

A RELAÇÃO DO PEDESTRE COM O TRÂNSITO DE VEÍCULOS

ANJOS, Cibele.¹
LOPES SIMONI, Tainã.²

RESUMO

Não existe no Brasil um programa de redução de acidentes de trânsito envolvendo pedestres. Os esforços que ocorrem nesse campo são esparsos, insuficientes e descoordenados, revelando que muito ainda deve ser feito. Este trabalho procura contribuir com a questão da segurança dos pedestres, chamando a atenção para o problema e apresentando uma metodologia de estudo que emprega as técnicas da Engenharia de Tráfego. Outra preocupação que norteou a escolha do tema foi o fato que a literatura disponível sobre o tema ser relativamente escassa no Brasil, apesar da importância do assunto.

PALAVRAS-CHAVE: Pedestre, trânsito, segurança.

1. INTRODUÇÃO

Segundo ROZESTRATEN, “o trânsito é um comportamento social. No trânsito todos os participantes devem atuar de forma a permitir que cada participante chegue com segurança ao seu destino. É a atuação de um grupo não estruturado como, por exemplo, um coletivo, um caminhão, motocicletas, bicicletas e pedestres, todos querendo passar pelo mesmo cruzamento. Este grupo deve resolver o problema da melhor maneira possível, sem que ninguém seja lesado no seu direito de se locomover conforme as normas aceitas. Este grupo nunca mais vai se encontrar exatamente na mesma situação. É um grupo efêmero, de apenas alguns segundos. No entanto, ele deve resolver o problema a contento de todos, sem prejudicar ninguém. O comportamento desajustado de um só indivíduo pode trazer prejuízos grandes para todo o grupo.

BUENO cita a origem do termo “trafegar” como: “o significado primordial é o de comerciar, negociar, mercanciar, mercadejar, comprar e vender, enviar mercadorias de um lugar para o outro. Daqui se derivou o segundo de transportar, de locomover-se, aplicando-se aos transportes ferroviários, marítimos etc. Segundo a opinião de muitos etimologistas, trafegar, trasfegar, traficar procedem da língua dos vinhateiros, dos fabricantes e vendedores de vinhos trans + faecare, esta de faex, faecis, fezes, bôrra, o depósito que fica no fundo das garrafas, das pipas de vinho. Significava, portanto, agitar as ditas vasilhas, levá-las de um lugar para o outro, agitando para que as fezes se diluíssem”.

Para esta dissertação, considerou-se como pedestre o que está definido pela ABNT: “toda a pessoa que anda a pé que esteja utilizando-se de vias terrestres ou aéreas abertas ao público, desde

¹Aluna do oitavo período do curso de Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário FAG. E-mail: ciibeledosanjos@hotmail.com

²Professora Arquiteta docente do curso de Arquitetura e Urbanismo (CAU) do Centro Universitário FAG. E-mail: tai_lopes@hotmail.com

que não esteja em veículo a motor, trem, bonde, transporte animal ou outro veículo, ou sobre bicicleta ou animal”.

2. REFEERNCIAL TEÓRICO OU FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

Os estudos envolvendo segurança viária devem abranger as três variáveis do Sistema Trânsito: o homem, a via e o veículo. Cada uma dessas variáveis compreende uma série de outras, sendo que os níveis de intervenção do engenheiro de tráfego em cada uma delas podem ser de curto, médio e longo prazos. Existem correntes de estudiosos que incluem uma quarta variável - o ambiente. Embora o meio possa interferir diretamente na segurança do trânsito, não são consideradas como variáveis as causas naturais e sim como uma extensão do elemento via, por não oferecerem possibilidade de domínio por parte do homem.

As três variáveis interagem ininterruptamente a partir da entrada do elemento homem no Sistema Trânsito. A via fornece estímulos ao homem, que pode desempenhar vários tipos de papel (motorista, pedestre, agente da autoridade de trânsito). Enquanto motorista, o homem responde aos estímulos fornecidos pela via agindo sobre seu veículo, que reage a cada comando do motorista. Por sua vez, veículo e via interagem mecanicamente, com o veículo absorvendo as condições da superfície e a via suportando a carga do veículo.

