

UNIVERSIDADE FEDERAL DE MATO GROSSO DO SUL - UFMS

ANA CLÁUDIA SALOMÃO DA SILVA

O PEDESTRE INVISÍVEL

O CARÁTER DE CLASSE DA ESTRUTURA VIÁRIA DE CAMPO GRANDE

**Campo Grande – MS
2002**

Livros Grátis

<http://www.livrosgratis.com.br>

Milhares de livros grátis para download.

Este trabalho está licenciado sob uma Licença **Creative Commons** Atribuição-Uso Não-Comercial-Compartilhamento pela mesma Licença 2.5 Brasil. Para ver uma cópia desta licença, visite <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/2.5/br/> ou envie uma carta para Creative Commons, 559 Nathan Abbott Way, Stanford, California 94305, USA.

Você pode:

- * copiar, distribuir, exibir e executar a obra
- * criar obras derivadas

Sob as seguintes condições:

* **Atribuição.** Você deve dar crédito ao autor original, da forma especificada pelo autor ou licenciante.

* **Uso Não-Comercial.** Você não pode utilizar esta obra com finalidades comerciais.

* **Compartilhamento pela mesma Licença.** Se você alterar, transformar, ou criar outra obra com base nesta, você somente poderá distribuir a obra resultante sob uma licença idêntica a esta.

* **Para cada novo uso ou distribuição, você deve deixar claro para outros os termos da licença desta obra.**

* **Qualquer uma destas condições podem ser renunciadas, desde que Você obtenha permissão do autor.**

ANA CLÁUDIA SALOMÃO DA SILVA

O PEDESTRE INVISÍVEL

O CARÁTER DE CLASSE DA ESTRUTURA VIÁRIA DE CAMPO GRANDE

Trabalho apresentado à disciplina de Sociologia do 1º ano do Curso de Comunicação Social / Jornalismo, Departamento de Jornalismo, Centro de Ciências Humanas e Sociais, da Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, sob orientação do Prof. Edir dos Santos.

**Campo Grande-MS
2002**

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	4
1. A GUERRA URBANA	5
1.1 AS FACES DE UMA GUERRA	6
1.1.1 Gênero e trânsito	7
1.1.2 Minorias no trânsito	8
2. UMA QUESTÃO DE CLASSE	9
3. O TRANSPORTE COLETIVO	11
3.1 TRANSPORTE: TAMBÉM UMA QUESTÃO DE CLASSE	11
3.2 ALTERNATIVAS RADICAIS	12
4. ESTRUTURA VIÁRIA DE CAMPO GRANDE	14
4.1 UMA CIDADE PARA POUCOS	15
4.1.1 Semáforos	16
4.1.2 Soluções viárias	20
4.1.3 Sinalização	21
4.2 DE COMO SE FAZ UMA CIDADE PARA POUCOS	23
4.2.1 Formas de intervenção popular	26
4.2.2 Como a população vê o trânsito	28
5. BURRICE OU FALTA DE SOLIDARIEDADE?	31
5.1 DE COMO SE CONSTRÓI UM PENSAMENTO PARA POUCOS	32
5.1.1 Uma coisa leva à outra	34
CONCLUSÃO	36
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	37

LISTA DE FOTOS

Foto 1 <i>Mulher com bebê ao colo espera, no meio da rua para atravessar</i>	7
Foto 2 <i>Carro pára “em cima” de mãe com bebê</i>	8
Foto 3 <i>Para conseguir atravessar a rua, só correndo</i>	15
Foto 4 <i>Pedestres “abusados” atravessam fora da faixa de segurança</i>	16
Foto 5 <i>14 de Julho com Dom Aquino...</i>	17
Foto 6 <i>... Dom Aquino com 13 de Maio ...</i>	18
Foto 7 <i>... e 14 de Julho com Afonso Pena: tumulto e insegurança</i>	18
Foto 8 <i>Até onde a vista alcança, não se vê semáforo na Júlio de Castilhos</i>	19
Foto 9 <i>Rotatória, uma solução exclusiva para carros</i>	21
Foto 10 <i>Na Júlio de Castilhos com a Presidente Vargas e...</i>	22
Foto 11 <i>... Afonso Pena com Furnas, a sinalização ignora o pedestre</i>	22

INTRODUÇÃO

A presente pesquisa tenta analisar o trânsito de Campo Grande sob o ponto de vista da utilização do espaço urbano por todos os habitantes da cidade, ou seja, verificar se o sistema viário atende as necessidades de toda a população, sendo suficiente para ordenar o fluxo de veículos e de pessoas e respeitando o direito de ir e vir dos cidadãos.

Os elementos para esta avaliação foram buscados em entrevistas com autoridades e moradores da cidade e dados estatísticos sobre o trânsito, além da observação direta em lugares de grande fluxo de veículos e pedestres. Procurou-se, também, trazer à análise uma base bibliográfica capaz de lhe dar razoável suporte científico, dentro de uma visão do espaço urbano como espaço coletivo.

Partindo da hipótese de que o trânsito não é mera questão administrativa, mas, em razão do inchaço dos centros urbanos, do número de acidentes e do caos que se observa nas ruas, também uma questão de direitos humanos, este trabalho pretende expor as características do sistema viário, sua elaboração e suas conseqüências na vida dos cidadãos.

Visto na maioria das vezes simplesmente como livre fluxo de veículos, o tráfego nas grandes cidades apresenta facetas paradoxalmente evidentes em seus efeitos e ocultas nas suas causas. Esta pesquisa, portanto, tentará compreender essa relação ou pelo menos apontar alguns indícios da origem de tal contradição.

1. A GUERRA URBANA

Numa observação direta do trânsito da capital de Mato Grosso do Sul nota-se a falta de semáforos para pedestres, a não-demarkação de faixas de segurança (ou o desrespeito a elas quando existem), a colocação de sinalização exclusiva para carros e a preferência por soluções viárias que atendem somente ao fluxo de veículos, ignorando totalmente as pessoas a pé. Como consequência dessa situação, vê-se uma população que atravessa as ruas correndo, sem nenhuma segurança, e, por sua vez, burla a sinalização como único meio de garantir o seu direito de transitar pela cidade, o direito – constitucionalmente garantido – de ir e vir. Mais: constata-se também que esse quadro é a causa, não a consequência, da violência no trânsito, com seus mortos e feridos.

Quando se fala em violência no trânsito, imaginam-se logo acidentes envolvendo dois ou mais automóveis. O número de colisões é, realmente, maior que o de atropelamentos, mas estes vêm em segundo lugar no *ranking* de acidentes. Nas estatísticas do DENATRAN¹ relativas ao ano de 1996, computaram-se 107.441 colisões e 63.330 atropelamentos de pessoas (tombamentos/capotamentos e choques com objetos fixos registraram cerca de 30.000 eventos cada caso). Por outro lado, o número de mortes é maior entre pedestres (10.301) do que entre passageiros (6.797) e condutores de veículos (9.805). Note-se que, mesmo que a soma de passageiros e condutores vitimados seja maior que o número de pedestres mortos, geralmente, dentro de um mesmo carro há várias pessoas, que se acidentam juntas, enquanto que o pedestre normalmente é atropelado sozinho, caracterizando, portanto, um maior número de acidentes neste último caso.

Temos, então, principalmente nos grandes centros urbanos, uma “guerra” entre possuidores de automóveis e não-possuidores de automóveis. Esse conflito passa a ser, portanto, uma questão econômico-social, já que se estabelece uma batalha desigual, na qual quem possui mata quem não possui. Estabelece-se a inversão de valores no espaço social. A máquina é prioritária, o homem é relegado a segundo plano. A rua para as pessoas

¹ MINISTÉRIO dos Transportes. DENATRAN. Brasil. Apresenta estatísticas de acidentes de trânsito no território nacional. 1996. Disponível em: <<http://www.transportes.gov.br>> Acesso em: 10 jul. 2002

transforma-se em ficção e o poder econômico determina os direitos. O espaço social urbano é quase exclusivo do automóvel, ou seja, de quem o possui. Confirmando essa análise, os dados divulgados pelo Núcleo de Estatística Detran-MS² em relação ao período 2000/2001 informam que os veículos que mais se envolveram em acidentes com vítimas foram os “automóveis de passeio/caminhoneta” (1.765 casos). Isso demonstra que o possuidor de carro particular tem mais tendência a infringir as leis de trânsito e causar acidentes. O número também indica que em Campo Grande há grande quantidade de caminhonetes, veículos utilitários, em tese destinados a trabalhos no campo ou em empresas, mas que encontram no passeio das classes média e alta da capital de Mato Grosso do Sul um uso bastante apropriado, já que conferem *status* de riqueza e prosperidade. Outro dado interessante é o de que o dia mais “perigoso” da semana é a sexta-feira (registrando 924 acidentes ao longo do ano). Esse é um indício de que, no final de semana das classes abastadas (o final de semana das classes populares não começa na sexta, mas no sábado), o motorista fica mais apressado e mais violento.

