

XXVII Congreso de la Asociación Latinoamericana de Sociología. VIII Jornadas de Sociología de la Universidad de Buenos Aires. Asociación Latinoamericana de Sociología, Buenos Aires, 2009.

Sistema de trânsito e pedestres. A reprodução da desigualdade social no uso do espaço público.

Clara Natalia Steigleder Walter.

Cita:

Clara Natalia Steigleder Walter (2009). *Sistema de trânsito e pedestres. A reprodução da desigualdade social no uso do espaço público. XXVII Congreso de la Asociación Latinoamericana de Sociología. VIII Jornadas de Sociología de la Universidad de Buenos Aires. Asociación Latinoamericana de Sociología, Buenos Aires.*

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-062/548>

Acta Académica es un proyecto académico sin fines de lucro enmarcado en la iniciativa de acceso abierto. Acta Académica fue creado para facilitar a investigadores de todo el mundo el compartir su producción académica. Para crear un perfil gratuitamente o acceder a otros trabajos visite: <https://www.aacademica.org>.

Sistema de trânsito e pedestres

A reprodução da desigualdade social no uso do espaço público

Clara Natalia Steigleder Walter
Universidade Federal do Rio Grande do Sul

Introdução

Esta pesquisa foi apresentada como trabalho de conclusão do curso de Ciências Sociais na UFRGS, em 2008, e teve como objetivo compreender melhor como se constituem as práticas sociais no uso do espaço público de circulação. Mostrou a possibilidade de um outro olhar sobre essas práticas, um olhar menos pautado pela observância ou internalização de normas e regras, mas sim, sensibilizado pelas contradições e conflitos sociais presentes na conformação do espaço público em cidades brasileiras.

A partir do século XX, o trânsito vai se transformar num problema que passa a afetar de forma contundente a vida no meio urbano. Com o crescimento das cidades, aumenta o número de deslocamentos dos habitantes e 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 a taxa de urbanização no Brasil, 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 consegue dar conta desta nova conformação social que se apresenta para os aglomerados urbanos, nos quais a concentração de atividades, a criação e expansão de oportunidades de trabalho, cultura, educação, lazer etc., afetam o seu traçado viário e demandam um sistema de transportes mais eficiente, capaz de atender as necessidades de deslocamento. Acompanhando esta nova conformação das cidades, cresce em torno de 20% o número de veículos que passaram a circular anualmente nos grandes centros urbanos.

Em Porto Alegre a frota automobilística crescente vem fazendo com que ao longo dos últimos anos a cidade sofra com os efeitos deste crescimento. Com uma população de 1,4 milhões de habitantes, possui aproximadamente 600 mil veículos, na proporção de quase um para cada dois habitantes. No entanto, o transporte público, que inclui ônibus, táxi, lotações e veículos escolares soma em torno de 5 mil veículos. Assim, pode-se afirmar que 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).

O estímulo ao uso do automóvel tem origem no modelo de desenvolvimento adotado a partir da década de 1960. A produção automobilística não apenas aqueceu a indústria brasileira e gerou muitos empregos na construção de rodovias e estradas, como representou uma mudança no padrão de comportamento. 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”.

As cidades começaram a tornar-se, como diz Vasconcellos (1998), “cada vez mais o habitat do veículo e o anti-habitat do homem”. Muitas vezes o poder público “rasga” as cidades para dar espaço ao automóvel, alargando vias, construindo estacionamento, estreitando calçadas, isto é, investindo recursos públicos num modo de transporte individual em detrimento de outras formas de transporte coerentes com o desenvolvimento sustentável, como o transporte coletivo, o trem e a bicicleta.

Este parece ser um fenômeno característico de países em desenvolvimento, para os quais a centralidade no transporte historicamente tem sido o automóvel como é verificado no relatório publicado pela Organização Mundial da Saúde, comparando 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* (MELLO JORGE; LATORRE, 1994, p.22)

Os acidentes de trânsito e a ocupação desigual do espaço público

No Brasil, 35 mil pessoas morrem por ano em decorrência de acidentes e 350 mil ficam feridas. Os custos levantados em perímetro urbano são estimados em cerca de 5,3 bilhões de reais, sendo 3,6 bilhões somente nos 49 maiores conglomerados urbanos, conforme o estudo “Impactos Sociais e Econômicos dos Acidentes de Trânsito nas Aglomerações Urbanas Brasileiras” (IPEA, 2003, p.33). Do ponto de vista econômico, levantamento do Banco Interamericano de Desenvolvimento aponta que 55% das vítimas fatais dos acidentes situa-se na faixa etária economicamente ativa, entre 20 e 49 anos (CADERNOS MCidades, 2004, p.15).

