

TRÂNSITO URBANO: A INTERAÇÃO DO POLICIAL MILITAR COM PEDESTRES E CICLISTAS

CARLOS ALBERTO DA SILVA

Capitão PMMG

Especialista em Trânsito pela UFU

Resumo: O artigo avalia o comportamento de interação do policial de trânsito com os usuários das vias públicas, num cruzamento, visando a subsidiar a instrução do primeiro. O estudo foi feito no centro de Uberlândia, observando-se o comportamento natural de transeuntes e policiais.

1 INTRODUÇÃO

Um trânsito organizado pressupõe a educação dos usuários das vias e as condições que ela pode oferecer.

Segundo Plácido e Silva,

"Segurança ou seguridade insere sentido de tornar a coisa livre de perigo, assegurada de danos, afastada de todo mal. Segurança Pública é o afastamento de todo o perigo que possa afetar a ordem pública, em prejuízo da vida e dos direitos de propriedade do cidadão".¹

O policiamento ostensivo de trânsito cogita do cumprimento da lei, dentro de um caráter educativo e não puramente repressivo ou punitivo, tem o poder de orientar os usuários nas vias, quanto às atitudes corretas no trânsito, tanto para motoristas como para pedestres. A seu cargo estão as árduas tarefas do poder de polícia, coagindo ao cumprimento da lei, punindo os infratores para que os erros cometidos não venham a se repetir ou disseminar-se como normas abusivas.

A atividade de policiamento e fiscalização é imprescindível para o sucesso da educação; não adianta desenvolver campanhas educativas de impacto imediato ou campanhas de mecanismos de educação no trânsito que levam de 15 a 30 anos para serem incorporadas à rotina dos usuários das vias, se não existir uma atividade de policiamento e fiscalização positiva, ou seja, aquela que deve estar nos locais certos e para os casos certos, onde o policial deve interagir com o usuário da via de forma eficiente e inquestionável (Michalik, 1992).

Estudos desenvolvidos nos Estados Unidos indicam de forma clara que o policial de trânsito deve desempenhar as suas atividades no eixo de uma rua e não no cruzamento. Não deve estar preocupado com o modo como pedestres ou ciclistas se portam nos cruzamentos, mas sim como os usuários das

¹ - Departamento Nacional de Trânsito, *Manual de Segurança no Trânsito*, 1984, p. 22.

vias interferem na segurança da mesma e no fluxo normal da corrente de trânsito. Para estas relações envolvendo policial X pedestres e policial X ciclistas, o organismo policial deve dispor de uma assessoria de comunicação social que desenvolva a atividade de esclarecimento e educação da população quanto ao aspecto de segurança no trânsito e padrões corretos de comportamento, visando principalmente à diminuição do número de acidentes envolvendo pedestres e ciclistas (Wilson, 1972).

O Código Nacional de Trânsito, em seu artigo 86, diz que "o pedestre somente poderá cruzar a via pública na faixa própria, obedecendo à sinalização".² E no artigo 87, diz "que os condutores de veículos de propulsão humana têm os mesmos deveres dos condutores dos demais automotores".³ O anteprojeto de lei do Código Brasileiro de Trânsito, em seus artigos 39 e 32, respectivamente, aborda as mesmas obrigações já expostas; entretanto, sabe-se que os pedestres adotam atitudes que não condizem com a sua real necessidade de segurança nas locomoções. Muitas vezes o pedestres disputa uma parcela que não lhe pertence no sistema viário. Em estudos comportamentais realizados na cidade de Uberlândia, o índice de desrespeito aos sinais por pedestres é alarmante, atingindo 35% entre homens e 40% entre mulheres (Hoebert, 1985). Quanto aos ciclistas, um estudo da observação da desobediência ao sinal vermelho em Uberlândia mostra que dentre os veículos são eles os que mais desobedecem à sinalização (Almeida, 1984).

Na França, um estudo realizado sobre o número de acidentes envolvendo o comportamento de pedestres e ciclistas mostrou o quanto é necessária a participação do policial de trânsito junto aos órgãos escolares. Participando da educação de trânsito, *in loco*, o policial provoca um sentimento de respeito por parte das crianças que vai refletir-se na sua conduta como pedestres, ciclistas ou motoristas. A interação policial X estudante é que, no futuro, vai determinar uma mudança considerável no número de acidentes de trânsito, não pela punição, mas sim pela formação de uma massa crítica por parte dos usuários das vias (Leclercq, 1992).

