



**CAIO FERREIRA RAMOS SILVA**

**RELAÇÕES ENTRE O COMPORTAMENTO NO  
TRÂNSITO E A COMPREENSÃO DE CIDADANIA:  
ANÁLISE DE GRUPO FOCAL NO MUNICÍPIO DE SÃO  
PAULO**

**LAVRAS - MG**

**2017**

**CAIO FERREIRA RAMOS SILVA**

**RELAÇÕES ENTRE O COMPORTAMENTO NO TRÂNSITO E A  
COMPREENSÃO DE CIDADANIA: ANÁLISE DE GRUPO FOCAL NO  
MUNICÍPIO DE SÃO PAULO**

Monografia apresentada à  
Universidade Federal de Lavras,  
como parte das exigências do  
Curso de Administração Pública,  
para a obtenção de título de  
Bacharel.

**Orientador**

**Professor Dr. Dany Flávio Tonelli**

**LAVRAS – MG**

**2017**

**CAIO FERREIRA RAMOS SILVA**

**RELAÇÕES ENTRE O COMPORTAMENTO NO TRÂNSITO E O  
CONCEITO DE CIDADANIA**

Monografia apresentada à  
Universidade Federal de Lavras,  
como parte das exigências do  
Curso de Administração Pública,  
para a obtenção de título de  
Bacharel.

APROVADA em 07 de março de 2017.

Dr. Dany Flavio Tonelli-UFLA

Dra. Eloísa Helena de Souza Cabral –UFLA

---

Prof. Dr. Dany Flávio Tonelli

Orientador

**LAVRAS-MG**

**2017**

## AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a Deus estar sempre presente na minha vida. Agradeço a todos da minha família, em especial a meus pais, Mardário e Simone, que sempre me apoiaram e permitiram que fosse possível atingir meus objetivos.

Agradeço aos amigos, principalmente Murilo, Marcelo e Felipe (*in memoriam*), que me ajudaram em momentos de grande dificuldade.

Agradeço a Luísa por toda atenção e companheirismo durante anos juntos.

Agradeço aos amigos que conheci em Lavras, em especial Karen e Camila, que todos os dias me mostraram a importância de verdadeiras amizades.

Agradeço a meu orientador, professor Dr. Dany Flavio Tonelli pelo empenho e ensinamentos durante os anos de graduação.

Agradeço a todos servidores da UFLA que diariamente se dedicam ao aprimoramentos do ensino.

## **RESUMO**

Este estudo objetiva, discutir as possíveis relações entre a compreensão de cidadania e o comportamento dos indivíduos no trânsito. A metodologia neste trabalho consistiu em pesquisas bibliográficas além de análise de grupos focais, no total quatro, no município de São Paulo. Os resultados apresentaram relações diretas entre o sentimento de cidadania internalizado por cada indivíduo e as ações praticadas por estes no trânsito.

**Palavras-chave:** Cidadania. Trânsito. Compreensão. Comportamento.

## **LISTA DE TABELAS**

<b>Tabela 1: Princípios e ações para mobilidade urbana efetivas .....</b>	<b>23</b>
<b>Tabela 2: Instrumentos de gestão relacionados às possíveis condutas positivas. ....</b>	<b>25</b>
<b>Tabela 3 Grupo Focal: Incoerências .....</b>	<b>31</b>
<b>Tabela 4: Exemplos e declarações de condutas negativas .....</b>	<b>34</b>

## SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO</b> .....	8
1.1	Contextualização.....	8
1.2	Problemas e objetivo de pesquisa.....	8
1.3	Justificativas.....	9
1.4	Estrutura do trabalho.....	11
<b>2</b>	<b>REFERENCIAL TEÓRICO</b> .....	13
2.1	Cidadania.....	13
2.1.1	Conceito de cidadania.....	14
2.1.2	Direito à cidade.....	15
2.1.3	Cidadania no Brasil.....	18
2.2	Comportamento no trânsito.....	21
2.2.1	Política Nacional de Mobilidade Urbana.....	23
<b>3</b>	<b>METODOLOGIA</b> .....	28
<b>4</b>	<b>RESULTADOS</b> .....	31
4.1	Característica dos grupos.....	31
4.2	Ações regulares no trânsito.....	32
4.3	Sociedade ou individualidade.....	35
4.4	Direitos e deveres da sociedade.....	38
4.5	Compreensão de cidadania e trânsito.....	40
<b>5</b>	<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS</b> .....	43
	<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS</b> .....	46
	<b>ANEXO I</b> .....	49
	<b>ANEXO II</b> .....	50

<b>ANEXO III .....</b>	<b>51</b>
------------------------	-----------



## **1 INTRODUÇÃO**

### **1.1 Contextualização**

Atualmente o trânsito de modo geral vem impactando a vida das sociedades, isso acontece pois todos são considerados participantes, seja como: pedestres, motoristas, ciclistas, entre outros.

Uma realidade observada contemporaneamente é o desrespeito às leis de trânsito e atitudes negativas. As práticas consideradas positivas em sua maioria só ocorrem através de coerção de leis. As ações por parte dos cidadãos tendem a não ser atitudes de pessoas que se consideram como parte de um todo, detentor de direitos e deveres.

O modo como se deu a cidadania no Brasil foi de certa forma diferente de outros países considerados modelos mundiais, CARVALHO (2001). Este fato pode ter sido fator de influência para o comportamento dos cidadãos, existindo necessidade dos gestores públicos conhecerem quais fatores de influenciam no comportamento dos indivíduos.

### **1.2 Problemas e objetivo de pesquisa**

A questão que norteia este estudo é: Quais relações podem ser estabelecidas acerca do conceito de cidadania e o comportamento das pessoas no trânsito? Com o propósito de discutir essa questão e contribuir com o tema foi feito um estudo teórico.

O objetivo geral deste estudo é discutir as relações entre a compreensão acerca do conceito de cidadania e o comportamento dos indivíduos no trânsito.

Para atingir esse objetivo geral, delineiam-se os seguintes objetivos específicos:

- i) discutir o conceito de cidadania;
- ii) elaborar uma estrutura teórica de análise das relações entre o comportamento dos indivíduos no trânsito e a compreensão do conceito de cidadania;
- iii) definir através de estudos bibliográficos o que é comportamento positivo do cidadão no trânsito;
- iv) realizar estudo de campo acerca das relações entre o comportamento no trânsito e a compreensão sobre ser cidadão.

Desta forma, objetivando-se a compreensão de relações entre o conceito de cidadania internalizado pelo indivíduo e o comportamento no trânsito.

### **1.3 Justificativas**

Na atualidade o comportamento no trânsito vem provocando um debate cada vez mais amplo, pois as políticas em sua maioria são de coerção, ou seja, leis que regulam as condutas de segurança e convivência no trânsito. Assim, um desafio para a administração pública é analisar o motivo de alguns comportamentos da sociedade, com isso as políticas públicas brasileiras podem ser elaboradas gerando aceitação, assim, maior eficácia, eficiência e efetividade.

A urbanização é um processo que se intensificou no século XX sendo desta forma que as cidades se desenvolveram e tornaram verdadeiras centros de concentração populacional. Em 1968, com os estudos de Henri surgiu o conceito de direito à cidade, onde todas as pessoas tem o direito de usufruir de uma qualidade de vida igual a todos, além de que os cidadãos tem o papel de construir e participar dos processos de formação da cidade.

Assim, o município de São Paulo que é composto por mais de 12.000.000 pessoas (IBGE) tem a convivência no trânsito como fator de influência na qualidade de vida de cada cidadão. Por se tratar de uma cidade de grande porte os comportamentos retratados no trânsito se diferenciam das pequenas e médias cidades, assim estes muitas vezes refletem o dia-a-dia estressante e individualista dos grandes centros.

