	Ensino Fundamental incompleto	45.5%	54.5%	100.0%
	Ensino Fundamental		100.0%	100.0%
	Ensino Médio incompleto		100.0%	100.0%
	Ensino Médio completo	33.3%	66.7%	100.0%
	Ensino Superior incompleto		100.0%	100.0%
	Ensino Superior completo	33.3%	66.7%	100.0%
<b>Total</b>		<b>24.0%</b>	<b>76.0%</b>	<b>100.0%</b>

Como os entrevistados que não possuem Ensino Fundamental completo são todos da Vila Planetário, especulou-se que este dado poderia estar relacionado ao fato de que os moradores deste local teriam um histórico de reivindicar do poder público ações de melhorias na comunidade e entre elas, do trânsito. Reforçou esta especulação o conhecimento da história de luta da Vila Planetário e o relato de alguns entrevistados sobre como a comunidade se envolveu na solicitação de providências da prefeitura para a questão da travessia insegura das crianças que iam para a escola pela Rua Santana. Mas os dados apontam que a maioria dos entrevistados em geral nunca registrou reclamação ao poder público e os que fizeram representaram 12% dos entrevistados da

Vila Planetário e 24% dos do bairro Moinhos. Entretanto quando observados esses dados pelo parâmetro grau de escolaridade, verifica-se, como pode ser observado na Tabela 12, que existe uma correlação.

**Tabela 12. Grau de escolaridade \* Em alguma ocasião registrou reclamação do serviço de transporte público ?**

		Em alguma ocasião registrou reclamação do serviço de transporte público?			Total
		Sim	Não	NS	
Grau de escolaridade	Ensino Fundamental incompleto		90.9%	9.1%	100.0%
	Ensino Fundamental	16.7%	83.3%		100.0%
	Ensino Médio incompleto	14.3%	85.7%		100.0%
	Ensino Médio completo	25.0%	75.0%		100.0%
	Ensino Superior incompleto	20.0%	80.0%		100.0%
	Ensino Superior completo	33.3%	66.7%		100.0%
<b>Total</b>		<b>18.0%</b>	<b>80.0%</b>	<b>2.0%</b>	<b>100.0%</b>

Quanto menor o grau de escolaridade, menor é o índice de entrevistados que registraram algum tipo de reclamação de trânsito e transporte. Quando cruzados os dados sobre renda e registro de reclamação percebe-se que ocorre a mesma correlação, como pode ser observado na Tabela 13. 28,6% dos entrevistados que recebiam mais de 6 salários mínimos já haviam feito algum tipo de reclamação. Esse percentual cai para 15,4% entre os que recebem menos de 2 salários e 100% dos entrevistados sem renda nunca fizeram alguma reclamação sobre trânsito ou transporte ao poder público.

**Tabela 13. Renda mensal \* Em alguma ocasião registrou reclamação do serviço de transporte público ?**

		Em alguma ocasião registrou reclamação do serviço de transporte público?			Total
		Sim	Não	NS	
Renda mensal	menos de 2 salários mínimos	15.4%	84.6%		100.0%
	Entre 2 e 3 salários mínimos	10.0%	90.0%		100.0%
	Mais de 6 salários mínimos	28.6%	71.4%		100.0%
	sem renda		100.0%		100.0%
	NS			100.0%	100.0%
	NR		100.0%		100.0%
<b>Total</b>		<b>18.0%</b>	<b>80.0%</b>	<b>2.0%</b>	<b>100.0%</b>

Percebe-se, assim, que quanto maior o nível de escolaridade e renda dos entrevistados, maior a predisposição a entrar em contato com o poder público para reclamar de alguma ocorrência de trânsito ou transporte. É importante ressaltar que estes números não são na sua maioria de pessoas que possuem Carteira de Habilitação, ou seja, não estão vinculados à condição de motorista, pois entre estes, apenas 17,6% em alguma ocasião registrou reclamação.

Ainda sobre o Código de Trânsito, com relação à obrigatoriedade dos pedestres de procurar uma faixa de segurança para atravessar a rua desde que esta esteja até 50m de distância, 76% dos entrevistados do bairro Moinhos e 64% dos da Vila Planetário responderam que tinham conhecimento. Buscando verificar se haveria diferenças de respostas relacionadas ao grau de escolaridade, os cruzamentos desses dados indicam que não existem diferenças significativas. 72,7% dos entrevistados com Ensino Fundamental incompleto afirmaram conhecer essa estipulação do Código, bem como, 100% com Ensino Fundamental completo, 58,3% com Ensino Médio completo, 80% dos que possuíam Ensino Superior incompleto e 77,8% dos que possuíam Superior completo.

Quando perguntado se os entrevistados costumam fazer isso e se consideram-se pessoas que respeitam as leis de trânsito como pedestres, verificou-se que não houve diferenças relevantes relacionadas ao parâmetro renda, a maioria, com exceção daqueles que recebem entre 4 e 5 salários, respondeu que costuma respeitar sempre. Quando esses dados foram cruzados com o parâmetro grau de escolaridade, verificou-se que também não existiam diferenças relevantes. 66,3% dos que possuem apenas o Ensino Fundamental incompleto, bem como 66,7% dos que possuem Ensino Superior completo afirmaram fazer isso sempre. Da mesma forma, 72,7% dos entrevistados com Ensino Fundamental incompleto e 55,6% com Ensino Superior completo afirmou respeitar sempre as leis de trânsito como pedestre. Quando estes dados foram cruzados com o parâmetro renda, ocorre uma pequena diferença. 85,7% entre os que recebem mais de 6 salários afirmou considerar-se pessoas que sempre respeitam as leis de trânsito, da mesma forma que 61,5% dos entrevistados que recebem menos de 2 salários. Em todos os níveis de renda, com exceção dos que recebem entre 4 e 5 salários, a maioria se considera pessoas que respeitam sempre as leis como pedestres.

### 8.2.6 Percepções sobre os conflitos, as dificuldades e os cuidados no trânsito

Os conflitos que muitas vezes se estabelecem entre motoristas e pedestres no trânsito estão relacionados às percepções que os entrevistados têm da comunicação, mediada por sinais de trânsito, que se estabelece ou não quando se relacionam no trânsito. A maior parte dos entrevistados da Vila Planetário, 64%, como do bairro Moinhos, 68%, não confia na atitude do motorista. Quando esses dados são analisados pelo parâmetro renda, verifica-se que não há diferenças relevantes, aumenta um pouco naqueles que recebem menos de 2 salários mínimos, 84,6%, em relação àqueles que recebem mais de 6 salários, 71,4%, mas todos em geral afirmaram não confiar nunca na atitude do motorista ao atravessar as ruas. A mesma correlação existe quando esses dados são cruzados com o parâmetro grau de escolaridade. 62,7% dos que possuem Ensino Fundamental incompleto e 71,4% dos que possuem Ensino fundamental completo afirmaram nunca confiar, da mesma forma que 66,7% dos que possuem Ensino Superior completo.

Sobre a atitude dos entrevistados que querem atravessar a rua e o movimento de veículos não cessa, percebe-se uma diferença significativa entre os entrevistados dos diferentes locais. A atitude mais prudente dos pedestres é aquela que lhe garantiria, pode-se dizer uma travessia “mais digna” e segura, uma vez que o local definido para atravessar a rua é a faixa de segurança, seria que procurassem uma sinaleira mais próxima. Em não havendo, claro que a atitude mais prudente é aguardar pacientemente o melhor momento de realizar a travessia. A maioria dos entrevistados, 68%, do bairro Moinhos respondeu que procura o local apropriado para atravessar, enquanto que entre os entrevistados da Vila Planetário, 44% afirmou que opta pela segunda opção: aguardar pacientemente a possibilidade de atravessar, enquanto que 16% tenta atravessar e fazer os veículos pararem, como pode ser observado na Tabela 14.

**Tabela 14. Local onde foi realizada a coleta de dados \* Se você quer atravessar a rua e o movimento de veículos não cessa, o que você faz?**

		Se você quer atravessar a rua e o movimento de veículos não cessa, o que você faz?			
		Aguarda pacientemente a possibilidade de atravessar	Caminha até uma sinaleira mais próxima	Tenta atravessar e fazer os veículos pararem	Total
Local onde foi realizada a coleta de dados	Moinhos	32.0%	68.0%		8
	Vila Planetário	44.0%	40.0%	16.0%	100.0%
Total		38.0%	54.0%	8.0%	100.0%

Estes dados podem ser melhor compreendidos quando cruzados com o grau de escolaridade, como pode ser observado na Tabela 15. Embora a maioria dos entrevistados que possuem o Ensino Fundamental incompleto, 54%, tenha uma atitude de cuidado maior no trânsito caminhando até uma sinaleira mais próxima, é justamente, uma parcela destes entrevistados, 36,4%, que tenta atravessar e fazer os veículos pararem, adotando uma atitude de risco. Também pode ser observado que 88,9% dos entrevistados com Ensino Superior afirmaram optar por ter uma atitude de maior cuidado ao atravessarem a rua.

**Tabela 15. Grau de escolaridade \* Se você quer atravessar a rua e o movimento de veículos não cessa, o que você faz?**

		Se você quer atravessar a rua e o movimento de veículos não cessa, o que você faz?			
		Aguarda pacientemente a possibilidade de atravessar	Caminha até uma sinaleira mais próxima	Tenta atravessar e fazer os veículos pararem	Total
Grau de escolaridade	Ensino Fundamental incompleto	9.1%	54.5%	36.4%	100.0%
	Ensino Fundamental	66.7%	33.3%		100.0%
	Ensino Médio completo	58.3%	41.7%		100.0%
	Ensino Superior incompleto	60.0%	40.0%		100.0%
	Ensino Superior completo	11.1%	88.9%		100.0%
Total		38.0%	54.0%	8.0%	100.0%

Essa atitude de risco ao qual se colocam os entrevistados com menor grau de escolaridade, também é perceptível quando esses dados são cruzados com o parâmetro renda. Como pode ser observado na Tabela 16, à medida que a renda aumenta, aumenta também a atitude de cuidado. Entre os entrevistados que recebem menos de 2 salários mínimos, apenas 38,5% caminha até uma sinaleira mais próxima, este percentual se mantém baixo quando observado o índice dos que não possuem renda, apenas 33%. Também é entre os entrevistados de menor renda que encontram-se os percentuais dos que tentam atravessar e fazer os veículos pararem, da mesma forma que entre os que possuem menor grau de escolaridade. Em contraposição, 71,4% dos entrevistados que recebem mais de 6 salários afirmaram caminhar até uma sinaleira mais próxima.

