

| 579 | PLANEJAMENTO URBANO E MOBILIDADE: O DESAFIO DE RELAÇÕES MAIS DEMOCRÁTICAS NO USO DO ESPAÇO PÚBLICO

Clara Natalia Steigleder Walter

Resumo

As cidades diferem na forma como é produzido o espaço urbano, como são pensadas e planejadas as políticas de mobilidade urbana, nas características que vão marcar as interações no uso dos espaços públicos. Essas diferenças estão presentes na forma como os diferentes segmentos do trânsito se relacionam e nos tipos de conflitos decorrentes destas relações. Considerando que a conformação do espaço público é complexa e expressa dimensões culturais, econômicas, políticas e sociais presentes nas práticas cotidianas, compreender a partir de uma perspectiva sociológica o que pensam e como se reconhecem os indivíduos quando estão interagindo contribui para entender o que está orientando suas ações no uso do espaço público. São percepções, formas de pensar e ressignificar os espaços construídos que devem ser consideradas quando da formulação de políticas públicas na área de planejamento urbano. Os dados analisados neste artigo provêm de pesquisa realizada em dois bairros da cidade de Porto Alegre, Rio Grande do Sul, que apresentam características socioeconômicas distintas e cujos espaços de circulação diferem bastante na sua organização. Embora os dois locais estejam situados na mesma região geográfica da cidade - região central -, existem várias diferenças na maneira como seus moradores vivenciam esses espaços.

Palavras-chave: espaço público, planejamento urbano, mobilidade, conflitos

1. Introdução

O trânsito interfere de diferentes maneiras no cotidiano dos seus habitantes. Em algumas cidades, muitas vezes, restringe a acessibilidade e limita a circulação de segmentos sociais, como os pedestres, ciclistas e usuários de transporte coletivo, ou mesmo dos motoristas quando são implantados, por exemplo, sistemas de rodízio por placas. Mas também leva a conflitos que, muitas vezes, acabam transformando-se nos chamados acidentes de trânsito. Esses conflitos carregam em sua origem questões sociais relacionados à construção do papel de pedestre e condutor, como cada um entende sua condição e se relaciona com o outro num espaço que é público. Esta perspectiva amplia o olhar sobre os denominados acidentes de trânsito e permite ir além da questão formal da aplicação do Código de Trânsito (BRASIL 2001), da internalização de normas e regras e da punição, incorporando questões sociais presentes nas relações entre os indivíduos.

A *mobilidade urbana*- como é chamada a possibilidade de transitar no espaço público - engloba tanto dimensões do planejamento urbano, principalmente no que tange a organização do espaço e as políticas 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. Este tema tem sido cada vez mais pautado nas discussões sobre as estratégias de desenvolvimento sustentável das cidades e o desafio tem sido garantir o acesso universal à cidade, de forma democrática e segura.

Com o crescimento das cidades aumentou o número de deslocamentos dos habitantes e, é claro, o número de veículos nas ruas. Congestionamentos, ruídos, poluição e o crescimento vertiginoso dos acidentes de trânsito passam a incidir negativamente sobre a qualidade de vida no meio urbano. No Brasil, 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). Junto com isso, o processo de metropolização das cidades gerou um movimento de alargamento dos deslocamentos para áreas cada vez mais distantes, conformando territórios mais afastados e mobilidades mais irregulares, heterogêneas e diversificadas (TELES, 2005).

Essa extensão, esse alongamento, está relacionada também ao uso massivo do automóvel, uma vez que o poder público, via de regra, tem adotado o modelo de expansão urbana conhecido como “cidades difusas”, nas quais o 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 prioritariamente 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, este modelo de cidade privilegia uma pequena parcela conformando uma ocupação desigual de seu território, no qual quem tem acesso ao automóvel ainda possui melhores possibilidades de deslocamento. Todas estas dimensões relacionadas ao planejamento urbano e à mobilidade afetam quem anda de automóvel, mas afetam significativamente quem se desloca de transporte coletivo ou a pé.