Com isso apresenta-se com urgência a capacidade das políticas públicas atingirem seus objetivos acarretando em uma melhora significativa, no sentido da qualidade do trânsito. Esta qualidade se apresenta na segurança, stress, níveis de gases poluentes e cansaço físico.

Um exemplo de política que atingiu o objetivo de trazer o espaço livre e lazer ao paulistano foi durante a gestão do ex-prefeito de São Paulo, Fernando Haddad, fazendo com que ruas como a Av. Paulista ficassem fechadas durante os domingos para o acesso de automóveis e assim se tornassem verdadeiros parques públicos, durante algumas horas.

Observa-se que existe a necessidade dos gestores públicos em encontrar o melhor caminho para que as políticas consigam atingir seus objetivos, sem a exigência obrigatória da criação de leis. Assim o direito à cidade é atendido de forma com que os cidadãos se tornem parte do processo de formação e participação do desenvolvimento de toda a comunidade que se insere.

Com isso, surge a necessidade de estudos acerca de compreensões particulares dos cidadãos e como os mesmos colaboram, positivamente ou negativamente, para as relações em sociedade.

#### **1.4 Estrutura do trabalho**

Afim de atingir o objetivo geral, já explicitado anteriormente, o trabalho será dividido em cinco capítulos. Assim, pontos relevantes para compreender as conclusões e como chegou-se a elas serão apresentadas de maneira reflexa a realidade.

No primeiro capítulo será feita uma introdução abordando a problemática a que se insere, contando com os objetivos de pesquisa, argumentando as justificativas para a realização do estudo e a estrutura do trabalho.

Já no segundo capítulo será apresentado o referencial teórico que se dividirá em duas partes. Primeiramente será discutido acerca de cidadania: o conceito em geral que é abordado pelos estudiosos da área, a cidadania no Brasil e o direito à cidade, ponto de estudo em que se encontra o presente trabalho.

Na segunda parte será debatido o comportamento no trânsito, os valores que devem nortear um comportamento cidadão para que estabeleça critérios.

O terceiro capítulo explicitará a metodologia adotado na pesquisa, a qual se utilizará da abordagem qualitativa. Quanto aos procedimentos a que será submetido o trabalho consiste uma pesquisa documental, bibliográfica e estudo de caso através de grupo focal. A observância deste tipo de grupo de pesquisa importou em maior coleta de dados, afim de representar de maneira transparente a opinião do cidadão.

No quarto capítulo, serão discutidos os resultados obtidos na pesquisa com o objetivo de responder à questão inicial e assim chegar ao objetivo geral inserido anteriormente. Também serão examinados os pontos com que os dados se relacionam com as pesquisas documentais e bibliográficas.

O quarto capítulo subdivide-se em cinco principais temas. Três deles focados na análise de partes específicas durante a aplicação do grupo focal: ações regulares no trânsito, sociedade ou individualidade e direitos e deveres da sociedade. E outros dois temas que observaram de modo geral as opiniões e percepções dos participantes: características dos grupos e compreensão de cidadania e trânsito.

Durante a análise dos resultados buscou identificar os principais argumentos e impressões que caracterizavam a compreensão de cidadania do cidadão e as condutas feitas por este no trânsito.

O quinto capítulo contempla as considerações finais do trabalho, com propósito de apontar as visões que o autor contemplou durante a formulação do trabalho, as limitações apresentadas no decorrer do estudos, além de colocar futuros estudos para que possa ser aprofundado o assunto.

## 2 REFERENCIAL TEÓRICO

### 2.1 Cidadania

Para se chegar a compreensão de cidadania uma complexa e extensa discussão já ocorreu sobre o tema, portanto uma das definições utilizadas acerca do termo cidadania é: são os direitos e deveres dos membros de uma sociedade (RACHID, 2011). A cidadania é uma expressão do estado democrático de direito, a partir do qual, todo indivíduo tem direitos e deveres iguais, um status de igualdade. Não há, portanto, comportamento mais ou menos cidadão, uma vez que, a cidadania se trata de algo que atinge a todos da sociedade.

