

A SOCIALIZAÇÃO DO TRÂNSITO

CARLOS ALBERTO DA SILVA

Capitão da PMMG. Especialista em Trânsito pela Universidade Federal de Uberlândia

Resumo: *Analisa as interações sociais relacionadas ao trânsito e a posição do pedestre no trânsito brasileiro, comparado especialmente com o alemão.*

Palavras-chave: *Tráfego, sociedade, pedestre*

1 INTRODUÇÃO

O homem constitui-se como a peça mais importante da engrenagem do Sistema de Trânsito. É um sistema tão complexo que as ciências sociais que estudam, através de métodos científicos válidos, os comportamentos humanos, os fatores e processos externos e internos, conscientes e inconscientes, que os provocam ou os alteram, não conhecem, ainda, todas as sucessões de estado que se desenvolvem dentro do homem.

Um dos processos que afeta ao homem é a socialização e para *Guy Rocher*¹, socialização é:

“o processo pelo qual ao longo da vida a pessoa humana apreende e interioriza os elementos sócio-culturais do seu meio, integrando-os à estrutura da sua personalidade sob a influência de experiências de agentes sociais significativos e adaptando-se ao ambiente social em que deve viver.”

Aristóteles em seu livro *Política* formulou as idéias de que o homem é um ser social por natureza, constituindo-se em mito um homem isolado.

¹ ROCHER, Guy. *Sociologia Geral*. Lisboa Editorial Presença, v. I, 1971, p.79-88.
O Alferes, Belo Horizonte, **14** (48): 41-49, jan./mar. 1998

A socialização do trânsito

Portanto, quando falamos em trânsito, presumimos coletividade e aí chegamos ao homem como origem e destinatário de todas as suas ações e omissões.

Ao estudarmos as interações sociais, ou seja, aqueles fenômenos que expressam as condições sociais dos seres vivos, necessariamente iremos abordar o comportamento grupal, os processos sociais, as estruturas sociais, a vida social enfim.

Complementado pelo objeto da Sociologia, surge a figura da Psicologia Social, neste contexto está voltada para os fenômenos psíquicos sociais individuais ou coletivos, ou seja, estudando o comportamento do indivíduo no grupo, contrapondo ao objetivo da Sociologia que é o estudo da vida em grupo e não o da vida do indivíduo.

2 CONSIDERAÇÕES SOBRE A SITUAÇÃO DO PEDESTRE (SOCIAL) COMO VÍTIMA DO TÉCNICO E DO POLÍTICO

A vida do pedestre, dentro do fenômeno trânsito, está sob constante ameaça em qualquer cidade brasileira, e de forma mais flagrante nos grandes centros urbanos, os veículos têm a prioridade em seu deslocamentos nas vias, já os pedestres não têm vez ao atravessá-las. O desrespeito mais freqüentes, dentre outros, é o avanço do sinal pelos condutores de veículos, atropelando transeuntes e provocando um número significativo de mortes por ano, sem serem presos ou punidos. Isto ocorre porque o infrator não é rotulado de “criminoso” como acontece com os agentes de outros delitos e contravenções, embora cometa todo tipo de irregularidades, tende a ter um tratamento complacente pela justiça e pela sociedade;

Exemplos claros, que podem justificar a colocação proposta, são caracterizadas pela imprudência podendo ser observada na tipificação do art. 132, do Código Penal, que diz: “*Expor a vida ou a saúde de outrem a perigo direto e iminente*”. Já a Lei das contravenções Penais aborda o assunto em dois artigos; o art. 34 diz “*Dirigir veículos na via pública, ou embarcações em águas públicas, pondo em perigo a segurança alheia*”. O art. 62 desta mesma lei diz “*Apresentar-se publicamente em estado de embriaguez, de modo que cause escândalo ou ponha em perigo a segurança própria ou alheia*”.

Le Code de la Route, que é o Código de Trânsito Francês, tal qual o nosso Código Nacional de Trânsito, não comporta os delitos e as

contravenções. As infrações que são cometidas pelos usuários das vias - especificamente os condutores -, são provenientes de outros textos e notadamente do Código Penal, como por exemplo o homicídio involuntário.