2. Planejamento urbano e a “edificação concertada do espaço”

A “edificação concertada do espaço”, expressão de Françoise Choay, é complexa e compreendê-la requer o olhar de diversas áreas do conhecimento. Pensar em planejamento urbano implica em considerar e compreender que a vida em sociedade se complexifica cada vez mais, que as relações sociais estão se transformando a todo o momento, que as pessoas estão constituindo novas mobilidades e novas espacialidades, ressignificando lugares,

transformando o espaço com a atribuição de novos sentidos. Por isso, ao desenvolver a analogia do planejamento em formato de 'árvore' ou em formato de 'semi-trama', Alexander (1965) mostra como é difícil pensar o espaço urbano uma vez que ele é uma grande quantidade de pequenos sistemas que se relacionam e interagem para formar um vasto e complexo sistema. Estudiosos como Frederico de Hollanda (2003) tentaram compreender essa complexidade utilizando a ideia de configurações espaciais e sistemas de encontros para mostrar como o espaço e a sociedade são dois sistemas que estão em interação permanente e apresentam co-variações na história, utilizando como exemplo o uso intenso do espaço público nas cidades de construções densas como as medievais ou as coloniais brasileiras.

Para compreender como se desenvolveu o planejamento urbano no Brasil, é importante considerar que, diferentemente da Europa e dos EUA em que o pensamento urbanístico aparece associado à ideia de reforma social e onde a "questão social" é relevante e norteia as intervenções no plano urbanístico, aqui houve uma adaptação quando da importação das ideias desses lugares. Segundo Ribeiro (1996), essa adaptação gerou, inclusive, uma ambigüidade no discurso analítico da questão urbana, uma vez que este discurso deveria estar em consonância com as necessidades do país, que eram, no início do século XX, a modernização, o desenvolvimento e a construção da nacionalidade: *estes serão os principais temas que submeterão a questão social, e darão um caráter distinto à discussão sobre o urbano no Brasil* (RIBEIRO, 1996, p. 54). Pode-se afirmar que a confusão de ordem conceitual que muitas vezes permeia as discussões sobre planejamento urbano no Brasil traduz, em parte, a ambigüidade presente na importação das ideias, ou seja, não é somente no plano da análise urbana, mas também, das teorias, da urbanística, a ser adotada no Brasil, que esta ambigüidade está presente.

A importação de ideias, principalmente da Europa, em meados do século XX, traduziu a preocupação das elites brasileiras em transformar as cidades no local de sua atuação política e econômica, fazendo com que elas fossem identificadas com as cidades européias como forma de negar a imagem indígena e da escravidão, símbolos do atraso brasileiro. *Ao produzir uma intervenção orientada por um projeto – uma imagem da modernidade calcada em modelos externos, este modelo traz, em si, a aceitação tácita da exclusão* (RIBEIRO, 1996, p.59).

Analisando o planejamento urbano no Brasil, Villaça (1999) também estabelece relações entre o momento histórico pelo qual passava o País e as diferentes noções presentes nas ações do Estado sobre o espaço urbano. O autor observa que no Brasil, o planejamento urbano ficou muitas vezes no nível do discurso e serviu de fachada ideológica, uma vez que

não legitimou as ações concretas do Estado, como ocorre na Europa e nos EUA, mas, ao contrário, procura ocultá-las. Dessa forma, segundo Villaça, a questão do planejamento urbano acabou sendo expressa através da construção de diferentes mecanismos de intervenção. Primeiro, a partir dos Planos Melhoramento e Embelezamento, depois, como Urbanismo, em seguida, como Planejamento Urbano e Plano Diretor, mais adiante, como Plano Urbanístico, depois, Plano Local e Integrado e, atualmente, novamente como Plano Diretor.

No primeiro período, o dos Planos de Melhoramento e Embelezamento, segundo Villaça, a classe dominante brasileira com grande hegemonia na sociedade, buscou criar a fisionomia arquitetônica das cidades, ou seja, havia uma proposta urbana para o Brasil, ainda que importando modelos europeus e americanos. Entretanto, nas décadas de 1930 e 1940, *as transformações no planejamento urbano representarão formas de adaptação do discurso hegemônico à nova realidade urbana problemática* (VILLAÇA, 1999, p. 198). É nesse período que se inicia o que Villaça chama de *ideologia do planejamento científico* para resolver os problemas urbanos. *A ideologia das classes dominantes no tocante ao planejamento urbano se fundamenta nos princípios da razão, da ciência e do Estado* (VILLAÇA, 1999, p. 184).