Para uma cidade do porte de Uberlândia, com 366.711 habitantes (IBGE, 1992) e 110.000 veículos (PMMG, 1992), torna-se indispensável a presença do policial de trânsito, orientando, socorrendo e interagindo com a população de modo a demonstrar uma presença atuante e compromissada com o trabalho desenvolvido. Destarte, orientar e socorrer constituem a mais eficaz participação do policial de trânsito no campo da prevenção de acidentes, no saneamento viário e na confiabilidade da população pela qualidade do serviço prestado.

Para tanta desobediência à sinalização deve corresponder igual carga de orientação e advertência, mas de forma consciente, concisa e objetiva na

2 - Código Nacional de Trânsito, 1966, p. 36.

3 - Código Nacional de Trânsito, 1966, p. 36.

interpelação do usuário da via e num nível a garantir ao policial de trânsito a supremacia do questionamento, e isto só será possível se o policial de trânsito estiver consciente das suas obrigações, dominar a legislação de trânsito e se mostrar eficiente ao detectar e corrigir estes desvios.

No que se refere às interrelações comportamentais entre policial X pedestre e policial X ciclistas, na Espanha há muito deixou de ser um problema que merecesse um estudo mais aprofundado pelos organismos ligados à segurança do trânsito, pois o sucesso alcançado com a educação e a engenharia diminuiu em muito os atritos anteriormente existentes. Atualmente, somente naqueles cruzamentos considerados críticos o policiamento é lançado, não para orientar ou advertir pedestres e ciclistas, mas sim, para fazer com que o trânsito flua normalmente. Os recursos da telemática aliados à educação dão à polícia condições para advertir e orientar os pedestres e ciclistas, caso necessário, pois a massa crítica que se formou junto aos usuários das vias na Espanha, principalmente pedestres e ciclistas, é suficientemente grande para que os mesmos adotem procedimentos corretos no trânsito (Vayá, 1992).

O que se tem visto junto aos órgãos que abordam a problemática trânsito na Europa é uma unidade de pensamento no que tange às interrelações comportamentais entre policial X usuário das vias. Os órgãos policiais, apesar de não terem a obrigação de trânsito nas escolas, assumem esse encargo como forma de interação comunitária, com o único objetivo de fazer com que o número de acidentes envolvendo pedestres e ciclistas diminua, já que em qualquer código de trânsito do mundo existem penas para pedestres, mas em nenhum lugar estes recebem qualquer sanção administrativa.

Estudos sobre interrelações comportamentais entre policial X pedestre e policial X ciclista não são a tônica dos grandes organismos europeus e americanos que abordam o problema trânsito.

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 pedestres e ciclistas, mas sim para fazer com que o trânsito flua normalmente.

2 RESULTADOS DA OBSERVAÇÃO NATURAL

A avaliação do comportamento do policial militar que atua no policiamento de trânsito urbano denota a necessidade da compreensão da sua atuação e o modo como ele interage com os usuários da via, principalmente pedestres e ciclistas.

Ao proceder à observação natural do comportamento de policiais militares, do sexo feminino, que atuavam num certo cruzamento no centro da cidade de Uberlândia, para os quais não houve instrução específica para a atividade, verificou-se que naquele cruzamento a correlação de pedestres infratores para

os que adotavam procedimento correto no trânsito era de 1 para 3. Para cada grupo de 86 situações de cometimento de infração, o policial militar advertiu/orientou apenas uma vez.

Numa segunda etapa, após o policial militar do sexo feminino receber a instrução específica para a atividade, a correlação de pedestres infratores para os que adotavam procedimento correto no trânsito passou a ser de 1 para 2; já os ciclistas que adotavam procedimento correto no trânsito era de 1 em cada grupo de 5, ocorrendo uma orientação/advertência para 71 situações de cometimento de infração.

Da observação natural do comportamento dos policiais militares, do sexo masculino, que atuavam em outro cruzamento da mesma cidade, sem instrução específica para a atividade, verificou-se que a correlação de pedestres infratores para os que adotavam procedimento correto no trânsito era de 0.96 para 1.04; já dos ciclistas foi de 1 que adotou procedimento correto no trânsito para 6 que cometeram infrações de trânsito. Ocorreu uma orientação/advertência para 107 situações de cometimento de infração.