1.1 AS FACES DE UMA GUERRA

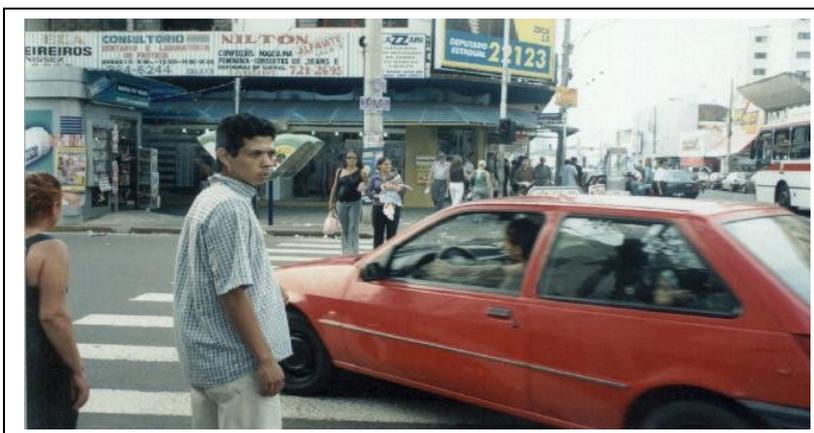
Numa situação de conflito, os primeiros prejudicados são os mais fracos ou desprotegidos. Não é de se estranhar que, nos grandes centros urbanos, quem mais sofre no trânsito sejam os que têm maior dificuldade de se locomover. Além disso, quando o pedestre erra, prejudica-se a si mesmo; quando o motorista erra, fere e mata. Numa guerra, vale a lei do mais forte, daquele que tem maiores perspectivas de sobreviver. Essa “sobrevivência”, numa situação de tráfego caótico, depende de condições físicas que nem todos possuem. Não é uma mera questão de definir que as pessoas tenham direitos. As condições concretas que lhes são dadas não lhes permitem o acesso a esses direitos.

² CBN News. Campo Grande-MS. Notícias. 2002. Disponível em: <<http://www.cbnnews.com.br>> Acesso em 11 set. 2002.

1.1.1 Gênero e trânsito

Na estrutura social brasileira, a mulher, na maioria das famílias, é a única responsável pela manutenção da ordem na casa (não necessariamente na obtenção de proventos). Daí que fazer compras e levar crianças à escola, ao médico ou a qualquer outro lugar são tarefas quase exclusivas das mulheres, mesmo que trabalhem fora. Nas ruas de Campo Grande, é fácil verificar com que dificuldade mulheres carregando crianças pela mão ou ao colo (foto 1), empurrando carrinhos de bebê (foto 2) ou abarrotadas de pacotes e sacolas atravessam as ruas. O problema, então, passa a ser também de gênero.

Foto 1



Mulher com bebê ao colo espera, no meio da rua, para atravessar

Foto 2



Carro pára "em cima" de mãe com bebê

1.1.2 Minorias no trânsito

A idade é outro item a ser observado: crianças e idosos têm mais problemas para se locomover nos grandes centros, e não menos necessidade. Incluem-se neste ponto as dificuldades enfrentadas por portadores de quaisquer tipos de deficiência, obtendo-se, assim, um quadro da situação desigual, discriminatória e desumana em que se encontra o trânsito brasileiro e, em particular, o de Campo Grande. A grande distância entre os semáforos (quando não sua inexistência) e a ausência de faixas de pedestres transforma qualquer tentativa de locomoção numa proeza que exige muita habilidade física. Isso não acontece somente no centro da cidade – onde se pode dizer que há mais homens jovens e adultos, pois ocupam mais postos de trabalho – mas também nos bairros e nas vias que os circundam, por onde circulam todos os membros da população. Entenda-se, em relação a esta questão, que não se trata apenas de estatísticas de acidentes e atropelamentos, mas do direito do cidadão de ir e vir livremente, cujo cerceamento é também violência.

2. UMA QUESTÃO DE CLASSE

Faz-se necessário, neste momento, analisar as relações e contradições existentes entre o sistema viário e os diversos elementos que o compõem e/ou dele se utilizam. Por isso, é preciso estabelecer a distinção que mais salta à vista, ou seja, a que se verifica entre motoristas e pedestres. O espaço ocupado pela máquina e o dedicado às pessoas; as necessidades do livre fluxo de veículos e sua relação com o livre fluxo de pedestres; os critérios para tomada de decisões pelas autoridades responsáveis pelo ordenamento urbano; as causas e conseqüências de intervenções físicas no sistema viário e sua sustentação ideológica são questões que pedem respostas.

Segundo o geógrafo Milton Santos (1993), o espaço urbano é delimitado pela classe dominante, que também determina seu uso e seu valor. Assim, todos os elementos desse espaço são definidos pelas necessidades dessa classe e pelas relações que ela estabelece. Isso transforma o não-pertencente a essa camada social em um subcidadão, que não tem direito ao usufruto do espaço e de tudo que o compõe. Ora, os membros da classe dominante (não só os dela, mas estes, certamente) possuem carro, portanto, o sistema viário é pensado e construído sob esse ponto de vista, o do possuidor de automóvel. O sistema é entendido apenas como o fluxo de veículos, e as soluções apresentadas não contemplam as necessidades dos pedestres. Em relação a todas as necessidades humanas básicas, surge o espaço sem cidadãos:

“O Brasil é um mapa com imensas áreas desprovidas de serviços essenciais à vida social e à vida individual (hospitais, postos de saúde, escolas, informação, etc.). Assim também nas periferias dos grandes centros: é como se lá não existissem pessoas”.³

É assim que se pode definir o pedestre no atual sistema viário dos centros urbanos: como um ser invisível. Essa definição não é gratuita. Ainda segundo Santos (1993), houve todo um processo histórico que nos trouxe a

³ Milton SANTOS, *O Espaço do Cidadão*. 2 ed. São Paulo: Nobel. p. 43

esta situação⁴. Mesmo não sendo um problema exclusivo do Brasil, a situação do trânsito nas cidades brasileiras é agravada ainda mais pela “cidadania mutilada”, nas palavras de Santos (1993), que conclui: “*A redemocratização não estará completa enquanto todos não sejam considerados igualmente cidadãos, seja qual for o lugar em que se encontrem.*”

⁴ *Ibid.*, p. 12 “Em nenhum outro país foram assim contemporâneos e concomitantes os processos como a desruralização, as migrações brutais desenraizadoras, a urbanização galopante e concentradora, a expansão do consumo de massa, o crescimento econômico delirante, a concentração da mídia escrita, falada e televisionada, a degradação das escolas, a instalação de regime depressivo com supressão de direitos elementares dos indivíduos, a substituição rápida e brutal, o triunfo, ainda que superficial, de uma filosofia de vida que privilegia os meios materiais e se despreocupa com os aspectos finalistas da existência e entroniza o egoísmo como lei superior porque é o instrumento da buscada ascensão social” (SANTOS, Milton, p. 12-13)