Uma outra definição aprontado por Monteiro (2008) acerca de cidadania seria:

Tradicionalmente, a cidadania é entendida como um conjunto de direitos e deveres que um sujeito possui para com a sociedade da qual faz parte. Esta cidadania está relacionada à idéia de um *status*, de um posicionamento jurídico-legal perante o Estado (MONTEIRO, 2008, p.1.).

Com isso, a cidadania não deve ser estudada como algo que o cidadão põe em prática ou não, mas pode-se considerar que atitudes positivas são tomadas a partir do momento em que o indivíduo internaliza as conquistas da sociedade de direitos e deveres.

Thiago Trindade (2012) coloca a cidadania como o pertencimento do indivíduo na comunidade, além do status de igualdade conferido pelos direitos e deveres iguais:

De acordo com a análise marshalliana, a cidadania se refere a um status que permite ao indivíduo a participação integral na comunidade política e na herança social, processo cuja efetivação depende em larga medida da construção de um sentimento de pertencimento capaz de conectar os indivíduos

à comunidade mais ampla, esta circunscrita nos limites do Estado-nação (TRINDADE, 2012, p.153.)

Este sentimento de pertencimento evidenciado por autores é o responsável pela construção dos laços sociais e o modo como o cidadão vai participar dos assuntos de convívio em coletivo.

### **2.1.1 Conceito de cidadania**

Thomas Humphrey Marshall (1893-1981) pode ser considerado pioneiro nos estudos de cidadania, tornando assim uma referência mundial no assunto. O mesmo observa a cidadania em três gerações de direitos. Primeiro seriam os direitos civis, a segunda seriam os direitos políticos e a terceira geração, menos estudados na obra do autor, seriam direitos sociais. Estes estudos do autor se concentraram na análise da evolução da cidadania durante os séculos XVIII, XIX e XX.

Segundo Marshall (1967), a cidadania plena pode ser vista como a extensão de direitos: civil, político e social. O primeiro definido como aspectos relacionados a liberdade individual do ser humano sendo a liberdade de ir e vir, liberdade de expressão, liberdade de pensamento e fé. Os direitos políticos se referindo a participação da sociedade no governo, possibilitando a todos a alternativa de votar e poder ser votado. E por último, o direito que Marshall nota sua concepção no *Welfare State*, o social, que caracteriza por reduzir os excessos de desigualdade produzidos pelo capitalismo e garantir um bem-estar mínimo a todos da população. Como exemplo: direito a educação, trabalho, salário justo, saúde, aposentadoria, entre outros.

A teoria da existência de três gerações de direitos básicos é enfatizada por outros autores como José Murilo de Carvalho, considerado especialista em cidadania no Brasil. Um ponto que tanto Marshall quanto Carvalho destacam em

suas obras é o aspecto histórico que se desenvolveram os direitos e a ordem cronológica com que forem conquistados. Souki (2006) é outro autor que discorre acerca do tema de T. H. Marshall:

Teoricamente, a referência básica no estudo da cidadania é T. H. Marshall (1967) que, estudando o caso inglês, cunhou o conceito associando-o ao desenrolar da conhecida sequência histórica no desenvolvimento dos direitos, cuja ênfase estaria não só na titularidade de direitos, mas também faz alusão ao pertencimento a uma comunidade cívica (SOUKI, 2006, p.42.).

Marshall (1967) faz uma análise evolutiva da cidadania e observa que os direitos foram adquiridos através de lutas e movimentos por parte da sociedade, gerando assim uma relação cultural e proximidade com os direitos e os deveres de um cidadão. Além disso os mesmos foram obtidos de forma com que os direitos civis, considerados basilares, vieram primeiro, posteriormente os políticos e por último os sociais. Caracterizando-se por um avanço gradual para atingir uma cidadania bem definida.