**Tabela 16. Renda mensal \* Se você quer atravessar a rua e o movimento de veículos não cessa, o que você faz?**

		Se você quer atravessar a rua e o movimento de veículos não cessa, o que você faz?			
		Aguarda pacientemente a possibilidade de atravessar	Caminha até uma sinaleira mais próxima	Tenta atravessar e fazer os veículos pararem	Total
Renda mensal	menos de 2 salários mínimos	53.8%	38.5%	7.7%	100.0%
	Entre 2 e 3 salários mínimos	20.0%	60.0%	20.0%	100.0%
	Entre 4 e 5 salários mínimos	41.7%	58.3%		100.0%
	Mais de 6 salários mínimos	28.6%	71.4%		100.0%
	sem renda	50.0%	33.3%	16.7%	100.0%
	NR		100.0%		100.0%
Total		38.0%	54.0%	8.0%	100.0%

Em relação à faixa etária, os dados não apresentam diferenças relevantes. A maior parte dos entrevistados de todas as faixas etárias, afirmou caminhar até uma sinaleira mais próxima. Este percentual é maior na faixa etária de 46 a 59 anos, 63,6%, e as faixas etárias 18 a 30 anos e 31 a 45 anos, são as que apresentaram percentuais de atitude de risco, respectivamente, 7,7% e 18,2%.

Buscou-se também captar percepções dos entrevistados quanto a considerarem o trânsito problemático como pedestres e motoristas, e medir se sabem explicar o porquê de suas respostas. Considerar o trânsito problemático ou não é algo que está relacionado aos problemas que cotidianamente pedestres e motoristas costumam enfrentar ou não no trânsito, como dificuldades em atravessar ruas, atitudes desrespeitosas por parte dos “outros” no trânsito, ônibus lotado, falta de mobilidade e acessibilidade, tarifa do transporte público muito alta, dificuldades para caminhar em calçadas devido a sua conservação ou inexistência, congestionamentos etc.

Independentemente da renda, 88% dos entrevistados considerou o trânsito problemático em Porto Alegre. Entretanto, os pedestres o consideraram mais problemático que aqueles que são motoristas também. 93,9% dos entrevistados que não possuem Carteira de Habilitação consideraram problemático o trânsito como pedestres, um percentual um pouco menor, 76,5% dos motoristas o consideraram problemático. Quando esta questão é cruzada com o grau de escolaridade, também percebe-se que existe uma correlação. É possível que os problemas do trânsito estejam sendo mais sentidos pelos pedestres, embora seja problemático para todos. Para 100% dos entrevistados com Ensino Fundamental e com Ensino médio incompleto, o trânsito é problemático. Entre aqueles que possuem Ensino Médio completo, 83,3% afirmou ser

problemático, entre os que possuem Ensino Superior incompleto, 80%, e os que possuem Superior completo, 77,8%.

Uma vez que 84% dos entrevistados da Vila Planetário e 44% dos do bairro Moinhos não são motoristas, a opinião sobre se o trânsito é problemático para os entrevistados nessa condição não apresentou dados relevantes. Entretanto, para 88,2% dos que possuem Carteira de Habilitação o trânsito é problemático. Em relação à faixa etária dos pedestres que também eram motoristas, duas consideraram o trânsito problemático: 45,5% entre os entrevistados com 31 a 45 anos e 38,5% entre 18 a 30 anos. O mesmo percentual de 9,1% aparece nas duas faixas etárias não considerando problemático o trânsito. O percentual restante foi de entrevistados que não se adequavam a esta pergunta por não serem motoristas.

Buscou-se medir o que os entrevistados sabem sobre os problemas que enfrentam no trânsito e se sabem explicá-los. São perguntas qualitativas, mas que foram computadas também quantitativamente entre aqueles que sabiam dizer o porquê de considerarem o trânsito problemático e os que tiveram dificuldades em explicar. Em geral, a maioria dos entrevistados dos dois locais, 72%, que como pedestres responderam a esta questão, souberam explicar o porquê, entretanto, este percentual é maior entre os entrevistados do bairro Moinhos, 84%, em relação aos da Vila Planetário, 60%.

Chama a atenção nos dados, que para 20% dos entrevistados que possuíam Ensino Superior incompleto e 22% dos que possuíam Ensino Superior completo, esta pergunta não se adequou porque eles não consideraram o trânsito problemático como pedestres. Isto pode estar relacionado ao fato destes entrevistados serem também motoristas e suas percepções estarem mais relacionadas a essa condição que a de pedestre, como pode ser verificado nos dados das Tabelas 17 e 18.

**Tabela 17. Grau de escolaridade \* Que problemas costuma enfrentar como motorista?**

		Que problemas costuma enfrentar?			Total
		sabe dizer	não sabe dizer	NA	
Grau de escolaridade	Ensino Fundamental incompleto	18.2%	18.2%		81.8%
	Ensino Fundamental	16.7%		83.3%	100.0%
	Ensino Médio incompleto			100.0%	100.0%
	Ensino Médio completo	25.0%		75.0%	100.0%
	Ensino Superior incompleto	20.0%	20.0%	60.0%	100.0%
	Ensino Superior completo	88.9%		11.1%	100.0%
Total		30.0%	2.0%	68.0%	100.0%

Tabela 18. Grau de escolaridade \* Possui Carteira de Habilitação

		Possui Carteira de Habilitação		Total
		Sim	Não	
Grau de escolaridade	Ensino Fundamental incompleto	9.1%	90.9%	100.0%
	Ensino Fundamental	16.7%	83.3%	100.0%
	Ensino Médio incompleto		100.0%	100.0%
	Ensino Médio completo	41.7%	58.3%	100.0%
	Ensino Superior incompleto	40.0%	60.0%	100.0%
	Ensino Superior completo	88.9%	11.1%	100.0%
Total		17	33	50
		34.0%	66.0%	100.0%

Dentre os problemas elencados pelos pedestres pode-se citar dificuldades para atravessar a rua à noite, congestionamentos dos ônibus, travessias inadequadas, motoristas que não respeitam a sinalização, desrespeito por parte dos motoristas, motoristas que não param em faixas de segurança sem sinaleiras, pouco tempo de travessia, conflitos com motoristas, muitos carros em circulação, ônibus e lotações que param em cima da faixa de segurança, condutores que não sinalizam para converter, imprudência dos condutores, dificuldades para atravessar a rua, condutores que trancam as travessias quando há congestionamentos, excesso de velocidade, ônibus demorados, os carros não param quando faz sinal da mão e carros que arrancam com sinal fechado. Pode-se observar que a maioria dos problemas citados está relacionada ao comportamento dos motoristas, alguns apenas citaram questões referentes à sinalização inadequada ou insuficiente para os pedestres. Já para os motoristas, os principais problemas enfrentados no trânsito são as carroças, os congestionamentos, os retornos ruins, o planejamento de trânsito na região central, os motoqueiros, imprudência dos pedestres que atravessam no sinal aberto ou em qualquer lugar, o desrespeito em geral no trânsito, trânsito mal planejado e mal sinalizado, falta de ciclovias e, claro, o comportamento dos outros motoristas.

### 8.2.7 Imprudência e acidentes de trânsito

Em relação às causas dos acidentes, foi solicitado aos entrevistados que avaliassem quatro comportamentos e os classificassem como sendo causa de acidentes, causa alta, média ou baixa. Quando analisados os dados por região percebe-se que a imprudência dos motoristas, embora tenha sido considerada causa alta por um número maior de entrevistados do bairro Moinhos, 92%, foi também considerada causa alta pela

maior parte dos entrevistados da Vila Planetário, 72%. Quando analisados os dados sobre a imprudência dos pedestres percebe-se que o fato da maioria dos entrevistados da Vila Planetário não possuírem Carteira de Habilitação, sendo apenas pedestres, faz com que sua avaliação divida-se entre alta e média como pode ser observado na Tabela 19. Reconhece-se que uma limitação destes dados reside no fato de que estas questões foram formuladas pensando nas causas de acidentes, faltando perguntar especificamente sobre as causas dos atropelamentos.

**Tabela 19. Local onde foi realizada a coleta de dados \* Em relação à causa dos acidentes, como avalia a imprudência dos pedestres**

		Em relação à causa dos acidentes, como avalia a imprudência dos pedestres					Total
		não é causa	causa baixa	causa média	causa alta	NS	
Local onde foi realizada a coleta de dados	Moinhos		4.0%	32.0%	64.0%		100.0%
	Vila Planetário	8.0%	12.0%	32.0%	44.0%	4.0%	100.0%
Total		4.0%	8.0%	32.0%	54.0%	2.0%	100.0%

O desrespeito às leis de trânsito também foi considerado causa alta por 76% dos entrevistados do bairro Moinhos e 68% dos da Vila Planetário. Chama a atenção as respostas referentes aos problemas na estrutura viária, uma vez que foram considerados causa média por 52% dos entrevistados do bairro Moinhos e causa alta por 64% dos da Vila Planetário. Esta percepção pode estar relacionada não tanto as vias, embora fosse disso que tratava a questão, mas talvez às próprias calçadas, uma vez que os entrevistados da Vila Planetário estão mais sujeitos a transitar por calçadas nas quais a conservação é mais precária ou mesmo por locais onde não existem calçadas, como é o caso do interior da própria Vila. Também pode estar relacionado ao fato de que estas pessoas por caminharem mais para trabalho e outras atividades cotidianas, circulam por locais onde as calçadas não estão tão conservadas como as do bairro Moinhos.

Quando estes dados são analisados por grau de escolaridade, percebe-se que quanto maior o grau de escolaridade maior o índice de entrevistados que consideram a imprudência dos motoristas causa alta de acidente, chegando a 100% dos entrevistados com Ensino Superior completo. Em relação à imprudência dos pedestres, com exceção dos que possuem Ensino Médio completo e incompleto que na maioria consideraram causa alta, os restantes dividiram-se entre considerar causa alta e média.

Quando analisada a questão sobre os problemas na estrutura viária, novamente a condição predominante de pedestres na Vila Planetário se faz presente nos dados. Como

pode ser observado na Tabela 20, quanto menor o grau de escolaridade, que nesta pesquisa está relacionado aos entrevistados da Vila Planetário, maior é o índice dos que consideram causa alta os problemas na estrutura viária.