3. O TRANSPORTE COLETIVO

Ainda que mereça uma outra pesquisa, de muito maior envergadura (como o presente tema também a merece), a questão do transporte coletivo tem de ser abordada em qualquer trabalho que se preste a discutir o trânsito nos centros urbanos. No Brasil, esse é um dos mais graves problemas enfrentados pelos habitantes das cidades. Herdeiros de um processo distorcido de desenvolvimento, que vem desde a “era Juscelino”, na qual se preconizava que “governar é construir estradas” (frase imortalizada por Washington Luiz) – sob o incentivo e em função da então recém-ingressa indústria automobilística no País –, os brasileiros têm uma cultura voltada para a aquisição do automóvel. Vejamos o caso *sui generis* ocorrido durante a gestão do presidente Itamar Franco, em 1993. Enquanto em todo o mundo se discutia a necessidade de reduzir o número de veículos particulares nos grandes centros, incrementando o transporte coletivo, no Brasil juntaram-se governo, empresários e trabalhadores para ressuscitar um modelo já fora de linha, o “fusca”, codinome “popular”, com o objetivo de propiciar a compra de carros às classes trabalhadoras. É claro que esse tipo de iniciativa, num país com tanta desigualdade social, não daria certo. Além disso, mesmo que o poder aquisitivo dos trabalhadores brasileiros fosse bastante para obter os veículos, o que seria das grandes cidades, já suficientemente inchadas com o excesso de carros? O que sobrou da iniciativa foi o nome “carro popular”, com o qual as empresas batizam seus modelos mais baratos, que de populares pouco têm.

3.1 TRANSPORTE: TAMBÉM UMA QUESTÃO DE CLASSE

Como se vê, nem todos podem conquistar o tão sonhado bem. Formam-se, então, vários grupos: os que têm o veículo particular, os que ainda não o têm, mas estão em vias de, os que nunca o terão, porém nutrem esperanças, e os que sequer esperam possuí-lo, idealizando-o quase como um objeto sagrado. O carro, símbolo de poder, passa a ser o bem mais cobiçado sobre a face da Terra e tudo começa a girar à sua volta. Substitui-se o todo pela parte: a estrutura necessária à vida urbana é substituída pela

estrutura viária, que vira um fim em si mesma. Ela já não mais serve à sociedade, mas passa a se servir desta. As soluções apresentadas à comunidade no que se refere à infra-estrutura urbana são todas voltadas ao livre fluxo de veículos, cujo excesso, paradoxalmente, impede a liberdade de circulação. Mais uma vez, manifesta-se o conflito entre os interesses de classe. Segundo o engenheiro e sociólogo Eduardo Alcântara Vasconcelos, “acreditar que as ruas são um bem coletivo é um mito⁵”. Baseado em suas pesquisas, ele diz que o “*carro, principal meio de transporte das classes média e alta, ocupa de 70 a 90% das ruas de Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Brasília, Distrito Federal, Curitiba, Porto Alegre, João Pessoa, Recife e Campinas.*”⁶

Enquanto se relega o transporte coletivo a um plano insignificante, idolatra-se o veículo particular, dedicando a ele toda a estrutura da cidade. Assim, a falta de investimento em transporte público é corriqueira. Não se propõem soluções para a necessidade coletiva: maior número de linhas, faixas exclusivas para ônibus, maior abrangência de localidades servidas pelo transporte. Não se vê – ou não se quer ver – que o excesso de carros causa, além de poluição, o congestionamento do trânsito. O interesse de uma parte da sociedade – a dos possuidores de carros – acaba prejudicando a população por inteiro, os trabalhadores dos grandes centros e todos aqueles que precisam do transporte coletivo.

3.2 ALTERNATIVAS RADICAIS

Ultimamente, têm-se prestado mais atenção a esse problema, exatamente porque causa transtornos aos próprios membros da classe dominante, já que ninguém se locomove com facilidade nos grandes centros urbanos. O famoso rodízio em São Paulo, que tenta minimizar a poluição, é um exemplo de como o excesso de carros prejudica a cidade. Em seu

⁵ Eduardo Alcântara VASCONCELOS, *Trânsito em São Paulo: Análise Sócio-Política da Intervenção do Estado na Circulação Urbana*. p. 15

⁶ *Ibid.*.

Anuário 1999-2000⁷, a NTU (Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos) aponta a questão crucial:

“As propostas de programas de renovação da frota veicular, como forma de racionalizar a economia, não consideram os custos gerados pelos congestionamentos urbanos que os automóveis causam. Argumenta-se que a frota obsoleta de veículos é uma das principais parceiras da recessão, além de ser geradora de acidentes e poluição. A questão não seria melhor colocada se fosse entendido que o fundamental é dar condições às pessoas, e não aos veículos, de circularem?” (Anuário da NTU 1999-2000)

Pode-se perceber a preocupação de todos os setores da sociedade com a cada vez mais crescente dificuldade de locomoção nos grandes centros. As propostas de solução apresentadas, porém, sempre apontam para a tentativa de “consertar” o trânsito, mantendo-o na sua essência. Há alternativas mais radicais, que propõem total transformação no sistema viário urbano, abolindo de uma vez o veículo particular. Jorge E. Silva⁸ é enfático:

“O caminho da substituição do veículo privado pelo transporte público nas cidades, gostemos ou não, é inevitável face ao número crescente de veículos, ao seu uso irracional e às restrições naturais e urbanas incontornáveis que nenhum urbanista ou político poderá solucionar sob pena de todo o nosso espaço vir a ser usado para que esse objeto antropófago possa existir e reproduzir-se: sistemas viários cada vez mais amplos, estacionamentos cada vez maiores, até espaços imensos da periferia reservados para cemitérios de sucata.”

A alternativa apresentada pode parecer distante aos que buscam uma solução imediata para o trânsito. Assim, na tentativa de tornar nossas ruas transitáveis, multiplicam-se as iniciativas, todas elas, porém, elaboradas sob o ponto de vista do interesse de classe que representam.

⁷Anuário 1999-2000 NTU (Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos), disponível em <<http://www.ntu.org.br>> 1999/2000. Acesso em 13 ago. 2002

⁸Jorge E. SILVA, **Contra o automóvel**, Centro de Estudos de Cultura e Cidadania (CECA), disponível em <<http://www.ceca.org.br>>. Acesso em 13 ago. 2002

4. ESTRUTURA VIÁRIA DE CAMPO GRANDE

A estrutura urbana em Campo Grande é um bom exemplo da guerra de classes que impera no trânsito. A visão de quem elabora tal sistema viário é, obviamente, a de quem possui automóvel. Todas as soluções visam ao livre fluxo de veículos, nunca ao de pedestres. É de se perguntar se as autoridades e os técnicos responsáveis por tal estrutura nunca andaram a pé pela capital de Mato Grosso do Sul.

Começemos pelas ruas que saem do centro em direção aos bairros. As avenidas Eduardo Elias Zahran, Júlio de Castilhos, Costa e Silva e Rodolfo José Pinho e a Rua Joaquim Murtinho são exemplos de vias públicas tratadas como autopistas; sua estrutura não permite a livre passagem de pedestres. É de se notar que esse logradouros não são periféricos, ou seja, não poderiam ser considerados como autopistas. São vias públicas, estão quase no centro da cidade, repletos de estabelecimentos comerciais, escolas e órgãos públicos, e nos arredores há grandes regiões residenciais. Enfim, são locais de constante trânsito de pessoas a pé. No entanto, são tratados como estradas de alta velocidade.

Pode-se argumentar que essas ruas já foram periféricas, mas o crescimento da cidade deu-lhes outras características. Correto. Para que se perceba isso é que existe engenharia de trânsito; para tanto é que os municípios possuem órgãos adequados, que devem empregar engenheiros, arquitetos urbanistas e técnicos da área. O que se questiona é a visão que esses profissionais têm das soluções viárias. Repetindo: até agora, essas soluções resolvem somente o problema do fluxo de automóveis.

No centro da cidade, a situação não é menos caótica, não há sequer um semáforo de três tempos (sendo o terceiro tempo para pedestres), as pessoas têm de correr se quiserem atravessar as ruas (foto 3), não só nos horários de pico – quando a situação fica insustentável – mas a qualquer hora do dia e também no começo da noite. Tampouco há sinalização ou procedimentos especiais para estudantes, como deveria haver no cruzamento entre as ruas Rui Barbosa e Afonso Pena, por exemplo.