### **2.1.2 Direito à cidade**

Em 1968 o sociólogo francês Henri Lefebvre desenvolveu o conceito de direito à cidade no livro *Le Droit à La Ville*. Este direito concentra-se na capacidade dos cidadãos serem os formadores da cidades, estes que são capazes de mudar a si mesmos e o modo como se manifestam, sem a segregação de raça, cor, renda, entre outros. David Harvey (2012) apresenta em seu artigo, o direito à cidade, como:

O direito à cidade está muito longe da liberdade individual de acesso a recursos urbanos: é o direito de mudar a nós mesmos pela mudança da cidade. Além disso, é um direito comum antes de individual já que esta transformação depende inevitavelmente do exercício de um poder coletivo



de moldar o processo de urbanização. A liberdade de construir e reconstruir a cidade e a nós mesmos é, como procuro argumentar, um dos mais preciosos e negligenciados direitos humanos (HARVEY, 2012, p.2.)

O direito à cidade é discutido em áreas específicas como o direito, filosofia, sociologia e gestão pública gerando assim diversos tipos de entendimentos e classificações. Com isso, a percepção que se aproxima com a relação cidadania e comportamento no trânsito é de Silva (2007):

...entendido como o direito de desfrutar dos benefícios que o ambiente urbano pode fornecer, tais como moradia, meio ambiente, saúde, educação, esporte, saneamento, asfalto, segurança, transporte, mobilidade urbana, participação política, dentre tantos outros (SILVA, 2007, p.42.)

Com isso, o direito à cidade faz parte da cidadania do indivíduo e foi formado paralelamente aos tantos outros direitos. Sua construção tem peculiaridades devido a aspectos políticos, econômicos e sociais da região e povos que o exercem no decorrer dos anos.

A crescente urbanização ocorrida em a partir dos anos 90 fez com que cidades como São Paulo fossem atingidas por excedentes populacionais e com isso algumas pessoas tornaram-se marginais ao desenvolvimento da cidade, este acontecimento fez com o atualmente o direito à cidade se torna-se um assunto prioritário, Harvey (2012). Apesar do direito à cidade ter o status de igualdade entre os membros da sociedade o excedente populacional traz desigualdades gerados pelo capitalismo, tornando estes antônimos.

Harvey apresenta em seu artigo acerca do direito à cidade este processo de desigualdade que o capitalismo absorve os excedentes da urbanização:

Esta situação geral persiste sob o capitalismo, claro, mas como a urbanização depende da mobilização de excedente, emerge uma conexão estreita entre o

desenvolvimento do capitalismo e a urbanização. Os capitalistas têm de produzir excedente para obter mais-valia; esta, por sua vez, deve ser reinvestida a fim de ampliar a mais-valia. O resultado do reinvestimento contínuo é a expansão da produção de excedente a uma taxa composta – daí a curva lógica (dinheiro, produto e população) ligada à história da acumulação de capital, paralela à do crescimento da urbanização sob o capitalismo. (HARVEY, 2012, p.2.)

O direito à cidade está a cada dia mais em debate, por estar existindo um apelo por parte da população para participar das decisões e desenvolvimento da cidade. Grupos sociais que permaneceram excluídos durante anos, agora buscam ter voz e poder fazer parte das ações da cidade.

Nelson Saule Júnior (2006), aponta em seu artigo que existe uma nova agenda urbana que tem o direito à cidade como ponto principal e este surgiu pelo fracasso do desenvolvimento urbano atual:

O modelo de desenvolvimento urbano atual tem falhado com a maioria dos habitantes das cidades em lhes conferir uma vida urbana digna. Este modelo tem promovido a mercantilização da cidade que privilegia os grupos financeiros e de investidores em detrimento dos interesses e das necessidades da maioria da população urbana. Os efeitos do padrão de urbanização, como a gentrificação, a privatização dos espaços públicos e dos serviços básicos, a segregação urbana, a precarização dos bairros da população pobre, o aumento dos assentamentos informais, a utilização de investimentos públicos para promover projetos de infraestrutura que atendem aos interesses econômicos dos negócios imobiliários apontam que novos caminhos de vida e desenvolvimento nas cidades precisam ser adotados na nova agenda urbana (JUNIOR, 2016, p.1.)