Na segunda etapa da observação dos policiais militares do sexo masculino, após ministrada instrução específica, verificou-se a ocorrência de um pedestre infrator para 2 que adotaram procedimento correto no trânsito; no grupo de 07 ciclistas, 06 cometeram infração e apenas 1 adotou procedimento correto no trânsito, havendo 1 orientação/advertência para 49 situações de cometimento de infração.

Os dados apresentados demonstram que os policiais militares do sexo feminino, na primeira etapa da observação natural, sem instrução específica para a atividade, mostraram índice maior de interação com os pedestres e ciclistas infratores, mostrando-se 23.40% mais eficazes do que os policiais militares do sexo masculino; entretanto, após aplicação da instrução específica, os policiais militares do sexo masculino melhoraram em 124.47%. A porcentagem de interação dos policiais militares do sexo masculino na segunda etapa foi 321.27% maior do que a interação dos policiais militares do sexo feminino.

3 CONCLUSÃO

Estas observações conduzem para o planejamento de formas objetivas de orientação do policial militar que atua no trânsito e, a partir dela, busca-se maior interação entre policial X pedestre e policial X ciclista, visando principalmente à transmissão, por parte dos policiais de trânsito, aos pedestres e ciclistas, de informações a respeito dos padrões mais seguros a serem observados no trânsito.

Na instrução dos Policiais Militares, foram abordados os aspectos legais da atuação do policial de trânsito, com base nos manuais doutrinários da Polícia Militar de Minas Gerais. O conhecimento da missão e do local de atua-

ção, o relacionamento e as formas de empenho em ocorrências extraídas do *Manual Básico de Policiamento Ostensivo* foram a tônica do incentivo aos policiais militares, visando, aumentar o índice de interação do policial de trânsito com os usuários das vias.

Uma das missões gerais do policial militar que desenvolve as suas atividades no policiamento ostensivo de trânsito é fazer observar, por parte dos usuários das vias, as disposições regulamentares sobre o trânsito e, como missão particular, promover campanhas educativas de trânsito. Estas também são as atribuições dos órgãos policiais de trânsito da Europa. Embora não seja missão constitucional daqueles órgãos, é um procedimento que se incorporou à rotina da vida profissional como uma forma de interação comunitária e que tem um só fim: diminuir o número de acidentes.

O policial militar que desenvolve as suas atividades no Posto de Controle de Trânsito, que é um posto fixo na via pública, principalmente em cruzamentos, tem, entre outras atribuições, a de compelir os condutores de veículos e os pedestres à obediência das determinações legais e regulamentares, bem como as contidas nas demais normas em vigor, referentes ao trânsito em geral.

Na Europa e nos Estados Unidos, o conceito do policial fixo já foi abolido dos meios policiais, graças aos recursos eletrônicos os mais variados, fazendo da atividade de policiamento e fiscalização um mister quase que imperceptível, por parte dos pedestres e ciclistas; com origem na massa crítica formada pelo conceito da educação, já não é mais necessária a presença do policial nos cruzamentos.

Dos resultados apresentados neste estudo com relação aos pedestres infratores, 37% são semelhantes aos resultados sobre a conduta dos pedestres do sexo masculino e feminino que desobedeceram à sinalização, 35% para homens e 40% para mulheres, levado a efeito por Hoebert, (1985), apesar dos dados aqui apresentados abordarem homens e mulheres indistintamente. Também se mostrou constante a desobediência à sinalização por parte dos ciclistas desde o estudo abordado por Almeida, (1984). Tanto naquele estudo como neste manteve-se na casa dos 90% de desobediência à sinalização.

O Anteprojeto de lei do novo Código Brasileiro de Trânsito, no artigo 185, diz:

"Compete aos órgãos do Sistema Nacional de Trânsito planejar, supervisionar, orientar e coordenar as atividades de educação para a segurança do trânsito, em todos os níveis de seu desenvolvimento".⁴

Das pesquisas realizadas em Uberlândia sobre o comportamento dos ciclistas, em 1984, e sobre o comportamento dos pedestres em Uberlândia, no que se refere ao cometimento de infrações por parte de pedestres e ciclis-

4 - Anteprojeto de Lei do Código Brasileiro de Trânsito, 192, p. 46.

tas é o mesmo. Torna-se necessária a divulgação e mudança do comportamento por parte dos usuários das vias, neste caso a população uberlandense, bem como dos componentes da Corporação, principalmente aqueles que atuam na área de trânsito.