Foto 3

Para conseguir atravessar a rua, só correndo

4.1 UMA CIDADE PARA POUÇOS

As reformas que estão sendo feitas na Avenida Eduardo Elias Zahran demonstram como o sistema viário é pensado somente para o automóvel. Ali estão sendo construídos canteiros que são verdadeiros muros, exatamente para impedir o trânsito de pedestres. Em algumas partes, as calçadas foram diminuídas e as obras estão transformando a avenida numa auto-estrada. Por toda a cidade, percebem-se soluções exclusivas para automóveis, como se não existisse gente a pé pelas ruas. A impressão que se tem é a de que, sem carro, o campo-grandense não deveria sair de casa. Como se não bastassem as más condições do transporte coletivo, que não facilitam em nada a locomoção das pessoas, estas começam a ter cerceado também seu direito de andar a pé pela cidade. O lazer e os exercícios físicos ficam, obviamente, comprometidos, restritos a determinadas áreas, especificamente destinadas a esse fim, às quais se chega... de carro.

Mas não se trata somente de lazer e exercícios físicos. A cidade é para poucos – somente aqueles que têm carro – inclusive no centro, nos lugares de concentração comercial e bancária, aonde as pessoas precisam ir: locais de trabalho e de compromissos. Existe um verdadeiro caos, é a lei do “quem pode mais chora menos” – gente correndo no meio da rua,

atravessando fora da faixa (afinal, a faixa não dá nenhuma segurança), esperando uma brecha entre os veículos (foto 4).

A situação é a mesma no bairro, que deveria ser um lugar onde pedestres, homens, mulheres, idosos, crianças e adolescentes pudessem andar com segurança, afinal, é ali que se mora. As já citadas avenidas, que cortam regiões populosas de Campo Grande, com áreas residenciais, lojas, escolas, órgãos públicos, bancos, são empecilhos às vezes intransponíveis para uma grande parte da população.

Foto 4



Pedestres “abusados” atravessam fora da faixa de segurança

4.1.1 Semáforos

Um dos mais graves problemas da capital de Mato Grosso do Sul é a semaforização de suas ruas. No centro da cidade, o pedestre vive uma situação de constante pressão. Os cruzamentos das ruas centrais não têm espaço nem tempo destinados à sua passagem. Quando o semáforo se fecha para uma das vias, abre-se imediatamente para a outra, sem sequer uma mínima brecha para quem está a pé.

Verifiquemos o cruzamento entre as ruas 14 de Julho e Dom Aquino (foto 5), um dos mais concorridos da capital. Ali, o trânsito se congestiona

constantemente. Os pedestres, ousadamente, atravessam a rua no que imaginam ser o intervalo entre o fechamento de um sinal e a abertura do outro. Os motoristas avançam porque o sinal está aberto para eles (afinal está livre para uma das vias, sempre). Veículos param “em cima” das pessoas, pedestres têm de correr para atravessar, mães com crianças e pessoas idosas titubeiam, paradas no meio da rua; enfim, é o caos, que se repete em todas as esquinas centrais, como, por exemplo, Dom Aquino com 13 de Maio (foto 6) ou com Calógeras e 14 de Julho com Afonso Pena (foto 7). A solução para esse problema seria, obviamente, a instalação de semáforos de três estágios, com um tempo para cada uma das vias e um terceiro para pedestres. Tal medida, por enquanto, não é sequer cogitada pelos órgãos que cuidam do trânsito na cidade (ver ponto 4.2 e anexo 1).

Foto 5



14 de Julho com Dom Aquino, ...

Foto 6*... Dom Aquino com 13 de Maio...***Foto 7***... e 14 de Julho com Afonso Pena: tumulto e insegurança*

Fora do centro propriamente dito, mas dentro do perímetro urbano, é bom que se diga, o problema com a sinalização passa a ser a grande distância entre um semáforo e outro, sem qualquer alternativa para atravessar a rua a pé. A Avenida Eduardo Elias Zahran, por exemplo, tem uma continuação que, antes de se transformar na Avenida Ceará, recebe dois nomes: Rua Dona Ambrosina e Rua Itajaí. Aí começa um trecho que é um verdadeiro desrespeito ao pedestre. Esse trecho se inicia no cruzamento

com a Rua Professor Xandinho (onde há um semáforo), depois faz um “s” em declive e desce até a altura do Condomínio Cachoeirinha, subindo em direção à Rua Euclides da Cunha, onde há um segundo semáforo. Entre esses dois sinaleiros – num percurso de quase dois quilômetros que compreende duas rotatórias – não há sequer uma passagem específica para pedestres, com exceção de duas “folgas” dadas a eles pelos redutores de velocidade eletrônicos, um em frente à escola Hércules Maymone e outro em frente à Uniderp.

Na Avenida Júlio de Castilhos há problema semelhante (foto 8). Do semáforo existente no cruzamento com a Avenida Aeroporto (próximo à Igreja dos Mórmons) até um segundo, na esquina com a Avenida Brasília, há um trecho de aproximadamente 1,5 Km sem qualquer passagem para pedestres. No caminho, estabelecimentos comerciais, igrejas, escolas; nos arredores, Bairro Santo Antônio, Vila Palmira, Jardim Imá, Jardim Panamá, Vila Bosque da Saudade... Ali não há sequer a medida atenuante de um redutor eletrônico de velocidade.

Foto 8



Até onde a vista alcança, não se vê semáforo na Júlio de Castilhos

4.1.2 Soluções viárias

Além do problema dos semáforos, as outras medidas tomadas em Campo Grande para conseguir um fluxo satisfatório de trânsito visam tão somente a livre circulação de veículos. O já citado caso dos canteiros que estão sendo construídos na Avenida Zahran são o mais recente episódio dessa visão unilateral (portanto, distorcida) do sistema viário, principalmente no que se refere a quem ele serve. Ainda que se diga que as obras buscam a segurança da via, é inadmissível que haja trechos tão longos sem passagem para pedestres.

Cortes nos canteiros são previstos somente onde há cruzamento de ruas, nunca em função do pedestre. A consequência é que a pessoa a pé tem três alternativas: atravessa a rua em lugares impróprios, anda um trecho maior para atravessá-la ou resolve desistir da empreita. Em todos os casos há perda somente para o pedestre. Na primeira, perde segurança; na segunda, tempo; na terceira, seu compromisso, atividade ou propósito. Para os veículos, a avenida é cada vez mais livre, com mais possibilidade de desenvolver altas velocidades.

Outra solução viária questionável é a implantação de rotatórias, apropriadas para áreas de saída do perímetro urbano, mas inadequadas a lugares de grande fluxo de pessoas, afinal, essa medida não prevê nenhuma forma de passagem de pedestres. Sua utilização está cada vez mais constante, como na Júlio de Castilhos com a Camilo Bôni (foto 9); na Ceará (duas, consecutivas, nos cruzamentos com a Joaquim Murtinho); na Rodolfo José Pinho; nos dois extremos da Manoel da Costa Lima; no trevo do Imbirussu. Aqui, vale o já dito no item 4: essas áreas já foram periféricas, saídas do perímetro urbano, mas agora, com o crescimento da cidade e o aumento de zonas residenciais, outras soluções se impõem, de preferência as que não privilegiem somente o fluxo de veículos.

Foto 9***Rotatória, uma solução exclusiva para carros***

4.1.3 Sinalização

Outro ponto a ser observado é a demarcação de faixas de pedestres. Elas só existem onde há semáforos. Para o campo-grandense, uma coisa é indissociável da outra, o que causa imensos transtornos. Se na rua houver uma grande distância entre um semáforo e outro (como nas avenidas citadas), o pedestre é obrigado a andar até encontrar uma faixa. Em cidades onde o trânsito é visto como fluxo de veículos e de pessoas, isso não acontece. Faixas são colocadas em lugares onde não há semáforos e os motoristas são obrigados a parar quando houver pedestres sobre elas.