Segundo Duarte (2007), o planejamento urbano ganha uma dimensão multidisciplinar a partir da Constituição de 1988 e da aprovação do Estatuto das Cidades, quando a questão da “gestão urbana” entrou também em debate e questões como as leis que regulamentam as propostas dos planos diretores, a clareza no provimento de recursos, a constituição de um corpo técnico capacitado e o estabelecimento de fóruns de participação da sociedade civil nas decisões sobre o espaço urbano ganharam relevância.

Percebe-se como o tema da edificação concertada do espaço é complexa, ainda mais em um país como o Brasil onde os interesses privados e econômicos se sobressaem em detrimento do interesse público. O tema do planejamento urbano e as políticas de mobilidade urbana estão, assim, intrinsecamente relacionados às questões políticas, aos interesses que movem determinados segmentos sociais que possuem maior poder econômico. Outros grupos menos favorecidos, como os que andam a pé, de ônibus, metrô, trens, bicicleta, têm sido historicamente excluídos do acesso à cidade de forma plena, da ocupação de espaços públicos dignificados, de uma mobilidade segura com acessibilidade universal.

3. Mobilidade urbana e ocupação desigual do espaço público

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 faz 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). Entretanto, percebe-se que o espaço urbano está cada vez mais deteriorado (mobiliário, paradas de ônibus, 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.

A questão da mobilidade urbana é muito importante, uma vez que o crescimento das cidades é em parte condicionado pelas possibilidades da infra-estrutura de transportes e circulação. Através dela a cidade se expande e as regiões se consolidam como vocacionadas a determinadas atividades, sejam comerciais, industriais, de serviços ou residenciais. Essa malha física permite interações específicas do indivíduo com a cidade, com os outros e consigo mesmo, pois altera as percepções do espaço social, cria e restringe novas possibilidades de construção de redes de sociabilidade.

Retrospectivamente - mas presente na atualidade -, o estímulo ao uso do automóvel não apenas aqueceu a indústria brasileira e gerou muitos empregos na construção de rodovias e estradas pelo país afora, como representou uma mudança no padrão de comportamento dos indivíduos. As cidades começaram a tornar-se, como afirma Vasconcellos (1998), 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 sua história para dar espaço ao automóvel, alargando vias, construindo estacionamentos, estreitando calçadas, investindo recursos públicos num modo de transporte individual em detrimento de outras formas de transporte mais coerentes com o desenvolvimento sustentável das cidades, como o transporte coletivo, o trem e a bicicleta.

Isto ocorre em parte porque, no Brasil, o meio de transporte indica uma determinada posição hierárquica no sistema de relações sociais que se manifesta na circulação. Essa hierarquização é tão presente que, via de regra, o pedestre, mesmo nos poucos metros destinados à sua travessia nas vias, agradece se um condutor lhe ceder o espaço que as convenções legais lhe garantem ser prioritário (VASCONCELOS, 1998). Esta relação entre pedestres e condutores passa a ser a representação de um fenômeno típico das sociedades capitalistas modernas, onde o culto à mercadoria, no caso, o automóvel, está ligado aos sentimentos de conquista pessoal e a determinado estilo de vida.

A massificação do automóvel provocou diversas mudanças também 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 um 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), colocando-o numa situação de maior vulnerabilidade no trânsito.

O estímulo à mobilidade centrada no uso do automóvel é um fenômeno que, do ponto de vista histórico, caracterizou países em desenvolvimento. Segundo o Relatório publicado pela Organização Mundial da Saúde que estabeleceu um quadro comparativo entre grupos de países no tocante à organização da circulação e aos problemas de segurança viária verifica-se que *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). Um outro dado relacionado com a ocupação do espaço público pelo automóvel é apresentado no estudo sobre trânsito realizado pelo Instituto de Pesquisas Econômicas e Aplicadas - IPEA nas principais capitais brasileiras. O estudo 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 (IPEA, 2003). Esta forma de ocupação do espaço de circulação, que só se agravou na última década, tem impacto também em relação à preservação do meio ambiente, uma vez que a emissão de poluentes pela queima de combustível de carros e motos é responsável por 49% do ar poluído.