**Tabela 20. Grau de escolaridade \* Em relação à causa dos acidentes, como avalia os problemas na estrutura viária**

		Em relação à causa dos acidentes, como avalia os problemas na estrutura viária					Total
		não é causa	causa baixa	causa média	causa alta	NS	Total
Grau de escolaridade	Ensino Fundamental incompleto		27.3%		54.5%	18.2%	100.0%
	Ensino Fundamental		16.7%	16.7%	66.7%		100.0%
	Ensino Médio incompleto		14.3%	28.6%	57.1%		100.0%
	Ensino Médio completo		16.7%	41.7%	41.7%		100.0%
	Ensino Superior incompleto	20.0%	60.0%	20.0%			100.0%
	Ensino Superior completo		33.3%	66.7%			100.0%
<b>Total</b>		2.0%	26.0%	30.0%	38.0%	4.0%	100.0%

Solicitou-se que os entrevistados citassem alguma outra causa de acidentes que considerassem relevante, 52% afirmou que não sabia o que citar. Os que responderam à questão citaram a questão das drogas e da bebida, o uso do celular, o stress das pessoas, as sinalizadas estragadas, a desatenção, os congestionamentos, a infra-estrutura da cidade, os motoqueiros, o desrespeito entre os motoristas, a falta de educação das pessoas, a falta de sinalização em alguns locais, o excesso de velocidade, obras que são realizadas na cidade e que atrapalham causando acidentes, a falta de rigor nas leis e na punição, a formação dos condutores como sendo fraca, as atitudes imprudentes dos motoristas de ônibus, a falta de comprometimento das pessoas no trânsito, os rachas, a falta de paciência por parte dos motoristas com pessoas idosas e portadoras de deficiência e um entrevistado especulou que existe uma vontade de suicídio em algumas pessoas quando transitam.

Sobre a avaliação do descumprimento de regras de trânsito foi solicitado aos entrevistados que assinalassem em ordem de importância as duas que na sua opinião mais provocaria acidentes. Tanto os entrevistados do bairro Moinhos (48%) como os da Vila Planetário (52%) consideraram em primeiro lugar exceder o limite de velocidade. Em segundo lugar, as opiniões se dividiram entre atravessar a rua nos sinal vermelho para pedestres, 36% entre os entrevistados do bairro Moinhos e 32% da Vila Planetário, e ultrapassar o sinal vermelho apresentando os mesmos índices.

Quando estes dados são analisados por grau de escolaridade, percebe-se que os entrevistados com menor grau consideram em primeiro lugar exceder o limite de velocidade (36,4%) e em segundo lugar atravessar a rua no sinal vermelho (45,5%). Entre os que tinham Ensino Fundamental completo, 83,3% considerou, em primeiro lugar, exceder o limite de velocidade e, em segundo lugar, as opiniões se dividiram entre atravessar a rua no sinal vermelho (33,3%) e ultrapassar o sinal vermelho (33,3%). Exceder o limite de velocidade também foi considerada a primeira atitude que causa acidentes entre os que tinham Ensino Médio completo (41,7%) e os que tinham Ensino Superior incompleto (60%). Sendo que 80% destes últimos consideraram como segunda atitude atravessar a rua no sinal vermelho para pedestres. Os entrevistados com Ensino Superior completo se dividiram entre considerar como primeira atitude exceder o limite de velocidade e ultrapassar o sinal vermelho e em segundo lugar exceder o limite de velocidade e atravessar a rua no sinal vermelho. Atravessar a rua fora da faixa de segurança foi considerada atitude que causa acidentes em primeiro lugar por 27,3% dos entrevistados com Ensino Fundamental incompleto, por 16,7% com Ensino Fundamental, por 28,6% dos que tinham Ensino Médio incompleto e por 20% dos que tinham Ensino Superior incompleto.

**Tabela 21. Renda mensal \* No descumprimento às regras abaixo, qual na sua opinião é a mais grave, a que mais provoca acidentes?**

		No descumprimento às regras abaixo, qual na sua opinião é a mais grave, a que mais provoca acidentes?				
		atrasar a rua no sinal vermelho	ultrapassar o sinal vermelho	exceder o limite de velocidade	atrasar a rua fora da faixa de segurança	Total
Renda mensal	menos de 2 salários mínimos		7.7%	61.5%	30.8%	100.0%
	Entre 2 e 3 salários mínimos	10.0%	20.0%	70.0%		100.0%
	Entre 4 e 5 salários mínimos	16.7%	33.3%	25.0%	25.0%	100.0%
	Mais de 6 salários mínimos	14.3%	42.9%	42.9%		100.0%
	sem renda	33.3%		33.3%	33.3%	100.0%
	NS			100.0%		100.0%
	NR			100.0%		100.0%
Total		12.0%	20.0%	50.0%	18.0%	100.0%

Estes dados podem estar indicando, entre aqueles com menor renda, uma transferência por parte do pedestre da responsabilidade pelos acidentes de trânsito para o motorista.

### 8.2.8 Percepções sobre a fiscalização de trânsito e transporte

Sobre a Fiscalização de Trânsito e Transporte, que tem como objetivo orientar as pessoas no trânsito, bem como fazer com que a lei seja cumprida, foi perguntado aos entrevistados sua opinião sobre o trabalho que estes agentes realizam na cidade. 26% dos entrevistados não soube responder, 28% considerou ruim, 24% considerou bom e 20% regular. Esses dados apresentam alguma particularidade quando são cruzados com os parâmetros possuir Carteira de Habilitação e local de moradia, pois demonstram que as avaliações de ruim estão mais relacionadas aos entrevistados que são motoristas (47,1%).

Dentre aqueles entrevistados que não possuem Carteira de Habilitação, 36,1% não soube avaliar e 24,2% considerou bom seu trabalho. As percepções de que o trabalho é ruim são reforçadas quando cruzados os dados com local de moradia. 40% dos entrevistados do bairro Moinhos considerou ruim o trabalho dos agentes, enquanto 32% dos entrevistados considerou bom e 32% não soube avaliar. Quando esses dados são analisados cruzando-os com o parâmetro renda, percebe-se que para a maioria dos entrevistados que recebem acima de 6 salários mínimos, 57,1%, o trabalho dos agentes é ruim, enquanto que entre os entrevistados sem renda 50% considerou bom e 33,3% não soube responder. Entre os que recebem menos de 2 salários, 53,8% não soube responder.

Foi perguntado aos entrevistados o porquê de sua opinião do trabalho dos agentes. Quem considerou que realizam um trabalho bom afirmou ser porque por questões relacionadas à resolução de problemas no trânsito, como o fato de ser importante a presença deles nas ruas porque cuidam e fiscalizam o trânsito, aliviam um pouco os brigadianos para outras coisas, porque intervêm quando há problemas no trânsito, porque cuidam das pessoas, sempre que precisou de assistência os agentes foram atenciosos, porque impõem respeito. Entretanto, ponderaram que, às vezes, agem dependendo da situação, mas que poderia ser melhor se houvessem mais agentes.

Os que consideraram ruim, a maioria motoristas, foi por questões relacionadas à multa, e afirmaram que os agentes são uma máfia, que multam sem ter razão, que inventam coisas e multam para arrecadar dinheiro, que demoram em atender os chamados, que tem lugares onde deveriam estar e não estão, como nas sinaleiras, que não orientam, que são ineficientes e lhes falta planejamento. Entretanto, alguns desses entrevistados também expressaram que, na sua opinião, falta efetivo, que não se vê muito o trabalho dos Agentes, que são poucos para fiscalizar, que têm pouca atitude e

falta pulso firme, têm pouco cuidado com o pedestre, que só controlam quando tem campanhas como Campanha da Mão e que multam pouco quando os motoristas não respeitam o pedestre.

### 8.2.9 Percepções sobre tempo e custos de percursos

Os dados relacionados às percepções dos entrevistados sobre o tempo de percurso para trabalho, estudo e lazer, e o custo desses deslocamentos, de maneira geral, mostram que os entrevistados em geral consideram adequado o tempo desses percursos. É importante ressaltar que os dois bairros nos quais foi realizada a pesquisa de campo são bairros centrais, localizados em áreas com acesso rápido tanto ao centro da cidade, como deslocamentos para outras regiões. Quem mora no bairro Moinhos de Vento ou nas suas adjacências pode deslocar-se de ônibus até a zona sul e a zona norte da cidade, além de ser atendido por serviço de lotações e ônibus que vão até o centro. Os moradores da Vila Planetário, no bairro Santana, podem deslocar-se de ônibus ou lotação até a zona leste, podem ir para a zona norte com três linhas de ônibus, para a zona sul com diversas linhas de ônibus e para o centro com ônibus e lotações, ou mesmo a pé, uma vez que a distância até o centro é de aproximadamente de 1,5 Km.

Em relação ao tempo e custo de deslocamento para trabalho pode-se dizer que os que responderam adequado e inadequado ficaram com percentuais muito próximos. Entretanto quando estas respostas são analisadas por região percebe-se a diferença entre os moradores de um local e outro, principalmente, no que tange o custo dos deslocamentos, como pode ser observado na Tabela 22.

**Tabela 22. Local onde foi realizada a coleta de dados \* Em relação ao seu custo de deslocamento para trabalho, você considera:**

		Em relação ao seu custo de deslocamento para trabalho, você considera:			Total
		adequado	inadequado	NA	
Local onde foi realizada a coleta de dados	Moinhos	28.0%	40.0%	32.0%	100.0%
	Vila Planetário	36.0%	20.0%	44.0%	100.0%
Total		32.0%	30.0%	38.0%	100.0%

É possível que a questão do custo de deslocamento para trabalho ser considerado inadequado pelos entrevistados do bairro Moinhos, esteja associado ao uso maior do automóvel para este tipo de deslocamento. Deslocar-se de carro dependendo da

distância pode ser algo muito caro. Por exemplo, considerando que o preço do litro de gasolina é de aproximadamente R\$ 2,70, e que um carro na cidade faz em torno de 10 km por litro, só vale a pena do ponto de vista econômico se deslocar de carro para quem trabalha a uma distância de, no máximo, 10 km. Essa pessoa gastaria 2 litros de gasolina para fazer esse trajeto ida e volta, o que equivaleria a um pouco mais de 2 passagens de ônibus, cujo valor é atualmente em torno de R\$ 2,70 em Porto Alegre. Uma vez que os entrevistados da Vila Planetário utilizam mais o andar a pé para trabalhar e se deslocam majoritariamente de ônibus, acabam provavelmente minimizando seus custos de deslocamento, que ainda assim é alto mesmo por ônibus, sendo considerado inadequado por 20% desses entrevistados.