Mas o mais acabado exemplo de como se desrespeita o pedestre – mais, de como se ignora o pedestre – são as placas de “livre à direita” instaladas em alguns cruzamentos, como no da Avenida Júlio de Castilhos com a Presidente Vargas (foto 10) ou no da Avenida Afonso Pena com a Rua Furnas, na região do Shopping Campo Grande (foto 11), o primeiro numa zona residencial, o segundo numa área comercial, os dois, portanto, com trânsito de pessoas.

Foto 10*Na Júlio de Castilhos com Presidente Vargas e...***Foto 11***... Afonso Pena com Furnas, a sinalização ignora o pedestre*

O raciocínio é simples: como não há fluxo de carros de um lado, não há necessidade de interromper o tráfego, a passagem fica permanentemente livre. Nem por um momento os técnicos que elaboraram tal solução pensaram que o pedestre poderia querer passar por ali. Ele é, realmente, um ser invisível aos que pensam o sistema viário de Campo Grande.

4.2 DE COMO SE FAZ UMA CIDADE PARA POUCOS

Com a promulgação do novo Código de Trânsito Brasileiro, as atribuições quanto à sinalização e estruturação do sistema viário, antes tarefa exclusiva das unidades da Federação, passaram também para os municípios.

Artigo 24 - Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:

II - planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas;⁹

Assim, em Campo Grande, o órgão responsável pelo sistema viário é a Agetran (Agência Municipal de Trânsito). O setor responsável pelas intervenções na estrutura é a Divisão de Projetos, chefiada pelo arquiteto urbanista Jerônimo de Barros, que defende todas as medidas que estão sendo tomadas em relação às obras viárias da cidade.

A seguir, intercalaremos trechos da entrevista que o chefe desse setor concedeu a esta pesquisa (anexo 1), tentando identificar nas soluções apresentadas a visão de quem as elabora. Em primeiro, questionamos o chefe da divisão em relação às obras da Avenida Eduardo Elias Zahran:

“... Para Barros, o pedestre também será beneficiado, já que a maior distância entre duas passagens será de 120 metros e, onde o espaço é maior, os canteiros foram cortados ao meio. ‘Fizemos mais quatro passagens na Zahran’. Na verdade, entre um semáforo e outro há distâncias de até 241 metros, mas a divisão calcula que a pessoa andar a metade, no máximo, esteja em que ponto estiver. Além disso, há uma grande parte, em que a pista faz um ‘s’ e se transforma na Avenida Ceará, sem qualquer possibilidade de uma pessoa a pé atravessar. ‘Mas o que é que o pedestre vai fazer ali?’, questiona o chefe da divisão. A polêmica causada pelos canteiros da Zahran (que aparentemente impedem a passagem de pessoas e já estão sendo chamados de “muros”) tem resposta rápida do arquiteto. ‘A divisão fez estudos sobre o trânsito de pedestres no local. Se recortar muito o canteiro, ele perde a

⁹ BRASIL. **Código de Trânsito Brasileiro**. Senado Federal. Secretaria Especial de Editoração e Publicações. Brasília. 2001

finalidade, os carros vão passar de um lado para o outro. O pedestre quer passar onde está, não quer andar um pouquinho’, analisa. A possibilidade de construir canteiros mais baixos também é rebatida: ‘Se ficar desprotegido vai ficar igual’.”

Interessante perceber que o arquiteto, ao mesmo tempo que diz que as obras vão beneficiar o pedestre, ignora o direito de ir e vir do cidadão. A pergunta “Mas o que é que o pedestre vai fazer ali?” demonstra-o muito bem. A possibilidade de alguém precisar caminhar a pé pelo trecho porque está sem carro, sem dinheiro ou, simplesmente, porque assim o quer (direito que lhe é assegurado) não passa pelo raciocínio “técnico” do entrevistado. Como já se disse, nos arredores da região citada há de tudo: escolas, lojas, igrejas, áreas residenciais, etc. Quanto às passagens a que ele se refere, são sempre em cruzamentos, ou seja, onde houver necessidade de liberar o trânsito de carros. O pedestre se quiser que aproveite a deixa; para ele, exclusivamente, não há medidas a tomar. A visão de que as pessoas “atrapalham” o trânsito é evidente: o pedestre não quer andar “um pouquinho”, quer “passar onde está”. Também não lhe ocorre pensar na pressa do pedestre, em seus horários, seus compromissos. Por que é que não se pede ao motorista que também espere “um pouquinho”?

A preferência pelo carro não é uma impressão, apenas. É ostensiva. Veja-se o trecho a seguir:

“Já sobre a colocação de verdadeiros semáforos de três tempos (um para cada via do cruzamento e o terceiro para pedestres, incluído no ciclo), o arquiteto diz que ‘falta dinheiro’. A necessidade de sincronizar os sinaleiros para liberar o fluxo também dificulta a instalação desse tipo de sistema. Ao analisar o caso, ele volta à carga: ‘O pedestre não tem sensibilidade. Se colocar muito semáforo, o trânsito não vai andar’. Existem estudos sobre a possibilidade de instalação em alguns pontos críticos da 14 de Julho, 13 de Maio e Rui Barbosa.”

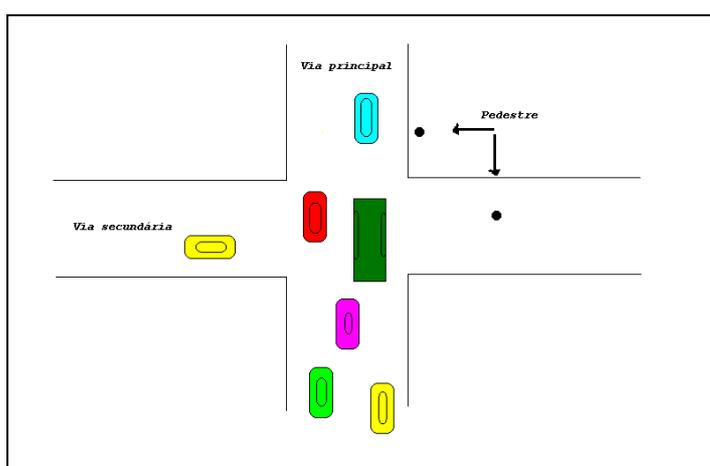
Como se vê, o pedestre “não tem sensibilidade”. A declaração é coerente. Se a visão de trânsito que se tem é a de livre circulação de veículos – não a de livre circulação de veículos e pessoas – o óbvio é o atendimento às necessidades de quem possui veículo. Qualquer

reivindicação oriunda das camadas não-possuidoras, portanto, é “falta de sensibilidade”, afinal, “o trânsito não vai andar”. Na verdade, o trânsito já não anda, porque alguns setores da população (cujos membros também fazem parte do trânsito) estão sendo impedidos no seu direito de andar. “Trânsito andar”, na concepção do arquiteto é sinônimo de “carro andar”.

Um dado importante retirado das explicações do responsável pela Divisão de Projetos foi a norma para instalação de semáforos. Vejamos:

“...Como há uma norma do Contran (Conselho Nacional de Trânsito) para a colocação de semáforos, às vezes não há esse equipamento porque o volume de fluxo é mínimo. O arquiteto explica que a instalação da sinalização obedece à relação entre a via principal e a secundária. Se o tráfego de carros for intenso na primeira, mas não na segunda, não se põe semáforo. O cálculo não inclui o número de pessoas que transitam pelo cruzamento; a relação refere-se somente a veículos/hora em cada via.”

Como se percebe, a orientação nacional também é responsável pela situação que se vive nos municípios. A relação estabelecida pela regra do Contran não leva em consideração o número de pessoas que passa por determinado local para ali instalar um semáforo. Parece óbvio, porque, pensa-se, se não há carro, o pedestre pode passar à vontade. Não é bem assim. Vejamos o desenho a seguir:



A norma diz que se deve obedecer à relação entre a via principal e a secundária. Se houver um grande fluxo de automóveis na primeira, mas não na segunda, não se instala nesse cruzamento um semáforo. A pessoa,

então, pode atravessar a secundária, mas não a principal. Como já se viu, em Campo Grande não existe faixa de pedestre sem semáforo. O semáforo ainda é a única forma de uma pessoa atravessar a rua. Portanto, sem semáforo, é o que vê nas avenidas citadas, onde a distância entre sinaleiros é grande: não há alternativa para pedestres.