A desigualdade no uso do espaço público também é perceptível quando analisados os investimentos públicos na área da mobilidade urbana. 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 em 2003 era de 66,2 bilhões, enquanto que o de transporte público era de 14 bilhões, quatro vezes menor (CADERNOS MCidades, 2004). Assim, no Brasil, os mais pobres subsidiam o deslocamento dos mais ricos uma vez que esta é a opção política para as cidades, pois cresce a necessidade de alargamento de vias, ocupação de áreas verdes para estacionamento, estreitamento de calçadas, obras, enfim, uma série de intervenções que têm como único objetivo sustentar a mobilidade de um modo de transporte insustentável.

4. O pedestre e suas percepções sobre si, os outros e o 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 trânsito¹. Buscar-se-á analisar diferentes dimensões do trânsito a partir da condição de pedestre, compreendendo quais as percepções dos pedestres sobre si, sobre os outros e sobre o espaço de circulação.

Coerente com o fato do 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.

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, negociando espaços e, é claro, provocando os acidentes de trânsito. Como foi dito anteriormente, a perspectiva adotada neste estudo, 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.

¹ 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).

Questões como o direito igual à mobilidade e à acessibilidade, a democracia no uso do espaço público estão relacionadas, segundo Teles (2007), com o direito à visibilidade. E a maior ou menor visibilidade está relacionada com as zonas que permitem uma mobilidade segura, com qualidade de vida urbana. As áreas em que estas dimensões não estão presentes constituiriam as chamadas zonas escuras, ou seja, lugares ausentes de visibilidade. Teles refere-se às mobilidades ausentes, mas também às mobilidades emergentes, que acontecem quando o cidadão tem que ir a vários lugares, realizando diversos deslocamentos a trabalho, lazer, compras ou outros. Essas mobilidades estão relacionadas com a complexificação da vida social, que faz com que num mesmo dia as pessoas tenham que se deslocar para vários lugares em diferentes regiões da cidade.

O tema das mobilidades ausentes está relacionado à análise que Trindade Junior (2005) realizou sobre a exclusão social enquanto um dos fatores responsáveis pelos acidentes de trânsito no Brasil, observando a existência de uma relação entre as regiões mais afetadas pela exclusão social e uma maior ocorrência de acidentes. Embora seu estudo não realize uma análise mais aprofundada sobre as causas dos acidentes de trânsito em cada uma das regiões do país, o autor estabelece uma comparação entre questões como condições da infraestrutura viária, nível educacional, renda etc. e a ocorrência de acidentes. Isto permite 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 e competente.

5. Conhecendo os locais da pesquisa de campo

A pesquisa de campo foi realizada em dois locais da cidade de Porto Alegre que apresentam características socioeconômicas distintas e cujos espaços de circulação também diferem bastante. Embora os dois locais estejam situados na mesma região geografia da cidade – região central -, existem várias diferenças na maneira como seus moradores vivenciam o espaço público. A amostra foi constituída por 50 entrevistados moradores dos dois locais.

5.1. A Vila Planetário

Localizada no Bairro Santana, a Vila Planetário, tem uma história política e social bastante significativa, representando um espaço de resistência à política de urbanização

desenvolvida nas cidades brasileiras na década de 1970, segundo a qual a maneira de resolver o problema das favelas era erradicá-las removendo-as para a periferia da cidade. 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 e, a outra, é a Vila Planetário. O processo de reconhecimento desses moradores foi alvo de críticas e posições contrárias na época, *além de “abaixo-assinados” da população das redondezas, sofreu a contestação de vereadores com o argumento que o Plano Diretor vigente na época considerava a área como praça pública (área verde) e, portanto, impossibilitaria a permanência da população ali* (LAHORGUE, 2007, p. 3).

A Vila Planetário atualmente conta com aproximadamente 90 casas, que comportam em torno de 400 pessoas e se caracteriza pelo depósito de calças, com muitos moradores se ocupando da coleta e separação de lixo seco para comercializar. 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. Esta vila pode ser considerada uma “ilha” dentro do bairro Santana, a organização formal do trânsito no seu interior praticamente inexiste, não há quase nenhuma sinalização e o trânsito de pedestres e veículos coexiste em seu interior sem maiores conflitos.