Quando o parâmetro renda é cruzado com custo de deslocamento para trabalho, reforça-se a ideia exposta anteriormente de que os entrevistados do bairro Moinhos entendem o custo inadequado por utilizarem mais o automóvel. Como pode ser observado na Tabela 23 quanto maior a renda mais aumenta a percepção de que esse custo é alto. Entre os entrevistados que recebem mais de 6 salários mínimos, 57,1% considera o custo de deslocamento para trabalho inadequado.

**Tabela 23. Renda mensal \* Em relação ao seu custo de deslocamento para trabalho, você considera:**

		Em relação ao seu custo de deslocamento para trabalho, você considera:			Total
		adequado	inadequado	NA	
Renda mensal	menos de 2 salários mínimos	46.2%	23.1%	30.8%	100.0%
	Entre 2 e 3 salários mínimos	30.0%	50.0%	20.0%	100.0%
	Entre 4 e 5 salários mínimos	33.3%	16.7%	50.0%	100.0%
	Mais de 6 salários mínimos	28.6%	57.1%	14.3%	100.0%
	sem renda		16.7%	83.3%	100.0%
	NS			100.0%	100.0%
Total		32.0%	30.0%	38.0%	100.0%

### 8.2.10 Percepções sobre a organização do deslocamento no espaço público de circulação

Em relação às percepções sobre como está organizado o espaço público de circulação, quando analisadas as percepções sobre as placas de sinalização para pedestres, paradas de ônibus, faixas de segurança, sinaleiras, e o grau de mobilidade

percebe-se que não há diferenças significativas por local de moradia. A avaliação fica entre bom e regular para a maioria dessas questões, com exceção de tempo de travessia, calçadas, corredores de ônibus e acessibilidade que foram avaliados como ruins nas duas regiões.

Pode-se destacar que a questão da conservação das calçadas e acessibilidade foram as que apresentaram alguma diferença por região. Como pode ser observado na Tabela 24, 44% dos entrevistados do bairro Moinhos e 56% dos da Vila Planetário as avaliaram como ruins, mas 28% dos entrevistados do bairro Moinhos avaliou como regular o estado de conservação e 36% dos entrevistados da Vila Planetário também. Uma vez que os dados mostram que a maioria dos entrevistados da Vila Planetário considera a acessibilidade ruim, sendo que, entre os entrevistados do bairro Moinhos estes dados se dividem entre ruim, regular e bom, e possível pensar que o fato de a avaliação ruim ser maior entre os entrevistados da Vila Planetário, pode estar relacionado, primeiro, a que as condições de acessibilidade neste local praticamente inexistem. É um tema que não está muito presente no imaginário dos entrevistados, alguns deles, inclusive, perguntaram o que era acessibilidade, demonstrando que não têm uma familiaridade com o conceito. Esta explicação é considerada uma vez que, embora em toda a cidade de Porto Alegre, em geral, a acessibilidade não é considerada no planejamento das vias e calçadas, no bairro Moinhos percebe-se que houve um cuidado maior por parte do poder público em relação a este quesito, umas vez que as travessias estão equipadas com rebaixo de meio-fio e as calçadas são um pouco mais largas, o que não ocorre com o entorno da Vila Planetário e nem no seu interior, onde nem calçadas existem.

**Tabela 24. Local onde foi realizada a coleta de dados \* Avalie a acessibilidade**

		Avalie a acessibilidade				Total
		Bom	Regular	Ruim	NS	
Local onde foi realizada a coleta de dados	Moinhos	28.0%	16.0%	56.0%		100.0%
	Vila Planetário	12.0%	36.0%	48.0%	4.0%	100.0%
Total		20.0%	26.0%	52.0%	2.0%	100.0%

A avaliação sobre mobilidade também dividi-se entre regular e bom e não apresenta diferenças relevantes por região, embora a mobilidade tenha sido considerada boa por um número maior de entrevistados da Vila Planetário, 52%, enquanto que 40%

no Bairro Moinhos. Quando a mobilidade é analisada a partir do parâmetro possuir Carteira de Habilitação, percebe-se uma diferença entre aqueles que dirigem e os que são apenas pedestres. 64,7% dos que possuem Carteira de Habilitação avaliaram como boa a mobilidade, enquanto que apenas 36,4% dos que são apenas pedestres avaliaram da mesma forma. Como regular foi avaliada por 23,5% dos entrevistados que dirigem e por 42,4% dos que não dirigem. Sem dúvida, estas percepções estão relacionadas as facilidades que o automóvel possibilita nos deslocamentos. Embora Porto Alegre tenha uma malha viária de transporte público considerada uma das melhores do Brasil, ainda a mobilidade e, inclusive, a acessibilidade para quem anda de carro ainda é melhor.

A segurança ao transitar, que se refere à maior ou menor possibilidade sentida pelo entrevistado de que ocorra um acidente, foi avaliada como regular e ruim pela maioria dos entrevistados do bairro Moinhos e da Vila Planetário, entretanto, entre estes um número maior de entrevistados avaliou como regular. Quando estes dados são analisados a partir do parâmetro renda, percebe-se que entre os entrevistados que recebem acima de 6 salários mínimos, 57,1% considera ruim a segurança, sendo o índice mais alto em relação aos restantes também quando é considerada regular. Isto pode estar associado às suas percepções como motoristas, enquanto que entre os entrevistados que possuem menor renda estas percepções estão mais relacionadas à condição de pedestres. A Tabela 25 mostra também que entre os entrevistados que não possuem renda, 83,3% considerou regular a segurança ao transitar.

**Tabela 25. Renda mensal \* Avalie a segurança ao transitar**

		Avalie a segurança ao transitar				Total
		Muito bom	Bom	Regular	Ruim	
Renda mensal	menos de 2 salários mínimos		30.8%	38.5%	30.8%	100.0%
	Entre 2 e 3 salários mínimos	10.0%	30.0%	30.0%	30.0%	100.0%
	Entre 4 e 5 salários mínimos		33.3%	33.3%	33.3%	100.0%
	Mais de 6 salários mínimos			42.9%	57.1%	100.0%
	sem renda		16.7%	83.3%		100.0%
	NS				100.0%	100.0%
	NR			100.0%		100.0%
Total		2.0%	24.0%	42.0%	32.0%	100.0%

Em relação à avaliação dos entrevistados sobre a distribuição das faixas de segurança de pedestres, os dados não apresentam diferenças significativas entre os

moradores de um bairro e outro, nem quando é avaliado parâmetro renda nem em relação ao parâmetro grau de escolaridade. A maioria se divide entre considerar regular e bom. Quando estes dados são analisados a partir do parâmetro possuir Carteira de Habilitação percebe-se uma diferença relevante entre as percepções dos que dirigem e dos que são apenas pedestres como pode ser observado na Tabela 26.

**Tabela 26. Possui Carteira de Habilitação \* Como você avalia a distribuição de faixas de segurança de pedestres**

		Como você avalia a distribuição de faixas de segurança de pedestres					
		Muito bom	Bom	Regular	Ruim	NS	Total
Possui Carteira de Habilitação	Sim	5.9%	29.4%	47.1%	11.8%	5.9%	100.0%
	Não		42.4%	36.4%	21.2%		100.0%
Total		2.0%	38.0%	40.0%	18.0%	2.0%	100.0%

Entre os entrevistados que possuem Carteira de Habilitação, a avaliação que prevaleceu foi a de que a distribuição das faixas de segurança é regular na cidade, enquanto que 42,4% dos entrevistados sem Carteira de Habilitação avaliou como regular. Estas percepções podem estar relacionadas ao fato de que dependendo do lugar onde estão localizadas as faixas de segurança acabam dificultando a mobilidade de quem está andando de carro. A avaliação mais ponderada entre bom e regular apresentada pelos entrevistados que são apenas pedestres pode estar relacionada ao fato de que para quem está a pé, por exemplo, a localização de faixas em esquinas é algo que se bem facilita sua mobilidade, coloca-os numa situação de risco, uma vez que a maioria dos condutores não tem o hábito de parar para dar a preferência nestes locais.

## CAPÍTULO 9

### **O pedestre e suas percepções sobre suas ações, as dos outros e sobre o espaço de circulação: uma análise interpretativa**

Embora os dados apresentados nesta pesquisa não possam ser generalizados, uma vez que a amostra não foi probabilisticamente constituída, algumas inferências podem ser feitas a partir da comparação das percepções dos entrevistados que constituíram este estudo podendo servir de referência para outros estudos.

A questão investigada foi: *em que medida é possível considerar que os conflitos de trânsito, principalmente, os atropelamentos, têm em sua origem a conformação de um tipo de segregação urbana móvel?* Entende-se que esta segregação, como foi apresentado no Capítulo 1, ocorreria a partir de três dimensões: uma subjetiva relacionada à construção de representações sociais sobre o que é o trânsito, outra, objetiva, relacionada a como o ambiente urbano está organizado e planejado em diferentes lugares da cidade e, ainda, uma terceira, relacionada aos aspectos socioeconômicos da população.

Considerando que o problema de pesquisa foi formulado a partir de três interrogações, que são: 1) como os pedestres vivenciam o trânsito e o espaço de circulação?; 2) como os pedestres percebem a estruturação, a normatização e a importância do conhecimento e do cumprimento das normas e regras de trânsito em suas práticas cotidianas?; 3) como estas duas dimensões se apresentam quando considerados os parâmetro nível de escolaridade e renda, e qual sua relação com a ocorrência de conflitos no trânsito?, buscar-se-á a seguir interpretar analiticamente algumas questões depreendidas da análise descritiva dos dados e verificar se elas responderam ao problema de pesquisa e às hipóteses formuladas neste estudo.

Uma primeira inferência que pode ser feita a partir da análise dos dados é que o tipo de meio de transporte utilizado depende das condições econômicas dos indivíduos. Quanto maior a renda, maior o uso do automóvel. Quanto menor a renda, mais as pessoas andam a pé ou de ônibus. Entretanto, se pudessem escolher, a opção pelo automóvel cresce naqueles com menor renda e a escolha por andar a pé cresce entre aqueles com renda superior. Pode-se afirmar que as representações sociais sobre o automóvel como meio de transporte ideal estariam, assim, norteando as escolhas daqueles que atualmente não podem comprá-lo, permanecendo como horizonte de

consumo. Isto pode ser verificado no fato de que quando foi perguntado aos entrevistados sobre como prefere se deslocar, a preferência por andar de ônibus baixa de 68% dos que utilizam o ônibus para 24% que optam por este meio de transporte.