Desta forma percebe-se que o processo de participação da sociedade como um todo vem sofrendo evoluções ao longo dos anos, os cidadãos se encontram em diferentes grupos dentro de um mesmo todo. Assim para a evolução do conceito apresentado muitas mudanças tem que partir por parte dos indivíduos pois o

mercado e o Estado, por estarem alinhados na proposta de desenvolvimento, não possuem aspirações para o favorecimento ao direito à cidade.

O direito à cidade, torna-se nos grandes centros, o elemento essencial na cidadania do indivíduo, pois a participação em sociedade, em status de igualdade, o permite influir em como a cidade deve ser, como exemplo, nos comportamentos e relações no trânsito. Assim, a retenção desse direito acarretaria em um prejuízo social e comportamental.

### **2.1.3 Cidadania no Brasil**

A maneira com que os direitos dos cidadãos se desenvolveram no Brasil se distinguem de outros países como: Alemanha, Itália e Inglaterra. Considerando a origem brasileira a partir colonização portuguesa, o país já inicia sua trajetória fadado a um retrocesso no sentido de existência de um cidadão brasileiro.

O Brasil sofreu com um processo de evolução da cidadania diferente, isto vindo desde a colonização pelos portugueses. Diferente da ordem cronológica colocada por Marshall, os cidadãos brasileiros primeiro foram apresentados os direitos políticos e de maneira restritiva, o voto apenas para alguns que eram homens, maiores de 25 anos e com renda acima de 100 mil réis Carvalho (2001).

Mesmo com o desenvolvimento de alguns direitos políticos os civis eram praticamente esquecidos, visto que a escravidão e trabalhos forçados eram práticas corriqueiras no Brasil. Apenas após 1888 que foi abolida a escravidão no país, atendendo a algumas lutas da sociedade. Entretanto, essa liberdade se tornava fictícia ao observar que os negros não tinham locais para morar, dinheiro ou conhecimento para viver nos grandes aglomerados populacionais.

Nos anos entre 1930 a 1964 houve avanços nos direitos sociais, entretanto uma desaceleração quanto aos direitos civis e políticos devido a forma de governo adotada por Vargas e o golpe de 37, que instaurou o Estado Novo.

Após 1964 transcorreu a época de maior retrocesso nos direitos do brasileiro, ocorrido pelo golpe militar. Neste período os direitos civis foram restringidos e os políticos praticamente extinguidos, apenas os direitos sociais se apresentavam como forma de legitimar o governo ditatorial.

Pós golpe militar o Brasil passou pela redemocratização quando passou a formular a atual constituição, em 1988, este foi um momento de intensa movimentação social pois depois de tantos anos os brasileiros poderiam ter assegurados seus direitos na carta magna da nação. Este momento foi marcado pela luta e definição de muitos direitos, como o voto, direitos de expressão, direitos de ir e vir, direito a propriedade, entre outros.

Souza (2006), analisa em seu artigo o modo como a cidadania evoluiu Brasil a partir dos estudos de José Murilo e aponta os fator relevantes quando comparado a ideia de cidadania plena de Marshall (1967):

A partir desta premissa, Murilo de Carvalho expõe aquela que será a idéia central de seu trabalho, argumentando que a lógica da seqüência descrita por Marshall foi invertida no Brasil: a pirâmide dos direitos foi colocada de cabeça para baixo. Aqui, primeiro vieram os direitos sociais, nos anos 1930, implantados em período de supressão dos direitos políticos e de redução dos direitos civis por Getúlio Vargas, um ditador que se tornou popular – o que explicaria, em parte, a origem do Estado clientelista no país. O autor verifica que a falta de liberdade política sempre foi compensada pelo autoritarismo do Brasil pós-1930, com o paternalismo social (SOUZA, 2006, p.2.).