Não há qualquer orientação de policiais fardados nos cruzamentos mais movimentados e perigosos, o pedestre não tem assistência e fica a mercê dos veículos. Os policiais fardados restringem-se, apenas, ao controle dos veículos automotores, esquecendo-se de que o homem e as bicicletas fazem parte do complexo sistema de trânsito e como tal deve ser assistido (Silva, 1992).²

Segundo Silva (1992)³

“Nos países da Europa a conscientização adquirida com a educação e os avanços proporcionados pela engenharia de trânsito e pela telemática fazem com que o esforço legal dentro do trinômio engenharia X Educação X Esforço Legal não atue com o objetivo de orientar e advertir pedestre e ciclistas, mas sim para fazer com que o trânsito flua normalmente.”

O relacionamento entre os agentes do trânsito, demonstra em muitas ocasiões uma superioridade do condutor sobre o pedestre, bem como a dominação do motorista sobre o passageiro, no caso de ônibus. Existe também a falha técnica de só se preocupar com os automóveis e a falha política do Estado por não instruir corretamente os seus profissionais encarregados de controlar, advertir e orientar os usuários do Sistema Trânsito.

3 O TRÂNSITO NO BRASIL DENTRO DE UMA ABORDAGEM SOCIOLÓGICA

No conjunto dos fatores que explicam a ocorrência de acidentes, o fator humano, conforme dados estatísticos, é a causa determinante da elevada porcentagem nos eventos danosos. Direta ou indiretamente o homem está envolvido no sistema viário, pois dele depende o projeto e a

² SILVA, C.A. Trânsito urbano. A interação do policial militar com pedestres e ciclistas. *O Alferes*, Belo Horizonte, v. 12, n.º 40, p. 37-43, jan./mar. 1994.

³ SILVA, C.A. Trânsito urbano. A interação do policial militar com pedestres e ciclistas, Uberlândia, p.10, 1992. Monografia de conclusão do curso de especialização *lato-sensu* em trânsito. *O Alferes*, Belo Horizonte, **14** (48): 41-49, jan./mar. 1998

A socialização do trânsito

fabricação de veículos; o planejamento, construção, sinalização e conservação das vias; a legislação que normatiza as regras de circulação, sinalização e habilitação; como também a formação de condutores e usuários das vias.

Dentre todas as propostas de redução de acidentes a formação de condutores é a que apresenta, inserida no contexto social, a maior relevância na prevenção do acidente. O peso da aprendizagem na explicação do comportamento humano é muito maior do que geralmente se pensa.

A Psicologia Social que integrada as demais ciências ligadas à segurança do trânsito, como por exemplo a Medicina, Engenharia, Sociologia, Antropologia, Pedagogia e Direito, para que possam atuar de forma a conhecer os resultados efetivos na prevenção de acidentes, centra na complexidade do comportamento de conduzir um veículo, o encaminhamento de estudos que tenham como objetivo o desenvolvimento de avaliações e técnicas voltadas ao treinamento de habilidades diretamente ligadas à segurança viária. (NPT, 1983).⁴

Segundo Durkheim⁵

“A educação transmite valores morais que integram a sociedade, por isto, a mudança educacional é não só um importante reflexo das mudanças sociais e culturais, mas também, um agente ativo de mudanças da sociedade envolvente”.

O cerne da questão está em conscientizar o cidadão de que a sua condição de que a sua condição de formador e transformador da sociedade, passa pela educação. O homem é a própria sociedade, participando dela num processo integrado e dinâmico. É urgente que a visão de que nada acontece diretamente comigo se eu não me comportar de acordo com as normas se transforme na cabeça do brasileiro.

4 O EXEMPLO ALEMÃO

Na Alemanha, quando procurou-se uma abordagem sociológica para o trânsito, seguiu-se o princípio da oferta de capacidade aos setores

⁴ Psicologia e Trânsito. Universidade Federal de Uberlândia – UFU – Núcleo de Pesquisa em Psicologia do Trânsito, Uberlândia, 1983.

⁵ DURKHEIM, Émile. Educação Moral. A Educação em perspectiva sociológica. Gomes, C. A. Editora Pedagogia e Universitária, 2.^a ed., 24, 1989.

de tráfego. Esta oferta orienta-se não só nas necessidades da economia mas, também, nas necessidades da vida social e do meio ambiente. Este tipo de planejamento busca um desenvolvimento ordenado de todos os setores considerados importantes para o bem estar da cidade.