Percebe-se pela análise dos dados que as percepções positivas do ato de caminhar estão mais relacionadas ao lazer, embora, de maneira geral, os entrevistados que caminham regularmente e mesmo aqueles que caminham ocasionalmente, tenham demonstrado um grau de satisfação médio e alto. Isto representa uma forma de valorizar a condição pedestre, e demonstra que os entrevistados refletem sobre seu andar, escolhendo caminhos e planejando seus trajetos. Entretanto, é importante observar que na questão da percepção dos riscos aos quais as pessoas estão sujeitas, os entrevistados da Vila Planetário desenvolveram mais a noção de riscos no trânsito através de uma consciência prática sobre o seu andar, uma vez que estão cotidianamente introjetando nos seus deslocamentos para trabalho e compras à condição de pedestre. Mas como os dados demonstraram esta consciência prática não resultou necessariamente numa atitude mais reflexiva no trânsito, uma vez que admitiram atitudes de risco ao atravessar a rua em locais movimentados.

A diferença socioeconômica apresenta-se neste caso marcando o desenvolvimento dos dois tipos de consciência, a consciência prática e a consciência discursiva, referidas por Giddens (1989). Em relação à consciência discursiva, que, segundo Giddens, é fundamental para o desenvolvimento da reflexividade na ação e na percepção dos riscos, pode-se afirmar que os pedestres do bairro Moinhos por caminharem mais para lazer e, geralmente, em lugares apropriados para isso, desenvolveriam menos a noção de riscos como pedestres a partir da prática. Entretanto demonstraram uma consciência discursiva ao saber explicar diversos aspectos do trânsito como pedestres. Essa consciência discursiva desenvolvida está relacionada ao grau de escolaridade e conhecimento, o que os levaria ao desenvolvimento da reflexividade nas suas ações. Entretanto, por serem na maioria motoristas e por caminharem para lazer, pode-se inferir que essa consciência discursiva que os entrevistados do bairro Moinhos teriam desenvolvido está mais relacionada à condição de motorista do que de pedestre propriamente dita.

Entende-se que estas interpretações colaboram com a **Hipótese 1** deste estudo, segundo a qual o nível de reconhecimento e pertencimento do pedestre ao trânsito difere dependendo das condições de deslocamento e da forma como o espaço de circulação está planejado e organizado nas diferentes regiões.

Uma segunda questão a ser observada é em relação ao acesso às informações sobre o trânsito e o conhecimento das regras e normas, na qual se percebe uma diferença significativa entre os entrevistados das duas regiões. Como a maioria dos entrevistados do bairro Moinhos possui Carteira de Habilitação, pode-se inferir que, embora o Código de Trânsito e tudo o que ele implica em termos de direitos e deveres esteja pensado para todos os segmentos do trânsito, existe uma desigualdade no acesso a este conhecimento. Em parte pode ser pelo fato da própria ação da Fiscalização de Trânsito e Transporte na cidade priorizar a abordagem ao motorista, mas também pode estar relacionado ao fato de que as normas de trânsito para o pedestre ainda não estão regulamentadas no Brasil. Portanto, mesmo constando na legislação, as ações do pedestre não são fiscalizadas, no máximo ele pode ser orientado. Entretanto, na prática, isso pouco acontece. Por outra parte, isto pode também estar relacionado com o fato de que no Brasil educar para o trânsito historicamente significou educar para ser um bom motorista. Desde a escola as crianças aprendem como deverão ser no trânsito quando crescerem e se tornarem motoristas<sup>19</sup>.

Os dados mostram que quem é motorista e passou por um curso de formação, sente-se mais bem preparado e informado para agir no trânsito. Soma-se a isso, o fato de que o simbolismo que reveste o automóvel faz com que as pessoas pensem no trânsito mais como movimento de veículo e menos de pessoas. Isso se fez presente no próprio trabalho de campo. Ao abordar os entrevistados, alguns, por exemplo, disseram: “não sei se poderei responder, eu não dirijo” ou “não entendo nada de trânsito” e depois de respondido o questionário, percebe-se o quanto as pessoas sabem sobre o assunto, inclusive pela experiência própria de estar na rua. Pode-se dizer que existe muito mais uma consciência prática do que discursiva, principalmente entre àqueles entrevistados da Vila Planetário.

Ainda sobre o acesso às informações, quando perguntado se saberiam citar uma ação de educação para o trânsito desenvolvida em Porto Alegre, a maioria dos entrevistados do bairro Moinhos sabia e citaram vários exemplos, já entre os entrevistados da Vila Planetário, a maioria não soube responder e os que responderam citaram apenas a Campanha da Mão, realizada recentemente pela Prefeitura de Porto

---

<sup>19</sup> Mesmo com a ênfase um pouco maior em relação aos cuidados como pedestre que os programas de educação para o trânsito atualmente estão adotando, ainda, existe uma preocupação muito grande em educar as crianças como motorista. Um dos motivos é o apelo que essas crianças têm junto aos adultos no sentido de transmitir alguns cuidados que seriam da responsabilidade dos adultos e não das crianças.

Alegre, e uma entrevistada citou as ações de agentes de trânsito nas escolas. Pode-se afirmar que esses pedestres que desenvolveram uma consciência prática em relação às suas ações no trânsito, têm dificuldades em explicar aquilo que pensam, ou seja, desenvolveram muito pouco uma consciência discursiva sobre os problemas do trânsito.

Um outro dado que corrobora que 80% dos entrevistados pedestres que não souberam explicar porque, em sua opinião, o trânsito se constitui como um problema, eram da Vila Planetário. Ainda, quando cruzados os dados sobre conhecimento Código de Trânsito e grau de escolaridade, 89,9% dos entrevistados com Ensino Fundamental incompleto afirmaram conhecer pouco ou nada do Código, 83,3% com Ensino Médio completo afirmaram conhecer pouco ou muito do Código e 100% dos entrevistados com Ensino Superior completo afirmaram também conhecer pouco ou muito do Código. Ou seja, a escolaridade faz diferença quando se trata de obter conhecimento sobre a legislação de trânsito.

Entende-se que as questões abordadas estão de acordo com a **Hipótese 2** deste estudo, uma vez que a internalização de normas e regras estabelecidas pelo Código de Trânsito diferem, como mostram os dados, conforme parâmetros socioeconômicos e o tipo de socialização que cada indivíduo desenvolveu. Contribui, também, para comprovar esta hipótese a forma como as pessoas internalizam seus direitos. O maior índice dos que registraram alguma reclamação está entre os que possuem Ensino Superior completo. Estes dados não estão relacionados à condição de motorista, que é algo que num primeiro momento pode-se pensar, mas sim, a questão da escolaridade e renda. Quanto maior o acesso a estes recursos, mais condições de reclamar, reivindicar ou sugerir, a pessoa possui.

Outra questão a ser observada é que, conforme os dados analisados, as representações sociais dos entrevistados sobre os símbolos que organizam o trânsito, em geral, estão vinculadas ao universo do motorista. Isto pode ser observado nas respostas sobre sinalização e placas, mas também no que tange as normas e punições, nas quais a maioria citou àquelas referentes ao condutor. Quando solicitados que citassem uma norma de trânsito, 30% dos entrevistados não lembrava de nenhuma e 80% destes eram da Vila Planetário. Estes dados reforçam o que foi apresentado anteriormente sobre o desenvolvimento de uma consciência prática, mas não a consciência discursiva por parte dos entrevistados com menor grau de escolaridade. Eles conhecem as normas na prática,

se indignam quando são desrespeitadas, entretanto, não souberam citar nenhuma regra de trânsito quando foi solicitado.

Considerando que o simbolismo que reveste o automóvel faz com que em nossa sociedade quem está de carro sintam-se em melhor condição do que quem está a pé ou de bicicleta, a questão da falta de confiança na atitude do motorista no trânsito e a percepção de risco pelos entrevistados denota, a princípio, uma maior reflexividade em suas ações. Em geral, a maioria dos entrevistados afirmou não confiar na atitude do motorista ao atravessar a rua. Entretanto as atitudes de cuidados para consigo, tão importantes, principalmente, quando não existe uma relação de confiança, no caso, entre motoristas e pedestres, apresentaram diferenças entre as regiões. A maioria dos entrevistados do bairro Moinhos afirmou ter uma atitude de maior cuidado, enquanto que entre os entrevistados da Vila Planetário, a maioria se dividiu entre aguardar a possibilidade de atravessar e, em segundo lugar, caminhar até um sinal mais próxima. Ainda, a atitude de atravessar a rua e fazer os veículos pararem só apareceu entre estes entrevistados. Quando estes dados são cruzados com o grau de escolaridade, esta diferença se acentua: 89% dos que possuem Ensino Superior completo afirmaram caminhar até um sinal e embora 54% dos entrevistados com Ensino Fundamental incompleto também tenham afirmado ter essa atitude, é somente entre estes que aparece a opção tentar atravessar e fazer os veículos pararem, representado 36,4% dos que possuem esse grau de escolaridade. Esta atitude de maior ou menor percepção do risco também se verifica quando cruzados estes dados com o parâmetro renda. 71,4% dos entrevistados com mais de 6 salários mínimos afirmaram ter a atitude de maior cuidado, enquanto que 53,8% dos que recebem menos de 2 salários e 50% dos que não possuem renda afirmaram aguardar a possibilidade de atravessar em qualquer lugar. A percepção do risco no trânsito é maior entre as pessoas com maior renda.

Estas considerações estão relacionadas com a **Hipótese 3**, segundo a qual as diferentes representações sociais dos pedestres sobre o trânsito e sobre o espaço de circulação estariam conformando um tipo de segregação móvel, relacionada à maior ou menor capacidade de reflexividade desenvolvida pelos pedestres e à percepção dos riscos presentes em suas decisões ao transitar. O trânsito, na forma como ele está organizado e como se constituiu historicamente no Brasil, determinou a construção deste tipo de representação social verificada na pesquisa, pois como afirma Alexandre (2004, p.131) “as representações são fenômenos sociais que têm de ser entendidos a

partir do seu contexto de produção, isto é, a partir das funções simbólicas e ideológicas a que servem e das formas de comunicação onde circulam”.

Assim, as percepções sobre a distribuição das faixas de segurança de pedestres na cidade que indicou que quem possui Carteira de Habilitação avalia como regular, enquanto quem é apenas pedestres avalia como boa e parte considerável destes como ruim, estão norteadas por esse tipo de representação social. Ou seja, a percepção do motorista como regular pode estar relacionada a que a enorme quantidade de faixas de segurança constitui-se num impedimento à sua fluidez. Já em relação ao pedestre, a percepção de que é boa está relacionado, como alguns relataram, ao fato de que existem muitas faixas de segurança na cidade, entretanto a percepção de ruim pode estar relacionado, como também alguns ponderaram, a sua localização, geralmente em esquinas com conversão às quais os motoristas não respeitam.