O índice de mortes no trânsito brasileiro é alto (6,8 mortos por 10 mil veículos) se comparado com países como a França (2,35), Estados Unidos (1,93), Alemanha (1,46) e Japão (1,32). Em relação à condição de deslocamento da vítima, pedestres e ciclistas representam em torno de 56% a 74% em áreas urbanas. Esta índice é próximo ao da América Latina (60%), na África (45%), no Oriente Médio (51%) e na Ásia (42%). Quando observados os índices de países desenvolvidos, percebe-se que o número é muito menor (20% na Europa e Estados Unidos) (CADERNOS MCidades, 2004, p. 13-14). Porto Alegre apresenta índices um pouco abaixo dos

nacionais, mas o pedestre é a principal vítima, representando em 2004, 48% das vítimas fatais (CARDOSO, 2005).

Em relação à ocupação do espaço de circulação, estudo realizado pela Associação Nacional de Transporte Público aponta que o automóvel, 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 automóvel utiliza 10 vezes mais espaço para sua circulação do que o pedestre e passageiro do transporte coletivo (FOLHA de São Paulo, C3, 2003).

Para Sávio (2002, p.162), o restringimento da mobilidade de pedestres e usuários de transporte coletivo possui uma dimensão de exclusão social, uma vez que com o início de uma maior circulação de automóveis, instaurou-se uma disputa pelo espaço das ruas. Wright vai afirmar que no processo de adaptação das cidades ao automóvel há uma disputa política e social embutida, uma vez que *na batalha entre grupos sociais, ganham 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* ([197-?], p. 34).

Reforçando esta dimensão, dados do Sistema de Informações de Transporte e Trânsito Urbanos (VASCONCELLOS, 2002, p.6) mostram que o custo estimado de operação e manutenção do transporte individual em 2004 foi de 66,2 bilhões, enquanto que o de transporte público 14 bilhões. Brinco, em estudo sobre o uso do solo urbano, mostra a relação que existe entre a opção feita pelo modo de transporte individual, ocupação territorial e 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”, limitando a mobilidade de quem não tem acesso ao automóvel e mora na periferia (2005, p.59).

O conceito de mobilidade urbana engloba o planejamento de trânsito e transporte de pessoas e bens, os serviços e a infraestrutura com o objetivo de garantir o deslocamento e a acessibilidade e tem sido cada vez mais pautado nas discussões sobre as estratégias de desenvolvimento das cidades. Entretanto, em relação à mobilidade do pedestre pode estar ocorrendo um tipo de *segregação urbana móvel* no trânsito, uma vez que para as classes médias e altas, o espaço público

torna-se cada vez mais espaço de passagem e para as classes de baixa renda, o espaço de ganhar o pão de todo dia, deslocando-se a pé ou de transporte público (DUHAU, 2001, p.59).

Vasconcelos aponta para a existência de dois conflitos nas relações estabelecidas no trânsito: o primeiro deles é o conflito físico, mais conhecido de disputa pelo espaço 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 (1998, p. 13). Entende-se que é possível pensar o conflito físico relacionado a como o ambiente urbano está construído para atender prioritariamente ao modelo de transporte individual e o conflito político relacionado às práticas sociais dos indivíduos no uso do espaço público. Estas práticas não estariam apenas vinculadas aos interesses de alguém na sua condição de deslocamento, mas sim, seriam expressões de representações sociais construídas sobre o que é o trânsito.

Vasconcelos estabelece, ainda, uma relação entre a condição de mobilidade e as características hierárquicas da sociedade brasileira, que acabam expressando um caráter patrimonialista na ocupação do espaço de circulação. Esta apropriação privada do espaço público como fator característico do trânsito das cidades, está relacionada à formação do Estado brasileiro, que privilegia uma prática social em que os interesses privados vão se sobrepor aos interesses da coletividade (FREY, 1996, p.126).

Representações sociais como recurso analítico

Segundo Durkheim, as representações coletivas se constituem mentalmente nos indivíduos a partir das imagens observadas na realidade empírica, na qual as formas de organização social, que carregam em si uma ideologia implícita, sustentam virtualmente o sistema social no qual está inserido (RODRIGUES, 1981, p. 21-22).

Entretanto, é importante considerar que, numa relação social mediada pela linguagem, este indivíduo também tem a possibilidade de agir e interagir socialmente. O conceito de representações sociais, desenvolvido pela psicologia social, amplia a compreensão da relação indivíduo e sociedade considerando o comportamento reflexo de algo que está além da

expressão da consciência coletiva, sendo construído na interação entre os indivíduos e destes com a realidade social. São interpretações e 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.