Da aplicação da instrução visando a aumentar o índice de interação do policial de trânsito com os usuários da via, concluiu-se que os policiais militares do sexo masculino foram mais sensíveis à instrução, aumentando em 124,47% o índice de interação com os usuários das vias que cometem infração de trânsito. Dois policiais militares do sexo feminino, conforme relato próprio, mostraram-se mais tímidos diante das situações apresentadas. Isto pode ter contribuído para que o nível de interação dos policiais militares do sexo feminino com o usuário da via, após aplicação da instrução específica, não aumentasse. Dessa forma, sugerem-se estudos para avaliar o perfil psicológico do policial militar que trabalha no policiamento de trânsito, para levantar as variáveis que interferem no seu comportamento.

Inferiu-se que instruções específicas podem reduzir os problemas existentes, tais como: atravessar a rua com o semáforo fechado, desobediência à sinalização, conduzir a bicicleta sobre a calçada, conduzir motocicletas com excesso de passageiro e excesso de velocidade, dentre outros, e é necessário apenas que a instrução específica que precede o início do trabalho do turno em que o policial inicia as suas atividades no trânsito seja intensificada, o que contribuirá para a redução do número de acidentes e infrações de trânsito.

Os resultados deste estudo e a experiência de outros países mostram a especialização como única forma de assegurar a melhoria do serviço prestado. Os dados referentes aos casos em que a instrução específica foi aplicada, visando à mudança de comportamento do policial de trânsito frente aos pedestre e ciclistas infratores, mostraram a possibilidade de mudanças no comportamento de interação dos policiais. É preciso que instruções específicas sejam ministradas aos policiais de trânsito, a fim de que passem a adotar condutas positivas frente ao usuário das vias, buscando aumentar o nível de interação.

Outro aspecto que deve ser considerado diz respeito à política de educação assistemática por parte da Polícia Militar junto aos órgãos escolares, como uma alternativa muito bem vista e aceita pela comunidade e que encontra conceitos similares nos órgãos policiais de trânsito da Europa. A simples presença dos policiais de trânsito na frente das escolas cria um clima de segurança que se reflete positivamente no usuário da via, e este é um procedimento que necessita ser adotado e incrementado pelas Corporações que têm a competência do policiamento ostensivo de trânsito, sendo também uma forma de integração comunitária.

Abstract: Urban traffic: the interaction between policemen, pedestrians and cyclists. This is an evaluation of the interaction between traffic policemen and the users of public highways at a crossroad, aiming at providing subsidies for the formation of traffic policemen. The study carried out in the centre of Uberlândia, consisted of close observation of the natural behaviour of passers-by and policemen.

BIBLIOGRAFIA

- ALMEIDA, A.R. et alii. Desobediência ao sinal vermelho. Uma observação naturalística em Uberlândia. *Psicologia & Trânsito*. Uberlândia, 1(2):33-8, Jul 1984.
- DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO - DENATRAN. *Manual de Segurança no Trânsito*. Brasília, 1966.
- HOEBERT, N. A. S. et alii. Desobediência à sinalização: observação do comportamento dos indivíduos em quatro tipos de veículos em diferentes situações de trânsito. *Psicologia & Trânsito*. Uberlândia, 2(1): 25-9, jul 1990.
- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE. *Censo 1991*. Brasília, 1992.
- INSPETORIA GERAL DAS POLÍCIAS MILITARES: IGPM. *Manual Básico de Policiamento Ostensivo*. MBPO. Belo Horizonte, 1988.
- LECLERCQ, S. L'education a la securité routiere en milieu scolaire: politique de l'education, nationale et programme. Palestra na Securité Routiere, Paris-França, 1992.
- MICHALIK, C. Fatores humanos no trânsito. Palestra proferida no Kuratorium Verkehrssicherheit, Viena-Áustria, 1992.
- MINISTÉRIO DA JUSTIÇA. Anteprojeto de Lei do Código Brasileiro de Trânsito. Brasília, 1992.
- POLÍCIA MILITAR DO ESTADO DE MINAS GERAIS - PMMG. *Indicadores de Segurança Pública*. Belo Horizonte, 1992.
- VAYA, E. J. C. A Universidade e os órgãos policiais de trânsito. Palestra proferida na Universidade de Valência. Valência-Espanha, 1992.