Ainda em relação às atitudes de risco no trânsito e a ocorrência de acidentes de trânsito, percebe-se que existe essa racionalidade da máquina orientando as percepções. Cruzando os dados tanto por região, grau de escolaridade ou renda, a atitude considerada de maior risco foi exceder o limite de velocidade, em segundo lugar, por região e grau de escolaridade, atravessar a rua no sinal vermelho. Atravessar a rua fora da faixa de segurança aparece em segundo lugar, principalmente, entre aqueles entrevistados cuja renda é menor de 2 salários ou não possuem renda.

Sobre dimensões do espaço público de circulação relacionadas à acessibilidade, embora alguns entrevistados, principalmente da Vila Planetário, manifestassem dificuldade em compreender o significado da palavra acessibilidade, sua consciência prática fez com que a maioria considerasse ruim o estado das calçadas. E realmente o estado das calçadas no interior da Vila é péssimo, tem ruas onde, inclusive, inexistem. Entende-se que estas questões também contribuem com a comprovação da Hipótese 3, uma vez que estabelece uma menor capacidade reflexiva em seu andar, entretanto percebendo os riscos aos quais estão presentes quando circulam por algumas calçadas.

De maneira geral, o trânsito é considerado problemático pela maioria dos entrevistados tanto pedestres como motoristas. Entretanto o percentual dos pedestres que sabem explicar porque o considera problemático e quais são as dificuldades que enfrenta no trânsito, é maior no bairro Moinhos (84%) que na Vila Planetário (60%). A maioria dos problemas citados pelos entrevistados refletiu o conflito existente entre motoristas e pedestres no uso do espaço de circulação. Percebe-se, assim, como está presente no trânsito um tipo de racionalidade do mundo sistêmico, que conforme

Habermas (1989) demonstra que é o imperativo da máquina que, em última instância, está norteando os problemas de trânsito, tanto para motoristas como para os próprios pedestres.

Uma vez que o espaço construído não está organizado para atender o deslocamento do pedestre com segurança, priorizando a fluidez e a mobilidade de quem anda de automóvel, pode-se afirmar que as representações sociais dos pedestres não podem ser construídas a partir de uma condição de deslocamento universalizante. Além disto, os programas e as propagandas de educação para o trânsito, via de regra, priorizaram os condutores, o que acabou disseminando a idéia de que o grande responsável por um trânsito seguro é este segmento. Isto é percebido nas análises dos pedestres sobre comportamentos imprudentes apresentados nos dados anteriores. O pedestre, dessa forma, acaba transferindo a responsabilidade da ocorrência dos acidentes muitas vezes para o condutor.

## 9. Considerações finais

Este estudo buscou analisar o trânsito a partir de uma perspectiva sociológica. Considerou como principal segmento o pedestre e objetivou conhecer um pouco mais sobre como ele vivencia o trânsito, quais são suas percepções sobre seu andar, o dos outros e sobre o espaço de circulação. Para isso, foi considerado importante poder comparar as percepções dos pedestres não apenas pelo fato de serem motoristas também, mas sim, a partir de parâmetros como local de moradia, renda, grau de escolaridade e idade. Isso permitiu aprofundar um pouco mais o conhecimento sobre quem são os pedestres e quais são os diferentes tipos de pedestres que vão se construindo ao transitar.

Embora este estudo tenha tido um enfoque sociológico sobre o tema trânsito, foram apresentadas contribuições de diferentes autores de outras áreas do conhecimento como o Urbanismo, a Geografia, a Engenharia de Trânsito e Transportes, a Psicologia Ambiental, com o intuito de ampliar a compreensão sobre este tema que é interdisciplinar. Esses estudos contribuíram tanto na elaboração do problema de pesquisa, como estiveram presentes orientando todo o desenvolvimento do estudo e a análise dos resultados. A questão do desenvolvimento urbano pelo qual passaram as cidades e sua relação com dimensões da mobilidade urbana foi outro ponto importante desta dissertação. Foram apresentadas contribuições de sociólogos que se debruçaram sobre esse tema, bem como, de urbanistas e engenheiros.

Uma vez que a pesquisa empírica foi desenvolvida na cidade de Porto Alegre, foi apresentado um breve histórico do processo de modernização pelo qual passou a cidade, das políticas de trânsito e transporte e das ações de educação para o trânsito realizadas na cidade, traduzindo em parte a preocupação por parte dos gestores públicos no desenvolvimento de uma mobilidade para todos. Para uma melhor compreensão de como estão organizadas e como ocorre sua implementação, foram apresentadas as diretrizes e as políticas públicas de trânsito no Brasil. A organização do sistema nacional de trânsito, bem como os objetivos das legislações e uma breve comparação do que mudou a partir da implementação do Código de Trânsito Brasileiro, são elementos importantes que contribuem para uma melhor visualização deste tema. Como forma de conhecer um pouco mais como a realidade do trânsito se traduz nas estatísticas, foram apresentados dados estatísticos sobre acidentes no Brasil, no Rio Grande do Sul e em Porto Alegre.

Buscou-se, também, problematizar os diferentes tipos de pedestres que existem, apresentando estudos sobre este segmento realizados em outros locais do Brasil e da América Latina. Estes estudos contribuíram para ampliar a visão sobre as percepções das pessoas no trânsito, em diferentes faixas etárias e com graus diferenciados de acesso ao conhecimento e renda.

Entende-se que este estudo mostrou que as relações no trânsito se constituem de maneira muito diferenciada, e que essas diferenças vão muito além da condição de deslocamento. O indivíduo ao se inserir no trânsito, seja na condição de motorista ou de pedestre, vai construir diferentes representações sociais sobre seu movimento, sobre os outros com os quais se relaciona e com o espaço no qual circula. Essas representações sociais estão permanentemente sendo reconstruídas, na medida em que o indivíduo vive diferentes papéis no trânsito. Alguém que é motorista é também pedestre e passageiro em outras ocasiões.

Do mesmo modo que existem diferentes tipos de veículos – motos, carroças, bicicleta, carros particulares em seus diferentes modelos etc – que se relacionam de maneira diferenciada entre si e com quem está a pé, os pedestres também diferem entre si. Alguns caminham só para lazer, outros fazem dos pés o seu meio de locomoção para trabalho e outras atividades, outros ainda têm percepções diferenciadas pelo simples fato de em algum momento ter passado por um curso de formação de motoristas, outros porque quando criança os pais problematizaram o tema trânsito como uma dimensão importante em sua vida.

Uma outra questão que este estudo mostrou é que independente do grau de escolaridade e renda, os pedestres investigados percebem os problemas do trânsito a partir de percepções que ocorrem no nível da experiência prática. Têm a noção de que o trânsito ocorre num espaço que é público e se mostram indignados com a falta de respeito de alguns que tentam privatizá-lo. Entretanto, aqueles que conseguem explicar melhor os problemas que vivenciam são justamente os que também são motoristas e têm um acesso diferenciado aos recursos renda e conhecimento.

Assim, as relações no trânsito vão se constituir de maneira diferenciada também porque o acesso aos recursos conhecimento e renda ocorre de diferentes maneiras em nossa sociedade. Estar no trânsito requer competência, requer prever os riscos presentes neste movimento, requer conhecer as regras e as normas que regem seu bom funcionamento. Para que um indivíduo possa se inserir com competência é importante o desenvolvimento de políticas públicas na área de trânsito que dialoguem efetivamente

com os/as cidadãos/ãs, que informem sobre os direitos que o cidadão tem e ao mesmo tempo sejam capazes de contribuir para a problematização deste tema.

A ideia de que existe um tipo de segregação móvel no trânsito está relacionada a esse acesso diferenciado a recursos sociais e econômicos e à forma como está organizado o espaço público de circulação nos diferentes lugares da cidade. Assim, no bairro Moinhos de Vento, os pedestres têm condições de uma mobilidade mais segura do que os moradores da Vila Planetário e de tanto outros locais da cidade. Percebe-se como determinados processos sociais e a ação do Estado contribuíram e continuam contribuindo para que também no trânsito exista uma dimensão de exclusão social. Essas pessoas excluídas de uma mobilidade segura, que são predominantemente apenas pedestres, não somente são excluídas, como também a partir de suas representações sociais sobre o que é o trânsito e sobre si na condição de pedestres, se auto-excluem.

Este estudo foi importante também porque contribuiu para a elaboração de algumas interpretações sobre as representações sociais construídas sobre o movimento trânsito e o espaço de circulação. As representações sociais são diferenciadas e, independentemente da forma como as pessoas se deslocam, estão fortemente influenciadas pelo simbolismo que o automóvel adquiriu em nossa sociedade. Este fato impede muitas vezes, principalmente por parte do pedestre que ocorra a construção de uma relação de pertencimento ao trânsito, ficando à mercê da atitude dos motoristas. O conceito de segregação urbana móvel representa um esforço no sentido de compreender melhor como os pedestres pensam o trânsito e qual a percepção dos riscos presentes em suas decisões ao transitar e como ocorre o processo de auto-exclusão no trânsito.