Para realizar este tipo de planejamento buscou-se o equilíbrio entre o uso do automóvel e de outros meios de transporte. O trânsito veicular teve que submeter-se a esta nova situação. Em contraposição, tem que dar-se conta de todas as conseqüências do desenvolvimentos iniciado para evitar efeitos negativos. (Niederle, 1992).⁶

Para se chegar a este nível é preciso:

- Analisar a situação, através do levantamento de dados;
- Identificar os problemas, através da análise correlacional do trânsito e estes problemas, como a alta carga de trânsito;
- Definir o desenvolvimento desejado, através da descrição das atividades consideradas importantes e suas funções dentro do sistema de tráfego;
- Descrever as divergências entre as situações atuais e as desejadas.

Ao traçar estas variáveis chega-se ao escoamento de trânsito sem efeito nocivo ao meio ambiente, reestruturando as cidades e aplicando métodos logísticos para reorganizar a distribuição de cargas; apoiando a extensão do caminho a pé, o uso de bicicletas e meios de transportes públicos de massa, eliminando-se os privilégios dos carros; e por conseguinte, melhorando a situação social dos grupos marginalizados (crianças, velhos, pobres e deficientes físicos).

Para implementar a realização de amortecimento de trânsito foi preciso reduzir as velocidades e a liberdade de movimento do trânsito veicular dentro das cidades, para aumentar a segurança nas ruas, reduzindo o ruído e a emissão de poluentes.

A fim de se chegar à estas velocidades baixas e à remodelação das ruas, foi necessário reduzir a largura das vias e construir os chamados “portais”, que são elevações construídas de material diferente do leito

⁶ NIERDERLE, W. O Trânsito e o Meio Ambiente. Palestra proferida no Instituto Federal do Meio Ambiente. Berlim-Alemanha, 1992.
O Alferes, Belo Horizonte, **14** (48): 41-49, jan./mar. 1998

A socialização do trânsito

normal, semelhante aos colchões, para facilitar o cruzamento de pedestres, criando conceitos diferente, de acordo com o tipo de via e a sua localização.

Para as vias secundárias houve a interrupção das pistas contínuas elevando-as ao nível da calçada; para as zonas residenciais eliminou-se a separação entre a pista e a calçada, criando-se as chamadas “zonas 30”, ou seja, vias onde a velocidade máxima permitida é de 30 Km/h e para as zonas de pedestres, ou seja, aquelas áreas destinadas exclusivamente ao trânsito de pessoas, houve a proibição do tráfego veicular exceto a entrega de carga e o serviço limitado a certas horas.

Paralelamente houve a organização do tráfego estacionado com redução da quantidade de vagas e aumento da taxas na proximidade de locais favorecidos. Com isto incentivou-se o transporte público e desenvolveu-se campanha acompanhadora: informando sobre a finalidade das medidas; levantando opiniões; explicando as medidas e propondo alternativas; e por fim levantando a situação antes e depois da aplicação das medidas.

A par de tudo isso, houve a diminuição do impacto do tráfego na cidade; melhora na situação das zonas residenciais; incentivo a investir, modernizar e cuidar dos prédios; e a compensação dos valores comerciais das zonas urbanas incentivando o comércio de varejo e do serviço nas zonas residenciais.

5 A SITUAÇÃO BRASILEIRA FACE AO MODELO ALEMÃO

O sistema de classificação viária urbano funcional brasileiro entende que as vias de pedestres são dedicadas exclusivamente a eles, proibindo-lhes a utilização das vias expressas e ciclovias e elegeu o projeto de canalização de tráfego como o elemento socializador dos quarteirões, por proporcionar maior conveniência ao tráfego em geral, assegurando movimentos ordenados, fazendo com que a capacidade das interseções fosse aumentada e minimizada o número e acidentes, aumentando a segurança dos usuários.

Godói (1985)⁷ define canalização como a

“separação dos movimentos de tráfego em trajetórias definidas pelo uso de ilhas, marcas no pavimento ou outro

⁷ GODÓI, Hildan. Projeto geométrico de vias urbanas. Belo Horizonte, 1985, p. 39. Monografia do Curso de Extensão em Engenharia de Transportes Urbanos.

Carlos Alberto da Silva

meio qualquer, com o objetivo de melhorar a segurança e ordenar os movimentos de veículos e pedestres.”