Pelas estreitas ruas da vila, nenhum carro circula, pois elas só comportam a passagem de bicicletas ou motos. Os conflitos de trânsito ocorrem quando os moradores saem desse pequeno refúgio. Os moradores relataram que mais de dez crianças haviam sido atropeladas na Rua Santana há mais ou menos dois anos atrás. Essas crianças estudam fora da Vila e para chegar até a escola, têm que atravessar ruas bastante movimentadas.

A partir da mobilização dos moradores, a Prefeitura instalou uma sinaleira para pedestres na travessia da Rua Santana. Esta medida fez com que diminuíssem os atropelamentos, entretanto, 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.

5.2. O Bairro Moinhos de Vento

O Bairro Moinhos de Vento, localizado na região central, 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. Entretanto, curiosamente, os moinhos de vento não estavam localizados na Av. 24 de Outubro, e sim, na Rua Barros Cassal, mais próxima do centro. Local atualmente de trânsito intenso, o crescimento do bairro inicia em 1893 com a implementação da linha de bondes “Independência”. 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 (PMPA, 2008).

O Bairro Moinhos tem 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. Passeando pelo parque, percebe-se que muitas pessoas que o freqüentam não são moradores do bairro Moinhos, mas o conheciam muito bem, dando relatos minuciosos do funcionamento do trânsito no entorno do parque. Alguns moram em bairros limítrofes e vêm ao parque fazer exercícios ou simplesmente descansar. Outros trabalham no Shopping Moinhos ou no intenso comércio da Av. Goethe e da 24 de Outubro. Mas a familiaridade, a propriedade com que falam do trânsito do bairro é de pessoas que moram no local.

Caminhando pelo bairro, pode-se observar que todas as travessias do entorno do Parcão possuem sinalização para pedestres, em algumas o pedestre é direcionado por gradis a uma travessia segura. As calçadas são mais largas, possuindo rebaixo de meio-fio nas travessias. 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.

6. Análise interpretativa dos dados

Embora os dados apresentados neste estudo 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, podendo servir de referência para outros estudos. O problema de pesquisa foi formulado a partir de três interrogações, que são: 1) como os pedestres vivenciam o trânsito e o espaço público de circulação; 2) como os pedestres percebem 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.

Uma primeira inferência que pode ser feita a partir da análise dos dados é que 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. 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.

As percepções positivas sobre o 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, a noção de riscos no trânsito está relacionada ao desenvolvimento de uma consciência prática sobre o seu andar, quando cotidianamente vivenciam nos seus

deslocamentos para trabalho e compras à condição de pedestre. Entretanto, 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 com níveis de escolaridade e renda maiores, que caminham 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. O desenvolvimento dessa consciência discursiva está relacionada provavelmente ao grau de escolaridade e conhecimento, o que os levaria ao desenvolvimento de uma reflexividade maior em suas ações. Os dados mostram também que o 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.

Os entrevistados que dirigem e passaram por um curso de formação, sentem-se mais bem preparados e informados 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 realizada a entrevista, percebe-se o quanto as pessoas sabem sobre o assunto, inclusive pela própria experiência de estar na rua.

De maneira geral, o trânsito é considerado problemático tanto por pedestres como por condutores. Entretanto, as representações sociais dos entrevistados sobre os símbolos que organizam o trânsito, em geral, estão vinculadas ao universo do condutor. A maioria dos problemas citados pelos entrevistados refletiu o conflito existente entre condutores e pedestres no uso do espaço de circulação, sendo o condutor considerado aquele que mais desrespeita e agride no trânsito, ou seja, é o que mais provoca os conflitos. Estas representações demonstram como está presente no trânsito uma racionalidade ligada ao mundo sistêmico, que conforme Habermas (1989), é permeada pelo imperativo da máquina. É ela que, em última instância, está norteando os problemas de trânsito, tanto para condutores como para os próprios pedestres.