Por fim:

“Sobre as placas de ‘livre à direita’ que existem, por exemplo, nos cruzamentos entre as avenidas Júlio de Castilhos e Presidente Vargas e entre a Avenida Afonso Pena e a Rua Furnas (próximo ao Shopping Campo Grande), ele informa que nesses locais há um número mínimo de acidentes, portanto, não é preocupação relevante.”

Interessante perceber que o direito de atravessar a rua quando melhor lhe convier é negado ao pedestre; a sinalização não se preocupa com isso. Só se houver acidente. Será que o pedestre tem de morrer para conseguir ser relevante?

4.2.1 Formas de intervenção popular

Ainda na entrevista com Jerônimo de Barros, soubemos que a população tem alguns instrumentos de intervenção no sistema viário de Campo Grande. O primeiro e mais direto deles seria por meio dos Conselhos Regionais da cidade. O arquiteto informa que o município está dividido em sete áreas, cada uma delas com seu conselho, proporcional ao seu tamanho e densidade populacional.

Segundo a Prefeitura Municipal de Campo Grande, das nove regiões em que a cidade está dividida, oito têm seus conselhos formados e em funcionamento (anexo 2). De acordo com o Plano Diretor do município, são atribuições dos Conselhos Regionais: acompanhar a elaboração dos Planos Locais, acompanhar as discussões do orçamento anual da respectiva região urbana e acompanhar a implementação do Plano Diretor. Podem participar como membros dos conselhos somente representantes de organizações (associações de empresários, de trabalhadores, cooperativas, clubes de

serviços, sindicatos, entidades culturais, científicas, universidades, ONGs, associações comunitárias, associações de pais e mestres, conselhos gestores de saúde, clubes de mães, entre outras entidades legalmente constituídas interessadas em participar). No entanto, qualquer cidadão, mesmo não sendo conselheiro, pode participar das reuniões¹⁰.

Das reuniões dos conselhos também participam dirigentes dos órgãos do poder público municipal e elas podem contar com a presença de vereadores. Nesses encontros tratam-se as reivindicações dos moradores em relação a todas as questões que envolvem a estrutura urbana, que são encaminhadas aos setores competentes para analisar os pedidos. As solicitações de intervenção no trânsito são enviadas à Agetran.

Outra forma de intervenção disponível à população se dá com a participação dos vereadores, que podem, por meio de indicações, solicitar mudanças. Em entrevista concedida a esta pesquisa (anexo 3), quatro assessores de parlamentares falam sobre o procedimento. Foram entrevistados dois gabinetes de vereadores de oposição ao prefeito (Cabo Almi e Sílvio Nucci, do PT) e dois da situação (Márcio Matozinhos e Maria Emília Sulzer, do PMDB).

Os da oposição disseram que a Agetran não atende nem responde a seus pedidos. Os da situação garantiram que o órgão sempre oferece uma resposta a suas solicitações. Foram unânimes, porém, em afirmar que é muito difícil conseguir qualquer mudança no trânsito por intermédio de indicações. Celso Bacarji, assessor do vereador Cabo Almi, forneceu números: “mais de 90% das indicações relativas ao trânsito em Campo Grande não são atendidas.” O gabinete entregou à pesquisa, a título de exemplo, a cópia de uma indicação (anexo 4), pedindo a instalação de um semáforo, feita em 18 de abril de 2000 e até hoje sem resposta. Haroldo Borralho, assessor do vereador Sílvio Nucci, deu outro exemplo: no Conjunto Estrela Dalva II foram solicitadas pelo vereador lombada eletrônica e sinalização horizontal e vertical, mas “houve necessidade de mobilizar a comunidade do bairro; então, só depois disso, colocaram um redutor de velocidade, não uma lombada eletrônica, que foi o pedido.”

¹⁰ PREFEITURA Municipal de Campo Grande. Página oficial. Disponível em: <<http://www.cgnoticias.ms.gov.br>> Acesso em: 24 set. 2002

Os depoimentos da situação, embora elogiem a Agetran, não diferem dos da oposição no que toca ao atendimento dos pedidos. No gabinete do vereador Matozinhos apurou-se, com a assessora Lilian Cunha, que às vezes “a intervenção não pode ser incluída na dotação orçamentária daquele ano”, então, “o gabinete sempre pede coisas fáceis, viáveis”. Já Izaura Corbucci, assessora da vereadora Maria Emília Sulzer, ao mesmo tempo que elogia a Agetran, reconhece as dificuldades: “A resposta vem rápido, mas a solução demora”. E dá o exemplo: “pedimos semáforo na Av. Ceará (na altura da Academia Moura) desde 2000, já fizemos quatro indicações, pois sempre há pedidos da população. Até agora não foi possível.”

Desses depoimentos conclui-se que o Poder Legislativo municipal – de toda a esfera pública o que tem contato mais direto com a população de Campo Grande – não tem nenhuma influência no ordenamento viário da cidade.

4.2.2 Como a população vê o trânsito

Andréa de Moraes Nakati, 28, dona de casa, moradora da Rua Figueira, na Coopatrabalho, viveu durante cinco anos no Japão. Quando se mudou para lá, a filha mais velha tinha apenas seis anos. A menina, junto a outras crianças, ia a pé para a escola. “Eles têm um sistema de trânsito que respeita os pedestres. Lá, a criança, mesmo sozinha, levanta a mão, o carro pára e ela atravessa a rua”, conta Andréa. Na volta a Campo Grande, as duas tiveram de se conformar à nova situação: a menina não sai sozinha pela cidade. “Eu já disse a ela que não adianta levantar a mãozinha aqui, não. É capaz de ficar sem ela”, brinca a dona de casa.

Gabriela Silva Dias, 19, estudante, moradora da Rua Ibirapuera, no Bairro Tiradentes, tem de ir a pé todas as noites à Uniderp, na Avenida Ceará, onde cursa o 2º ano de Publicidade. “É um transtorno atravessar aquela rua, mesmo na lombada eletrônica. Dá muito medo, porque os carros param em cima da gente”, afirma. Ela também diz que, para evitar andar sozinha à noite, às vezes ela conta com amigos que a acompanham. É

impossível, porém, mudar o caminho para aproveitar a companhia dos colegas: “Se não atravessar na lombada, não há alternativa durante todo o percurso”, reclama.

Rosa Maria Salomão da Silva, 34, despachante, moradora da Rua Nioaque, no Bairro Santo Amaro, tem dois filhos. O maior, com 15 anos, já não dá preocupações, pelo menos no trânsito. Quanto ao pequeno, de nove anos, ela é enfática: “Não o deixo atravessar a Avenida Presidente Vargas sozinho de jeito nenhum. Ele já é grandinho, mas aquela rua é um absurdo, não tem semáforo, não tem calçada, não tem faixa, não tem nada. Os carros passam à toda”.

Marco Aurélio Mendes, 30, publicitário, morador da Rua 15 de Novembro, centro, vai de carro ao trabalho todos os dias. Para ele, o que falta no trânsito campo-grandense é conscientização. “Os pedestres são muito abusados, eles atravessam em qualquer lugar. As pessoas têm de aprender a atravessar na faixa”, afirma. Quanto à sinalização, ele acha que poderia melhorar se instalassem semáforos sincronizados na Avenida Afonso Pena, por exemplo, “para criar a onda verde”.

Mariana Freitas, 33, administradora de empresas, moradora da Rua , Madalena, no Bairro Giocondo Orsi, não esconde que corre bastante no trânsito e que até gosta do apelido de “pé-de-chumbo”. Ela diz que está sempre com pressa, pois não é fácil conciliar os horários do trabalho, da casa e da escola das crianças. “Muito semáforo atrapalha. Eu não estou a passeio pela cidade, tenho muita coisa para fazer”, argumenta.

Não seria necessária muita argúcia para perceber o claro caráter de classe dos depoimentos. Quem anda a pé parece perceber que o sistema viário não o favorece, e os motoristas agem como se o trânsito devesse ser feito somente para eles.