2.1 Comportamento do pedestre

O comportamento correto do ser humano no trânsito segundo WITTER, depende de aprendizado e de condições físicas plenas, isto é, sem deficiências sensoriais, mentais ou motoras. Isso implica que, além das questões de educação do trânsito propriamente ditas (aprendizado dos sinais de trânsito, condutas corretas etc), são relevantes padrões sociais do país para um comportamento adequado do usuário, seja ele motorista ou pedestre. Nesse sentido, um país subdesenvolvido sofre maiores prejuízos. Tomemos o Brasil como exemplo.

2.1.1. O conflito entre o pedestre e o trânsito

As diferenças sociais deturpam o comportamento dos usuários da via. A disputa pelo espaço urbano gera conflitos de interesses que ultrapassam um entendimento meramente técnico do assunto trânsito. No trânsito, as pessoas variam seus papéis: em um dado momento um cidadão é motorista, em outro passageiro, em outro pedestre. Cada indivíduo tem seus próprios interesses, sua noção pessoal de valor e seu “poder de negociação” em seus papéis e em seus deslocamentos pelo meio urbano. Conforme cita VASCONCELOS “a disputa pelo espaço tem uma base ideológica e política; depende de como as pessoas se veem na sociedade e de seu acesso real ao poder. Em nosso país, por exemplo, o motorista julga-se com muito mais direito à circulação que os demais participantes do trânsito, o que está ligado às características autoritárias da sociedade, à falta de conscientização sobre os direitos do cidadão, que faz com que os motoristas ocupem o espaço viário com violência. O processo tem também o seu lado contrário (e complementar) que o confirma: o pedestre normalmente se submete, praticamente aceita a prioridade imposta pelos motoristas, assume o papel de ‘cidadão de segunda classe’, numa cidade que é cada vez mais o habitat do veículo e o antihabitat do homem”.

3. METODOLOGIA

Este trabalho teve como base metodológica a revisão bibliográfica e a análise de dados. Para Lakatos e Marconi (2001) a pesquisa bibliográfica consiste na análise de pesquisas realizadas de uma fonte segura, sendo publicações associadas ao tema abordado. Já a análise de dados pode ser definida, na concepção de Bardin (2009) como a ideia de rever e analisar o conteúdo no procedimento da elaboração da pesquisa.

4. ANÁLISES E DISCUSSÕES

O pedestre é um dos componentes do Sistema Trânsito. Como “Sistema Trânsito” podemos entender o conjunto de atividades, meios e convenções que promovem o deslocamento de pessoas e mercadorias por uma determinada região. Embora esta dissertação tenha centrado a discussão sobre o assunto pedestre, muitos dos elementos apresentados a seguir tem seu uso estendido à segurança

na Engenharia de Tráfego como um todo, podendo ser utilizados em estudos que envolvam o Sistema Trânsito de um modo geral.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Dentro desse panorama, conclui-se que um dos caminhos para a diminuição do número de mortes no trânsito passa por uma maior carga de investimentos na área social, a fim de proporcionar melhores condições de educação, alimentação e saúde à população.

REFERÊNCIAS

LAKATOS, E. MARCONI, M. **Fundamentos de metodologia científica**. 4.ed. São Paulo, Atlas, 2001.

BARDIN, L. **Análise de Conteúdo**. Tradução de Luís A. Reto e Augusto Pinheiro. 5ed. Lisboa: Edições 70, 2009.

VASCONCELOS, E. **O que é trânsito**. São Paulo, Brasiliense, 1985. (Coleção Primeiros Passos, v. 162).

WITTER, I.R. **Trânsito: Convenção de Viena**. Porto Alegre, Sagra, 1989