Na visão de Alexandre (2004, p.127), a representação social é uma preparação para a ação, tanto por conduzir o comportamento, como por modificar e reconstituir os elementos do meio ambiente que o comportamento deve ter lugar. Assim, o ser humano é um ser que ao construir seu conhecimento pode formular questões e buscar respostas, ao mesmo tempo, que compartilha realidades por ele representadas. Entretanto, “não é todo ‘conhecimento’ que pode ser considerado representação social, mas somente aquele que faz parte da vida cotidiana”. As relações estabelecidas no trânsito são mediadas por símbolos e regras, que se traduzem em uma linguagem específica (semáforos, cores, placas, sinais, normas etc.). O indivíduo, desde seus primeiros deslocamentos, apropria-se desta linguagem e constrói um conhecimento sobre o que é o trânsito.

As condutas individuais construídas a partir dessa linguagem presente no espaço de circulação, saem do plano da consciência individual e podem ser analisadas à luz das representações. Esta perspectiva torna-se fundamental no estudo das subjetividades e das condutas sociais, principalmente quando o que se pretende é analisar o que está orientando indivíduos a comportamentos de risco.

Percepções sobre o espaço de circulação

Foram entrevistadas 40 pessoas, 48% homens e 52% mulheres, sendo que a metade possuía Carteira de Habilitação. A distribuição por faixa etária foi constituída de 32% com idade entre 18 e 30 anos, 35% entre 31 e 45 anos e 33% entre 46 e 60 anos. Em relação ao nível educacional, 20% possuíam ensino fundamental, 40% ensino médio e 40% ensino superior. A maior parte recebia entre 3 e 5 salários mínimos (45%), sendo que 30% dos entrevistados recebiam menos de 2 salários e apenas 7% mais de 6. A maioria dos entrevistados (77%) utilizava o ônibus como principal meio de locomoção, sendo que 12% manifestou andar principalmente a pé. 75% trabalhavam e 38% estudavam, o que demonstra uma significativa inserção no trânsito.

Os fatores problemáticos apontados pelos pedestres sobre o trânsito estão relacionados aos problemas enfrentados pelos motoristas: ineficiência do planejamento da circulação de veículos, ingestão de álcool e drogas, congestionamentos. Considera-se que este seja um dado importante porque, mesmo quando citado o problema dos congestionamentos (que poderia estar relacionado ao uso do transporte coletivo), na maioria das vezes, os pedestres manifestaram situações vividas na condição de passageiros em veículo particular, como a de uma das entrevistadas: “nas sextas-feiras à tarde é impossível sair da cidade de carro”. Poucos entrevistados apontaram problemas relacionados ao transporte coletivo e a dificuldades em travessias ou calçadas.

Em relação às normas e direitos estabelecidos pelo Código de Trânsito, como procurar uma faixa de segurança desde que esta esteja até 50m, uma parte considerável de pedestres afirmou não ter conhecimento (42%). Em relação ao direito de solicitar providências, o percentual de pedestres que desconhecia esta informação é bastante considerável (78,9%). Os dados demonstraram também que quanto menor é o nível de ensino, maior é o desconhecimento. Entre os entrevistados com ensino fundamental, 87% afirmou não saber sobre o direito de solicitar providências das autoridades e 50% desconhece que deve procurar uma faixa de segurança até 50 m de distância.

A mesma relação se estabelece com o parâmetro renda. Entre os entrevistados cuja renda mensal é menor que 2 salários mínimos, 92% afirmou desconhecer o direito de solicitar providências. Em relação ao conhecimento sobre procurar uma faixa de segurança até 50 m., 100% dos entrevistados com renda maior que 6 salários afirmou conhecer.

Com o objetivo de medir a percepção sobre as causas dos acidentes, foi solicitado que avaliassem, numa escala de 1 a 10, a imprudência dos motoristas, dos pedestres, o desrespeito às leis de trânsito e os problemas na estrutura viária como incidência forte nas causas dos acidentes. A maioria avaliou de 8 a 10 a imprudência dos motoristas e de 5 a 7, a imprudência dos pedestres. O desrespeito às leis de trânsito em geral e os problemas na estrutura viária foram avaliados entre 4 e 7. Uma das entrevistadas comentou que seria difícil avaliar como está organizada a estrutura viária, pois “não é motorista”.