5. BURRICE OU FALTA DE SOLIDARIEDADE?

Campo Grande é uma cidade que apresenta algumas curiosidades em relação ao trânsito. Há alguns anos, os semáforos eram colocados após o cruzamento. Com isso, o pedestre podia ver os sinais das duas ruas. Essa mesma visibilidade, porém, era oferecida aos motoristas, que, com sua eterna pressa, não cuidavam o sinal da sua via, mas o da outra. Quando este estivesse amarelo, já avançavam. Talvez por isso, os sinaleiros foram colocados antes do cruzamento. O motorista agora é obrigado a parar antes da faixa, de forma que só avança quando o sinal está verde para si, pois não consegue ver a sinalização da outra via. Infelizmente, o pedestre também não o consegue.

Uma experiência importante de registrar foi a que ocorreu em Campo Grande na gestão do prefeito Lúdio Coelho, em 1994. Em alguns pontos (o cruzamento do Horto Florestal, entre as avenidas Fernando Corrêa da Costa e Ernesto Geisel, é um exemplo), foram instalados semáforos de três tempos, ou seja, um tempo para cada via do cruzamento e um terceiro para pedestres. O que aconteceu foi digno de nota: quando os motoristas das duas vias percebiam que o semáforo estava fechado para ambas, começavam a avançar inoportunamente, causando congestionamentos e acidentes. Eles chegavam à conclusão de que o semáforo estava estragado, pois não abria para nenhuma das ruas. Não passava por suas cabeças que o terceiro tempo era destinado aos pedestres. Como o trânsito é voltado para os veículos, tal solução era impensável.

A experiência teve vida breve. Logo, os semáforos voltaram ao seu funcionamento de dois tempos e hoje funcionam três estágios, mas os três para carros. É claro que houve falha dos órgãos responsáveis pelo trânsito, já que não fizeram uma campanha de esclarecimento quanto ao novo tipo de sinalização. Mas é de se questionar a consciência dos motoristas em relação aos pedestres. Qualquer um – por mais idiota – podia perceber que o terceiro tempo era destinado às pessoas. No entanto, os motoristas preferiam ignorar tal concepção. Talvez seja melhor ao nosso ego de campo-grandenses pensar que nossos motoristas sejam burros, para não pensar no pior: que não têm mesmo é solidariedade. Para eles, os outros não existem,

o pedestre não tem pressa, não tem necessidades, não tem horários nem compromissos. Só existe o seu carro, a sua vida e nada mais.

5.1 DE COMO SE CONSTRÓI UM PENSAMENTO PARA POUÇOS

Quando um pedestre está no centro da faixa de segurança e o sinal abre, os motoristas avançam sobre ele, que é obrigado a correr – caso não o faça, corre o risco de ser atropelado ou, no mínimo, insultado. O código de trânsito, porém, é claro: o motorista deve respeitar a faixa. As leis de trânsito, aliás, são desrespeitadas todo o tempo. Qualquer auto-escola hoje é obrigada a ensinar o candidato a motorista que a pessoa a pé tem prioridade sobre os veículos de passeio, que por sua vez a têm sobre os veículos grandes, com exceção dos ônibus, que, por serem coletivos, têm preferência. No papel, está tudo muito bem estabelecido, tanto os problemas que devem ser enfrentados, quanto a solução para eles. Vejamos o que diz o próprio presidente da República em relação ao trânsito:

“O Código estabelece regras específicas para o convívio entre motoristas e pedestres. Isso já deveria ter acontecido antes. Em muitas cidades brasileiras, a maioria dos acidentes de trânsito envolve a morte de pedestres.”¹¹

Na prática, porém, a ordem das prioridades é totalmente invertida. Em primeiro, o veículo; depois, se houver espaço e tempo (e habilidade para correr), a pessoa. Apesar de todo esse caos no trânsito campo-grandense, não se vêem manifestações organizadas de moradores reivindicando melhores condições. Os pedestres, acostumados a correr e a desrespeitar as regras de segurança, comportam-se como se essa fosse a estrutura normal de uma cidade grande. Já os motoristas querem mais e mais soluções que lhes desimpeçam as vias, que lhes possibilitem desenvolver cada vez mais velocidade, sem se preocupar com o cidadão que está a pé pelas vias públicas.

A explicação para a distância entre teoria e prática está na análise do próprio grupo que as produz. As relações sociais concretas geram

¹¹ Palavra do Presidente – Programa do Presidente da República exclusivo para o rádio – Brasília, DF – 30/12/1997, disponível em <<http://www.presidencia.gov.br>> Acesso em: 10 jul. 2002

representações do “real” que orientam o pensamento e o comportamento dos membros da sociedade. O desrespeito ao pedestre que se vê nas ruas não decorre somente da falta de educação para o trânsito, mas principalmente de uma estrutura viária que privilegia o carro. Essa relação concreta influencia o modo de pensar e agir, e influencia até mesmo a educação para o trânsito. Um direito não basta estar escrito, tem de existir de fato. O comportamento desrespeitoso do motorista é oriundo de sua concepção do trânsito, originada, por sua vez, de uma estrutura viária que ignora o pedestre. Assim, reproduzindo o que a relação concreta lhe oferece, o possuidor de automóvel também ignora o pedestre, que por sua vez se conforma com a situação. Isso decorre da relação objetiva estabelecida no trânsito. Afinal, como é possível que as pessoas considerem “normal” esse tipo de situação? De onde vem essa alienação? Segundo a professora Marilena Chauí,

*“A alienação é um processo ou o processo social como um todo. Não é produzida por um erro da consciência que se desvia da verdade, mas é resultado da própria ação social dos homens, da própria atividade material quando esta se separa deles, quando não podem controlá-la e são ameaçados por ela. A transformação deve ser simultaneamente subjetiva e objetiva: a prática dos homens precisa ser diferente para que suas idéias sejam diferentes”.*¹²

As concepções, portanto, de que “correr” para atravessar a rua é normal; de que a fluidez do trânsito é devida somente aos veículos; de que medidas destinadas à locomoção de pedestres vão tornar o tráfego lento e, principalmente, de que a rua é dos carros são a consolidação, na idéia, de uma realidade que já existe na prática, mas que, no entanto, é “escondida”: a de que o sistema viário não tem a pessoa como prioridade. Acredita-se que essa é a ordem natural das coisas, que sempre foi assim, sempre será e a única maneira de agir é aceitar tudo como está e ponto.

“... a ideologia nasce para fazer com que os homens creiam que suas vidas são o que são em decorrência da ação de certas entidades (a Natureza, os

¹² CHAUI, Marilena “O que é Ideologia”. Editora Brasiliense S.A., São Paulo, 1982, 9ª ed. p. 79-80

deuses ou Deus, a Razão ou a Ciência, a Sociedade, o Estado), que existem em si e por si e às quais é legítimo e legal que se submetam.”¹³

Nessa concepção – a de que a rua é para carros – estão incluídas todas as noções que os motoristas têm sobre o trânsito, como por exemplo a de que o pedestre é “abusado”. Expressões como “poste com pernas”, referindo-se à pessoa que pára no meio da rua, tentando atravessá-la, são uma demonstração do processo de reificação do ser humano. O condutor de veículos vê o pedestre como uma coisa, um poste, que, ainda por cima, tem pernas: locomove-se para atrapalhá-lo. Essa visão só é possível porque o motorista tem plena certeza de que a rua é feita somente para si, portanto, se aquela “coisa” está ali, é porque está fora de lugar.

5.1.1 Uma coisa leva à outra

A prática, que gera a idéia, consolida-se cada vez mais, consolidando, por conseguinte, e em retorno, a idéia. Esse círculo vicioso pode ser notado nas obras de alguns lugares do município. A área do Shopping Campo Grande, por exemplo, recebe atenção privilegiada dos responsáveis pela administração, não somente na aparência – afinal, a região é o “cartão postal” da cidade – mas, principalmente, em seu ordenamento. Ali, foram construídas pistas pavimentadas para pedestres ao longo dos canteiros centrais da Avenida Afonso Pena e, agora, estão sendo instaladas novas sinalizações.

Essas pistas para pedestres são destinadas, prioritariamente, às caminhadas a título de exercício físico e/ou de lazer de pessoas que vão até lá de carro, especialmente para esse fim. Os usuários de tais benefícios, portanto, são as camadas média e alta da sociedade campo-grandense. Por isso, a região é muito bem cuidada.