A canalização assegura movimentos ordenados de fluxos de trânsito e pedestres, melhorando o nível de convivência, reduzindo as velocidades de saída, entrada, entrelaçamento e manobras nos cruzamentos. Para que a canalização atinja o nível ótimo é preciso levar em consideração alguns fatores, como:

- o humano: que é o hábito e a capacidade de tomada de decisões dos motoristas, elementos surpresa, tempos de percepção e reação;

- o tráfego: que é a avaliação da capacidade das vias, controle dos pontos de interseção e velocidade dos veículos e o registro de acidentes para fins de levantamento dos chamados “pontos negros”;

- o físico: que se restringe ao tipo das vias e o uso e ocupação do solo que interferem nas distâncias de visibilidades e movimentos convergentes e divergentes;

- o econômico: que é o custo do empreendimento e dependendo do tipo de tratamento imposto, poderá valorizar ou desvalorizar as áreas, trazendo ganho ou perda da qualidade de vida.

No entanto, não chegamos ao nível ótimo que se verifica no modelo alemão, mas, as dificuldades apontadas foram expostas e não é possível prescindir de um planejamento que nos direcione ao equacionamento dessa situação.

6 CONCLUSÃO

Diante do modo intrincado de nossa realidade urbana, com seus aspectos universais e singulares, não podemos prescindir da atuação de especialistas na conceituação e busca de instrumentos adequados de análise, com vistas à elaboração de diagnósticos que visem equacionar e solucionar o grande desafio social do trânsito brasileiro, sob pena de tomarmos inócuos e ineficazes na socialização do nosso trânsito.

Corroborando a afirmação acima encontramos em Pereira (1993)⁸, citando Silva (1992), a seguinte inferência: “*Os resultados de estudos e a*

⁸ PEREIRA, S. R. A formação do policial de trânsito na Polícia Militar do Estado de Minas Gerais, Uberlândia, 1993, p.28. Monografia de conclusão do curso de especialização *lato-sensu* em trânsito.
O Alferes, Belo Horizonte, **14** (48): 41-49, jan./mar. 1998

A socialização do trânsito

experiência de outros países mostram a especialização como única forma de assegurar a melhoria do serviço prestado.”

Para a organização dos setores de trânsito faz-se necessárias a atuação de profissionais que possuam a visão macro do sistema trânsito, não se restringindo apenas ao seu ramo de conhecimento.

Ao cadastrar e fazer o levantamento dos setores de trânsito, o envolvimento multidisciplinar mostra-se como uma faceta da solução do problema, o trânsito não pode ser entendido como responsabilidade isolada e sim como responsabilidade compartilhada. Impõe-se o perfeito entrosamento, com os demais órgãos envolvidos no sistema do trânsito como forma de buscar a socialização do mesmo.

O problema do trânsito em nosso país, apesar da abordagem sociológica, não é um problema apenas técnico ou político, mas sobretudo social e só conseguiremos solucioná-lo a partir do momento em que se fizesse sistemático o ensino regular de trânsito, desde o ciclo básico de nossas escolas, para ensinar o seu comportamento e formar uma consciência a respeito do assunto, pois estas são técnicas consagradas em outros países que se preocupam com o problemática trânsito.

Segundo Mestre (1985)⁹

“No momento atual nas nossas sociedades estamos convencidos de que o comportamento do homem no trânsito gera problemas tão graves que é necessária a análise formal dessa conduta, assim como o desenvolvimento de uma educação que tenha relação com o problema trânsito tanto de uma maneira ativa como passiva”.

A Polícia Militar do Estado de Minas Gerais compartilha dessa responsabilidade, pois muitos dos seus profissionais são especialistas em trânsito, em nível de pós-graduação, pela Universidade Federal de Uberlândia. Valendo-se desses profissionais para o desenvolvimento de

⁹ Mestre, M.; Del Barrio, M. Educação Viária. In psicologia e trânsito. Valência: Editora Nau Libres, 1987, p. 291.

Carlos Alberto da Silva

pesquisas que redirecionam o compromisso social, busca-se a atender a todos os setores da sociedade.

***Abstract:** Socialization of the Traffic. The author analyses social interations connected with the traffic and the relation of pedestrian with the traffic in Brazil, especially as compared that in Germany.*

***Key words:** traffic, society, pedestrians*