Buscando apreender como os pedestres percebem a importância de cumprir as normas e regras de trânsito que dizem respeito à sua condição, foram apresentados quatro comportamentos

de risco e solicitado que estabelecessem uma hierarquia entre eles. 79% dos pedestres considerou que ultrapassar o sinal vermelho é a principal causa dos acidentes, seguida de exceder o limite de velocidade, com 74%. As infrações relacionadas ao pedestre aparecem em terceiro e quarto lugar. Apenas 16% considerou a segunda imprudência grave atravessar a rua no sinal vermelho e 32% é o somatório dos que consideram atravessar as vias fora da faixa de segurança em primeiro e em segundo lugar. Ainda, quando perguntado se poderiam citar alguma outra causa que considerassem relevante, a maioria dos entrevistados pedestres respondeu que os acidentes seriam motivados por imprudência, irresponsabilidade, impaciência, embriaguez, stress *do motorista*.

Conclusão

Pode-se inferir que as representações sociais construídas pelos pedestres estão associadas ao trânsito como movimento de veículo, dificultando a construção de uma inserção a partir de sua condição primeira de deslocamento. Para que sejam construídas novas representações sobre o espaço urbano e as interações que nele acontecem, ganham relevância os programas de educação para o trânsito, desenvolvidos pelo poder público e outras instituições, no sentido de problematizarem a forma como está organizado e como é ocupado o espaço de circulação. Para isto, adquire importância considerar que o trânsito e o espaço construído não está organizado da mesma maneira em todos os locais da cidade.

As interações que acontecem no seu uso também apresentam características diferenciadas. Isto porque as representações sociais construídas pelos pedestres e motoristas estão influenciadas por estas diferenças. Esta pesquisa possibilita pensar que pode estar ocorrendo o que se poderia chamar de um tipo de *segregação urbana móvel* em relação ao pedestre no trânsito, que se apresentaria de forma diferenciada dependendo de como está organizado o local de circulação e do tipo de socialização presentes na sua vida.

Referências bibliográficas

- ALEXANDRE, Marcos. *Representação social: uma genealogia do conceito*. Rio de Janeiro: Faculdades Integradas Hélio Alonso, 2004.
- BRINCO, Ricardo. *Transporte urbano e dependência do automóvel*. Porto Alegre: Fundação de Economia e Estatística - RS, 2005.
- BRASIL. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. *Código de Trânsito Brasileiro*. Brasília, 2001.
- CADERNOS MCidades. *Trânsito, questão de cidadania*. Brasília: Ministério das Cidades, 2004.
- 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/>. Acesso em: 20 jun. 2005.
- DENATRAN. *Registro Nacional de Acidentes e Estatísticas de Trânsito – RENAEST*. Disponível em: <http://www2.cidades.gov.br/renaest/listaDocumentos.do> Acesso em: 13 nov. 2008.
- DUHAU, Emílio. Las metrópolis latinoamericanas em el siglo XXI: de la modernidad inconclusa a la crisis del espacio público. *Cadernos 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.
- FOLHA de São Paulo, *Caderno Cotidiano*, 16 out. 2003, C3.
- FREY, Klaus. *Crise do Estado e estilos de gestão municipal*. Lua Nova, n. 37, p. 107-138, 1996,
- INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. *Impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito nas aglomerações urbanas brasileiras: relatório executivo*. Brasília, 2003.
- MELLO JORGE, Maria Helena P. de; LATORRE, Maria Rosário D. O. 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 Acesso em: 13 nov. 2008.
- LUDD, Ned. (org.) *Apocalipse Motorizado: a tirania do automóvel em um planeta poluído*. São Paulo: Conrad Editora do Brasil, 2004 (Coleção Baderna).

- PINHEIRO, Geraldo de Farias Lemos. *Anotações à legislação nacional de trânsito: regulamentos e leis complementares*. 2. ed., São Paulo: Saraiva, 1973.
- RODRIGUES, José Albertino. *Émile Durkheim*. Sociologia. 2.ed., São Paulo: Ática, 1981.
- ROLNIK, Raquel. *O que é cidade*. São Paulo: Círculo do Livro, V. 26, [19-?]
- SÁVIO, Marco Antônio Cornacioni. *A modernidade sobre rodas: tecnologia automotiva, cultura e sociedade*. São Paulo: EDUC, 2002.
- 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.
- VASCONCELLOS, E. *Projeto Transporte Humano*. São Paulo, Associação Nacional de Transportes Públicos, 2002.
- WRIGHT, Charles Leslie. *O que é transporte urbano*. São Paulo: Círculo do Livro, Volume 26, [197-?].