Uma vez que o espaço público de circulação não está organizado para atender o deslocamento dos pedestres 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. O pedestre, dessa forma, acaba transferindo a responsabilidade da ocorrência dos acidentes muitas vezes para o condutor.

7. Considerações finais

A forma como pedestres e condutores vão transitar apresenta características diferenciadas que vão depender da forma como foi planejado e estruturado o espaço urbano e da percepção 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. Estar no trânsito requer competência, requer prever os riscos presentes neste movimento, requer conhecer as regras e as normas que regem seu bom funcionamento. Portanto, a produção do espaço de circulação está intrinsecamente relacionada com as práticas construídas nessa interação.

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. Portanto, as condutas individuais, construídas a partir da linguagem presente no campo social, saem do plano da consciência individual e podem ser analisadas à luz das representações sociais que orientam a conduta das pessoas neste espaço construído. O trânsito, por possuir uma linguagem própria, possibilita ao indivíduo, desde seus primeiros deslocamentos, apropriar-se desta linguagem e construir um conhecimento sobre o trânsito. Este tipo de conhecimento faz parte de seu cotidiano e permite-lhe agir e interagir no espaço público, constituindo uma relação social mediada por um tipo específico de linguagem – semáforos, cores, placas, sinais etc.

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. É importante ressaltar que independente do grau de escolaridade e renda, a maioria dos pedestres investigados percebem os problemas do trânsito a partir de percepções que ocorrem no nível da experiência prática. 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 maneira diferenciada e desigual em nossa sociedade. Entende-se, portanto, que a verificação da invisibilidade do conflito social expressado pelos pedestres pode estar conformando um tipo de *segregação urbana móvel*, construída física e simbolicamente pela forma como é planejado o espaço público e pelas interações e vivências cotidianas.

Referências bibliográficas

BRASIL2001.*Código de Trânsito Brasileiro*. Brasília.

ALEXANDER, Christopher 1965. *Uma cidade não é uma árvore*<http://www.vivercidades.org.br/publique222/cgi/cgilua.exe/sys/start.htm?infoid=1123&sid=21> Acessado em 09 mar2007.

CADERNOS MCidades 2004. *Política Nacional de Mobilidade Urbana*. Brasília: Ministério das Cidades.

DUARTE, Fábio 2007. *Planejamento urbano*. Curitiba, Ibpx.

DUHAU, Emílio 2001. 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.

GIDDENS, Anthony. 1989. *A constituição da sociedade*. São Paulo: Martins Fontes.

HABERMAS, Jurguen 1989. *Teoria de la accion comunicativa*. Tomo I - Racionalidad de la acción y racionalización social. Buenos Aires: Tauros S.A. Ediciones.

HOLANDA, Frederico de (org.) 2003. *Arquitetura & Urbanidade*. São Paulo, ProEditores.

IPEA 2003. *Impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito nas aglomerações urbanas brasileiras*: relatório executivo. Brasília.

LAHORGUE, Mario Leal 2007. 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, vol. XI, núm. 245 (16). Disponível em <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-24516.htm>. Acessado em 22 out. 2010.

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

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

RIBEIRO, Luis César de Queiroz; CARDOSO, Adauto Lúcio 1996. *Da cidade à nação – gênese e evolução do urbanismo no Brasil*. In: Luis César de Queiroz RIBEIRO e Roberto PECHMAN (org.). *Cidade, povo e nação: gênese do urbanismo moderno*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira.

TELES, Paula 2005. *Os territórios (sociais) da mobilidade*. Portugal, Lugar do Plano.

TORQUATTO, Renata Jucksch 2008. *Comportamento de Risco do Pedestre ao Atravessar a Rua*. UFPR, Curitiba.

TRINDADE JUNIOR, R. 2005. *Acidentes de Trânsito e Exclusão Social no Brasil*. Revista ABRAMET, São Paulo, n.45, p. 26-27.

VASCONCELLOS, Eduardo 1998. *O que é trânsito*. 3. ed. São Paulo, Brasiliense.

VILLAÇA, Flávio 1999. Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil. In: C. DÉAK e S. SCHIFFER (org.). *O processo de urbanização no Brasil*. São Paulo, EDUSP/FUPAN.