“As transformações territoriais acima mostradas, indicam então que, através de um processo imperceptível, porém real, a classe dominante controla a produção do ambiente urbano construído, segregando-se numa grande região

¹³ *Idem.* p. 87

da cidade de onde ela oferece a si própria as melhores condições para sua própria reprodução e para sua dominação.”¹⁴

Todo o espaço urbano, portanto, tem seu ordenamento definido pela visão das classes dominantes. A contradição é evidente. Nessa mesma área, onde se constróem pistas para o lazer das classes média e alta, além de sinalização para que possam trafegar com segurança, não há previsão para a passagem de pedestres que não estão ali a passeio, mas a trabalho. Além do próprio Shopping Campo Grande, que emprega centenas de pessoas, a região contém o Parque das Nações Indígenas – constante local de visitação de escolares –, lojas, restaurantes, escolas, enfim, uma série de estabelecimentos comerciais que, mesmo que sirvam à burguesia campo-grandense, precisam de trabalhadores para funcionar. Estes, por sua vez, precisam de transporte coletivo e trânsito seguro para chegar ao trabalho. No entanto, a bela Avenida Afonso Pena, ao mesmo tempo que oferece uma excelente pista para caminhada, não possui passagens para pedestres de uma pista à outra (e isso com intenso tráfego de veículos), além de ostentar, em seu cruzamento com a Rua Furnas, a placa “livre à direita”, uma aberração do sistema viário.

¹⁴ VILLAÇA, Flávio. **O que todo cidadão precisa saber sobre habitação**. Ed. Global, 1986, São Paulo. p. 103

CONCLUSÃO

O pedestre, invisível para os motoristas e para o próprio sistema viário e as autoridades que o elaboram, e premido pelas necessidades derivadas da vida moderna e da cidade grande, que lhe impõem horários e compromissos (como a qualquer outro cidadão), tenta a qualquer custo locomover-se. Isso inclui arriscar-se e disputar espaço com o veículo. É óbvio que esse comportamento atrapalha o motorista, que vê o pedestre como um “abusado”, um “folgado”. No entanto, se o cidadão que está a pé não tomar iniciativas ousadas, corre o risco de não andar. A respeito de populações massacradas por superpotências, o sociólogo Emir Sader diz:

“Estou com os de baixo. Não porque tenham necessariamente razão. Mas porque estão embaixo, porque são a grande maioria, porque são humilhados, ofendidos, discriminados, bombardeados, assassinados. Estou com eles e não me arrependo. É melhor do que ganhar com os que os discriminam, os exploram, os ofendem, os humilham, os bombardeiam.”¹⁵

Guardadas as proporções entre uma guerra de bombas e a “guerra” no trânsito, a situação é igual. Os oprimidos não precisam estar certos para serem defendidos. Sua defesa é a defesa dos direitos humanos. O pedestre, ainda que “abusado” é a vítima de um sistema que não o favorece, pelo contrário, quando não o ignora, desrespeita-o acintosamente. Enquanto não forem mudadas as relações estabelecidas no trânsito – que privilegiam o veículo – o trânsito não mudará. Será necessário que os pedestres, junto àqueles que vêem a cidade como um espaço coletivo, empreendam movimentos reivindicatórios que exijam das autoridades o respeito ao cidadão. A solução está em reverter a atual concepção de trânsito, mas isso não se faz no plano das idéias, até porque nesse plano, como se vê pela letra da lei e pelos discursos das autoridades, as coisas já estão muito bem assentadas. Essa mudança só virá na medida da capacidade que os setores alijados tenham de intervir organizadamente no processo do ordenamento urbano, compreendendo-o profundamente, a ele e a suas conseqüências.

¹⁵ Emir SADER. Bagdá, Belgrado, Cabul. **Revista Caros Amigos**, ano V, nº 56, nov. 2001.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- SANTOS, Milton. **O Espaço do Cidadão**. 2ª ed. São Paulo: Nobel. 1993.
- VASCONCELOS, Eduardo Alcântara. **Trânsito em São Paulo: Análise Sócio-Política da Intervenção do Estado na Circulação Urbana**. São Paulo. 1997.
- CHAUÍ, Marilena. **O que é Ideologia**. 9ª ed. São Paulo: Editora Brasiliense S.A. 1982.
- VILLAÇA, Flávio. **O que todo cidadão precisa saber sobre habitação**. São Paulo: Ed. Global, 1986.
- BRASIL. **Código de Trânsito Brasileiro**. Brasília: Senado Federal. Secretaria Espacial de Editoração e Publicações. 2001.
- SADER, Emir. Bagdá, Belgrado, Cabul, *in* **Revista Caros Amigos**, São Paulo, ano V, nº 56, nov. 2001.
- MINISTÉRIO dos Transportes. DENATRAN. Brasil. Apresenta estatísticas de acidentes de trânsito no território nacional. 1996. Disponível em: <<http://www.tranportes.gov.br>> Acesso em: 10 jul. 2002
- CBN News. Campo Grande-MS. Notícias. 2002. Disponível em: <<http://www.cbnnews.com.br>> Acesso em 11 set. 2002.
- ANUÁRIO 1999-2000 NTU (Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos), disponível em <<http://www.ntu.org.br>> 1999/2000. Acesso em 13 ago. 2002
- SILVA, Jorge E., **Contra o automóvel**, Centro de Estudos de Cultura e Cidadania (CECA), disponível em <<http://www.ceca.org.br>>. Acesso em 13 ago. 2002
- PREFEITURA Municipal de Campo Grande. Página oficial. Disponível em: <<http://www.cgnoticias.ms.gov.br>> Acesso em: 24 set. 2002
- PALAVRA do Presidente – Programa do Presidente da República exclusivo para o rádio – Brasília, DF – 30/12/1997, disponível em <<http://www.presidencia.gov.br>> Acesso em: 10 jul. 2002

Livros Grátis

(<http://www.livrosgratis.com.br>)

Milhares de Livros para Download:

[Baixar livros de Administração](#)

[Baixar livros de Agronomia](#)

[Baixar livros de Arquitetura](#)

[Baixar livros de Artes](#)

[Baixar livros de Astronomia](#)

[Baixar livros de Biologia Geral](#)

[Baixar livros de Ciência da Computação](#)

[Baixar livros de Ciência da Informação](#)

[Baixar livros de Ciência Política](#)

[Baixar livros de Ciências da Saúde](#)

[Baixar livros de Comunicação](#)

[Baixar livros do Conselho Nacional de Educação - CNE](#)

[Baixar livros de Defesa civil](#)

[Baixar livros de Direito](#)

[Baixar livros de Direitos humanos](#)

[Baixar livros de Economia](#)

[Baixar livros de Economia Doméstica](#)

[Baixar livros de Educação](#)

[Baixar livros de Educação - Trânsito](#)

[Baixar livros de Educação Física](#)

[Baixar livros de Engenharia Aeroespacial](#)

[Baixar livros de Farmácia](#)

[Baixar livros de Filosofia](#)

[Baixar livros de Física](#)

[Baixar livros de Geociências](#)

[Baixar livros de Geografia](#)

[Baixar livros de História](#)

[Baixar livros de Línguas](#)

[Baixar livros de Literatura](#)
[Baixar livros de Literatura de Cordel](#)
[Baixar livros de Literatura Infantil](#)
[Baixar livros de Matemática](#)
[Baixar livros de Medicina](#)
[Baixar livros de Medicina Veterinária](#)
[Baixar livros de Meio Ambiente](#)
[Baixar livros de Meteorologia](#)
[Baixar Monografias e TCC](#)
[Baixar livros Multidisciplinar](#)
[Baixar livros de Música](#)
[Baixar livros de Psicologia](#)
[Baixar livros de Química](#)
[Baixar livros de Saúde Coletiva](#)
[Baixar livros de Serviço Social](#)
[Baixar livros de Sociologia](#)
[Baixar livros de Teologia](#)
[Baixar livros de Trabalho](#)
[Baixar livros de Turismo](#)