Por fim, reconhece-se que para que o trânsito seja melhor compreendido é necessário continuar pesquisando, agregando, inclusive, profissionais de outras áreas do conhecimento que possam contribuir para o desenvolvimento de pesquisas sobre este tema. Entende-se que este estudo suscitou muitas interrogações que merecem ser investigadas em futuros estudos. Assim como o trânsito é um processo social dinâmico e complexo, as análises sobre este tema também o devem ser para poderem contribuir no planejamento e na execução de políticas públicas que visem promover relações sociais mais democráticas no uso do espaço público.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ALEXANDRE, Marcos. *Representação social: uma genealogia do conceito*. Rio de Janeiro: Faculdades Integradas Hélio Alonso, 2004.
- BAETA NEVES, Clarissa Eckert e BAUMGARTEN, Maíra Corrêa (orgs). *Pesquisa social empírica: métodos e técnicas*. Cadernos de Sociologia. Porto Alegre, vol 9, 1998.
- BAQUERO, Marcello (org.) *Reinventando a sociedade na América Latina: cultura política, gênero, exclusão e capital social*. Porto Alegre/ Brasília: Ed. Universidade/ UFRGS/ Conselho Nacional dos Direitos da Mulher, 2001.
- BAQUERO e PRÁ, Jussara Reis. *Introdução à metodologia de pesquisa*. Porto Alegre, Editora da Universidade/UFRGS, 2005.
- BERGER, Peter; LUCKMANN, Thomas. *A construção social da realidade: tratado de sociologia do conhecimento*. Petrópolis: Vozes, 1985.
- BOUFLEUER, J. P. *Pedagogia da Ação Comunicativa*. Ijuí: Editora Unijuí, 2001.
- BRASIL. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. *Código de Trânsito Brasileiro*. Brasília, 2001.
- BRINCO, Ricardo. *Transporte urbano e dependência do automóvel*. Porto Alegre: Fundação de Economia e Estatística - RS, 2005.
- CADERNOS MCidades. *Política Nacional de Mobilidade Urbana*. Brasília: Ministério das Cidades, 2004.
- \_\_\_\_\_ *Trânsito, questão de cidadania*. Brasília: Ministério das Cidades, 2004.
- CALVINO, Ítalo. *As cidades invisíveis*. São Paulo: Companhia das Letras, 1990.
- CARDOSO, G. *Relatório Síntese de Acidentes de Trânsito em Porto Alegre: 1988 a 2004*. Porto Alegre: EPTC, 2005. Disponível em: <http://www2.portoalegre.rs.gov.br/eptc/>. Acessado em 20 jun. 2005.
- CARVALHO, Maria Florinda P. P. de; PUCCINI, Rosana Fiorini; SILVA, Edina Mariko K. da. *Acidentes não fatais em adolescentes escolares de Belém, Pará*. Revista Paulista de Pediatria. v. 25 n.4 São Paulo, 2007. Disponível em [http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0103-5822007000400005&lng=es&nrm=iso&tlng=es](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-5822007000400005&lng=es&nrm=iso&tlng=es) Acessado em 22 jun. 2009.
- CÍCERO, Antônio. *O mundo desde o fim*. Rio de Janeiro: Francisco Alves, 1995.
- CUCCI NETO, João. *Aplicações da engenharia de tráfego na segurança dos pedestres*. São Paulo, 1996. Dissertação (Mestrado) - Escola Politécnica da Universidade de São

- Paulo. Departamento de Engenharia de Transportes. Disponível em <http://www.sinaldetransito.com.br/artigos/pedestre.pdf> Acessado em 20 nov. 2010.
- DE BONI, Raquel et al. *Uso de bebidas alcoólicas e outras drogas nas rodovias brasileiras e outros estudos*. Disponível em: [www.cpad.org.br](http://www.cpad.org.br) Acessado em 24 jul. 2010.
- DE BONI, Raquel; BENZANO, Daniela; LEUKEFELD, Carl; PECHANSKY, Flavio. *Uso de bebidas alcoólicas em postos de gasolina de Porto Alegre: estudo piloto*. Revista Psiquiatria RS. 2008; 30(1):65-68.
- DETRAN/ AL. <http://www.detrان.al.gov.br/ssocial/perfil.html>. Acessado em 12 mai. 2010.
- DETRAN/RS. *Levantamento da Acidentalidade no Trânsito em 2009*. Disponível em <http://www.detrان.rs.gov.br/index.php?action=estatistica&cod=> Acessado em 20 set. 2010.
- DENATRAN. *Survey "A balada, o carona e a Lei Seca"*. Disponível em: [http://www.denatran.gov.br/ultimas/20100324\\_pesquisa.htm](http://www.denatran.gov.br/ultimas/20100324_pesquisa.htm) Acessado em 10 mai 2010.
- \_\_\_\_\_ *Registro Nacional de Acidentes e Estatísticas de Trânsito – RENAEST*. Disponível em: <http://www2.cidades.gov.br/renaest/listaDocumentos.do>. Acesso em: 13 nov. 2008.
- DÍAZ, Emilio Moyano. Teoria del Comportamiento Planificado e intención de infringir normas de transito em peatones. *Estudos de Psicologia*. Vol. 2, n. 2, Natal jul./dez. 1997.
- DUHAU, Emílio. Las metrópolis latinoamericanas em el siglo XXI: de la modernidad inconclusa a la crisis del espacio público. *IPPUR*, Rio de Janeiro, Ano XV, n.1, p.41-68, 2001.
- DURKHEIM, Émile. *As regras do método sociológico*. São Paulo: Abril Cultural, 1978. Os pensadores.
- EPTC. *Os caminhos de Porto Alegre*. Porto Alegre: PMPA, 2001.
- \_\_\_\_\_ *Fiscalização – Manual de Procedimentos*. Porto Alegre: PMPA, 2003.
- \_\_\_\_\_ *Estatísticas de Acidentes de Trânsito em Porto Alegre*. Disponível em [http://www2.portoalegre.rs.gov.br/eptc/default.php?p\\_secao=203](http://www2.portoalegre.rs.gov.br/eptc/default.php?p_secao=203) Acessado em 15 out. 2010.
- FLEURY, Sonia. *La ciudad de los ciudadanos*. Chile: Biblioteca virtual TOP: 2005.
- FREITAG, B. *Itinerários de Antígona. A questão da moralidade*. Campinas, SP: Papirus Editora, 1992.

- \_\_\_\_\_. *Teorias da Cidade*. Campinas, São Paulos: Papyrus, 2006.
- FREY, Klaus. *Crise do Estado e estilos de gestão municipal*. Lua Nova, n. 37, p. 107-138, 1996.
- GIDDENS, A. *A constituição da sociedade*. São Paulo: Martins Fontes, 1989.
- \_\_\_\_\_. Anthony. *Sociologia: uma breve, porém crítica introdução*. Rio de Janeiro: Zahar, 1984.
- GOMES, Paulo César da Costa. *A condição urbana: ensaios de geopolítica da cidade*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2002.
- HABERMAS, Jürgen. *Mudança estrutural da Esfera Pública: investigações quanto a uma categoria da sociedade burguesa*. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 1984.
- \_\_\_\_\_. *Teoría de la acción comunicativa*. Tomo I - Racionalidad de la acción y racionalización social. Buenos Aires: Tauros S.A. Ediciones, 1989.
- \_\_\_\_\_. *Nuestro breve siglo*. Disponível em: <http://www.latinamerica.dpi.org/.../9HABERMANSJ-NUESTROBREVESIGLO.doc> Acessado em 20 nov. 2008.
- HARVEY, David. *Urbanismo y desigualdad social*. España: Siglo XXI, 1977.
- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. *Pesquisa Nacional de Saúde do Escolar*. 2009.
- Disponível em <http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/pesquisas/default.shtm> Acessado em 20 jun. 2010.
- IPEA. *Impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito nas aglomerações urbanas brasileiras: relatório executivo*. Brasília, 2003.
- \_\_\_\_\_. *Sistema de Indicadores de Percepção Social*. Mobilidade Urbana. Brasília, 2011.
- Disponível em <http://www.ipea.gov.br> Acessado em 29 jan. 2011.
- JORNAL Zero Hora. 10 abr.2005, p. 43.
- JORNAL Correio do Povo. 09 de abril de 2010, p. 10.
- JOVCHELOVITCH, S. e GUARESCHI, Pedrinho (orgs.) *Textos em representações sociais*. Petrópolis:Vozes, 1994.
- KREIMER, Roxana. *La Tiranía del automóvil*. Buenos Aires: Anarres, 2006.
- LAHORGUE, Mario Leal. *A esquerda no poder local: Porto Alegre e o Partido dos Trabalhadores*. Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales. Barcelona: Universidad de Barcelona, 2007, vol. XI, núm. 245 (16). Disponível em <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-24516.htm>. Acessado em 22 out. 2010.

LEANDRO, M. *Movilidad, Accesibilidad y Uso del Espacio en Costa Rica*. Revista Ambientico n.190, julho 2009.

LOBATO CORREA, Roberto. *O espaço urbano*. São Paulo: Ática, 1999.

LUDD, Ned. (org.) *Apocalipse Motorizado: a tirania do automóvel em um planeta poluído*. São Paulo: Conrad Editora do Brasil, 2004 (Coleção Baderna).

MELLO JORGE, Maria Helena ; LATORRE, Maria Rosário. Acidentes de trânsito no Brasil: dados e tendências. *Cad. de Saúde Pública*, Rio de Janeiro, V. 10 (Supl-1), 19–44, 1994. Disponível em: [http://www.scielo.org/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0102](http://www.scielo.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102) Acesso em 13 nov. 2008.

METHODUS, Instituto. *Pesquisa com motoristas e pedestres sobre o trânsito de Porto Alegre*. 2009. Disponível em <http://www.institutomethodus.com.br/> Acessada em 12 mai. 2010.

MINAYO, M. Cecília. 1993. O desafio do conhecimento. São Paulo-Rio de Janeiro: Hucitec-Abrasco, 1994.

NEST. *Estudo de Segurança no Trânsito*. Universidade de São Carlos, 2009. Disponível em <http://www.stt.eesc.usp.br/nest/> Acessada em 4 jun 2010.

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

PIAGET, J. *A epistemologia genética*. Coleção Os Pensadores, Skinner e Piaget. Editora Abril, 1975.

PINHEIRO, Geraldo de Farias Lemos. *Anotações à legislação nacional de trânsito: regulamentos e leis complementares*. 2. ed., São Paulo: Saraiva, 1973.

PMPA. Observatório de Porto Alegre. *Banco Estatístico*. Disponível em [http://www2.portoalegre.rs.gov.br/observatorio/tpl\\_indicadores.php](http://www2.portoalegre.rs.gov.br/observatorio/tpl_indicadores.php) Acessado em 15 nov. 2010.

PMPA. Secretaria Municipal da Cultura. *História dos Bairros*. Editora da Cidade, 2008.

RODRIGUES, José Albertino. *Émile Durkheim: Sociologia*. 2.ed., São Paulo: Ática, 1981.

RODRIGUES, Juciara. *500 anos de trânsito no Brasil*. Curitiba: Abdetran, 2000.

ROLNIK, Raquel. *O que é cidade*. São Paulo: Brasiliense, 1995.

RUA VIVA. *Na Cidade, Sem Meu Carro*. Disponível em <http://www.ruaviva.blogspot.com/>, acessado em 12 mar 2011.

- SÁVIO, Marco Antônio Cornacioni. *A modernidade sobre rodas: tecnologia automotiva, cultura e sociedade*. São Paulo: EDUC, 2002.
- SCHRADER, Achim. Clarissa Eckert Baeta Neves e Emil Albert Sobottoka (orgs), Porto Alegre: Ed. Universidade/UFRGS, 2002.
- SERPA, A. *O espaço público na cidade contemporânea*. São Paulo: Contexto, 2007.
- SIMMEL, Georg. *As grandes cidades e a vida do espírito* (1903). <http://sociologiasurbanas.blogspot.com> Acessado em 22 abr 2010.
- SOUZA, Célia Ferraz de. *Plano geral de melhoramentos de Porto Alegre: o plano que orientou a modernização da cidade*. 1º ed. Porto Alegre: Armazém Digital, 2008.
- \_\_\_\_\_ *Porto Alegre e sua evolução urbana*. 2º ed. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2007.
- SOUZA, Jessé. A gramática social da desigualdade brasileira. *Revista Brasileira de Ciências Sociais*. Vol. 19, N° 54, 2004.
- STEIGLEDER, C. N.. *Sistema de trânsito e pedestres: a reprodução da desigualdade social no uso do espaço público*. Porto Alegre, 2008.
- STEFFANI, M. H. ; RUI, LAURA RITA . *Ciência e convivência social: Planetário da UFRGS e Vila Planetário*. In: XVI Simpósio Nacional de Ensino de Física, 2005, Rio de Janeiro. Anais XVI Simpósio Nacional de Ensino de Física, 2005. Disponível em <http://www.sbf1.sbfisica.org.br/eventos/snef/xvi/cd/resumos/T0433-1.pdf>. Acessado em 21 out 2010.
- TORQUATTO, Renata Jucksch. *Comportamento de Risco do Pedestre ao Atravessar a Rua*. UFPR, Curitiba, 2008.
- TRINDADE JUNIOR, R. *Acidentes de Trânsito e Exclusão Social no Brasil*. Revista ABRAMET. São Paulo, n.45, p. 26-27, 2005.
- VASCONCELLOS, E. *O que é trânsito*. 3. ed. São Paulo: Brasiliense, 1998.
- \_\_\_\_\_ *Projeto Transporte Humano*. São Paulo, Associação Nacional de Transportes Públicos, 2002.
- VIDA URGENTE. Fundação Thiago de Moraes Gonzaga. Disponível em [http://www.vidaurgente.org.br/site/int\\_aco.es.php?codigo=1570](http://www.vidaurgente.org.br/site/int_aco.es.php?codigo=1570). Acessado em 05 mar 2011.
- WEBER, Max. *Sociologia*. Organizador: Gabriel Cohn. São Paulo: Ática, 1982.
- WRIGHT, Charles Leslie. *O que é transporte urbano*. São Paulo: Brasiliense, 1988.

## ANEXOS

**PESQUISA QUANTITATIVA SOBRE REPRESENTAÇÕES SOCIAIS DE PEDESTRES EM POA - 2010**

**Parte 1 – grupo de perguntas referentes ao conceito de ação**

Questionário N° \_\_\_\_\_

Data: \_\_\_\_\_ Local: \_\_\_\_\_

1. **Sexo:** (1) Masculino (2) Feminino

2. **Idade** - \_\_\_\_\_ anos

3. **Possui CNH** (1) Sim (2) Não

**4. Escolaridade**

(1) Ensino Fundamental incompleto (2) Ensino Fundamental

(3) Ensino Médio incompleto (4) Ensino Médio

(5) Superior incompleto (6) Superior Completo

5. **Qual sua ocupação** \_\_\_\_\_

6. **Estuda** (1) sim (2) Não

**7. Em ordem de uso, como costuma se locomover?**

(1) ( ) a pé (2) ( ) ônibus (3) ( ) carro (4) ( ) lotação

(5) ( ) bicicleta (6) ( ) táxi (7) ( ) moto (8) ( ) outros

**8. Em ordem de preferência, como prefere se locomover?**

(1) ( ) a pé (2) ( ) ônibus (3) ( ) carro (4) ( ) lotação

(5) ( ) bicicleta (6) ( ) táxi (7) ( ) moto (8) ( ) outros

**9. Você costuma caminhar?**

(1) sim, sempre (2) às vezes (3) pouco

**10. Para quê?**

(1) Lazer (2) Compras (3) Trabalho (4) Estudo (5) saúde (6) outros

11. **Você caminha por?** (1) Necessidade (2) Opção (3) Outros

**12. Com que regularidade você caminha?**

(1) 1 x semana (2) 2x semana (3) 3x semana (4) final de semana

(5) todos os dias

**13. Você costuma planejar seu trajeto?**

(1) sim, sempre (2) às vezes (3) nunca

**14. Você se considera um pedestre eventual ou regular?**

(1) Eventual (2) Regular

**15. Qual seu grau de satisfação ao caminhar?**

(1) Baixo (2) Médio (3) Alto

**16. Você conhece o CTB?**

(1) Muito (2) Pouco (3) Nada

**17. O que você conhece foi através de que meio?**

(1) Campanhas (2) Família (3) Escola (4) Cursos (5) outros (6) NA

**18. Poderia citar uma placa de sinalização?**

**19. Poderia citar um tipo de punição?**

**20. Poderia citar uma norma de trânsito?**

**21. Você sabe que conforme o CTB todo cidadão tem direito de solicitar providências das autoridades, que são obrigadas a responder por escrito?** (1) Sim (2) Não (3) NR

**22. Você sabia que conforme o CTB o pedestre deve procurar uma FSP para atravessar a rua, desde que esta esteja até 50 metros de distância?** (1) Sim (2) Não (3) NR

**23. Você costuma fazer isto?** (1) sim (2) Não (3) às vezes

**24. Você se considera uma pessoa que obedece as leis de trânsito como pedestre?**

(1) Sim, sempre (2) às vezes (3) Não, nunca (7) NS (8) NR

**25. Ao atravessar a rua, você confia na atitude do motorista?**

(1) Sim, sempre (2) À s vezes (3) Não, nunca (7) NS (8) NR

**26. Se você quer atravessar a rua e o movimento de veículos não cessa, o que você faz:**

(1) Aguarda pacientemente a possibilidade de atravessar a rua

(2) Caminha até uma sinaleira mais próxima

(3) Tenta atravessar e fazer os veículos pararem

(7) NS

(8) NR

**27. Na sua opinião, como pedestre, o trânsito é problemático em POA?**

(1) sim (2) Não

**28. Que problemas costuma enfrentar?**

**29. Na sua opinião, como motorista, o trânsito é problemático em POA?**

(1) sim (2) Não (6) NA

**30. Que problemas costuma enfrentar?**

**31. Em relação às causas dos acidentes, avalie os seguintes comportamentos:**

(a) Imprudência dos motoristas

(1) n. é causa (2) é causa baixa (3) média (4) alta

(b) Imprudência dos pedestres

(1) n. é causa (2) é causa baixa (3) média (4) alta

(c) Desrespeito às leis de trânsito em geral

(1) n. é causa (2) é causa baixa (3) média (4) alta

(d) Problemas na estrutura viária

(1) n. é causa (2) é causa baixa (3) média (4) alta

**32. Gostaria de citar alguma outra causa que considere importante?**

**33. No descumprimento às regras abaixo, qual na sua opinião é a mais grave, a que mais provoca acidentes?**

(1) Atravessar a rua no sinal vermelho para pedestres

(2) Ultrapassar o sinal vermelho

(3) Exceder o limite de velocidade

(4) Atravessar a rua fora da faixa de segurança

(7) NS

(8) NR

**34. Na sua opinião, o trabalho dos Agentes de Fiscalização de Trânsito e Transporte é:**

(1) Muito bom (2) Bom (3) Regular (4) Ruim (7) NS (8) NR

**Porquê?** \_\_\_\_\_

**35. Cite uma ação de educação para o trânsito realizada em POA?**

**PESQUISA QUANTITATIVA SOBRE REPRESENTAÇÕES SOCIAIS DE PEDESTRES EM POA - 2010**

**Parte 2 - grupo de perguntas referentes ao conceito de espaço público**

**36. Qual sua avaliação de seu tempo de percurso para:**

	(1) Adequado	(2) Inadequado	(6)NA	(7) NS	(8) NR
(1) Trabalho					
(2) Estudo					
(3) Lazer					

**37. Em relação ao custo desses deslocamentos, você considera:**

	(1) Adequado	(2) Inadequado	(6)NA	(7) NS	(8) NR
(1) Trabalho					
(2) Estudo					
(3) Lazer					

**38. Em relação ao planejamento do trânsito da cidade, você considera:**

(1) Mbom	(2) Bom	(3) Regular	(4) Ruim	(7) NS	(8) NR

**39. Avalie a qualidade do mobiliário urbano para pedestres:**

	(1) Mbom	(2) Bom	(3) Regular	(4) Ruim	(7) NS	(8) NR
A) Placas						
B) Paradas de ônibus						
C) Corredores de ônibus						
D) FSP						
E) Sinaleiras						
F) Tempo de travessia						
G) Calçadas						
H) Acessibilidade						
I) Mobilidade						
J) Segurança em transitar						

**40. Como você avalia a distribuição das FSP:**

(1) Mbom	(2) Bom	(3) Regular	(4) Ruim	(7) NS	(8) NR

**41. Em alguma ocasião você registrou reclamação sobre trânsito ou transporte?**

(1) sim (2) não (7) NS (8) NR

Porquê? \_\_\_\_\_

**42. Por último, sua renda mensal encontra-se em qual faixa salarial:**

- (1) menos de 2 salários mínimos
- (2) entre 2 e 3 salários mínimos
- (3) entre 4 e 5 salários mínimos
- (4) mais de 6 salários mínimos
- (5) sem renda
- (7) NS
- (8) NR

**Lista de endereços eletrônicos**

[www.antp.org.br](http://www.antp.org.br)

[www.cesvibrasil.com.br](http://www.cesvibrasil.com.br)

[www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Leis/L9503.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L9503.htm)

[www.denatran.gov.br](http://www.denatran.gov.br)

[www.detran.al.gov.br](http://www.detran.al.gov.br)

[www.detran.rs.gov.br](http://www.detran.rs.gov.br)

[www.eptc.com.br/](http://www.eptc.com.br/)

[www.ibge.gov.br](http://www.ibge.gov.br)

[www.inep.gov.br](http://www.inep.gov.br)

[www.ipea.gov.br](http://www.ipea.gov.br)

[www.portoalegre.rs.gov.br](http://www.portoalegre.rs.gov.br)

[www.ruaviva.blogspot.com/](http://www.ruaviva.blogspot.com/)