Como José Murilo de Carvalho (2001) destaca, no sentido de uma cidadania brasileira pode-se considerar que o Brasil iniciou sua trajetória apenas a partir do Estado Novo, época em que Vargas toma o poder e suprime o pouco que existia de direitos civis e políticos, utilizando dos direitos sociais como forma de se legitimar. Assim ao relacionar com ideia de Marshall (1967) percebe que já iniciou uma trajetória de maneira inversa a tradicional, também levando em consideração o tardar para iniciar o desenvolvimento dos direitos. José Murilo aponta claramente que o modelo brasileiro ocorreu de maneira inversa ao considerado molde inglês:

Uma das razões para nossas dificuldades pode ter a ver com a natureza do percurso que descrevemos. A cronologia e a lógica da sequência descrita por Marshall foram invertidas no Brasil. Aqui, primeiro vieram os direitos sociais, implantados em período de supressão dos direitos políticos e de redução dos direitos civis por um ditador que se tornou popular. Depois vieram os direitos políticos, de maneira também bizarra. A maior expansão do direito ao voto deu-se em outro período ditatorial, em que órgãos de representação política foram transformados em peça decorativa do regime. Finalmente, ainda hoje muitos direitos civis, a base da sequência de Marshall, continuam inacessíveis a maioria da população. A pirâmide dos direitos foi colocada de cabeça para baixo (CARVALHO, 2001, p.219.).

O Brasil enfrentou consideráveis transformações durante o século XX, pode se destacar cronologicamente o fim da primeira república em 1930, ditadura do Estado Novo, um curto período democrático de 1945 a 1964, ditadura militar de 1964 a 1985, apenas a partir de 1990 que o Brasil voltou a ter um presidente eleito pelo povo e a democracia passou a entrar em vigor de maneira mais contundente. Com isso pode se observar uma democracia muito jovem e um povo que se encontra em processo de desenvolvimento no sentido de atuar nos aspectos democráticos do país.

Uma característica peculiar do modelo brasileiro seria o que ocorreu durante o final da ditadura militar quando o povo majoritariamente passou a lutar por seus direitos. Anteriormente a isso outros atores faziam parte da cena política, como os militares que sempre haviam pressionado o governo. Isso não quer dizer que o povo não lutou por direitos durante os anos, mas sim que anteriormente a isso eram apenas grupos mobilizados separadamente, sem uma força que realmente pressionasse. Carvalho destaca essa participação com um balanço positivo no final do governo militar:

Ainda do lado positivo, a queda dos governos militares teve muito mais participação popular do que a queda do Estado Novo, quando o povo estava, de fato, ao lado de Vargas. A ampliação dos mercados de consumo e de emprego e o grande crescimento das cidades durante o período militar criaram condições para a ampla mobilização e organização social que aconteceram após 1974. O movimento pelas eleições diretas em 1984 foi o ponto culminante de um movimento de mobilização política de dimensões inéditas na história do país. (CARVALHO, 2001, p.196.)

Como resultado de uma participação popular apática durante anos e direitos que foram adquiridos como forma de legitimação de governos ditatoriais a cidadania brasileira se constituiu de modo diferente de outros países.

## **2.2 Comportamento no trânsito**

O comportamento a ser considerado positivo é aquele adotado pelo indivíduo de maneira espontânea, sem a necessidade de intervenção de alguém ou algo, e esta ação se reflete de maneira positiva em toda sociedade ou pelo menos não prejudica aos outros cidadãos.

Roberto DaMatta (2008) discorre sobre a análise sociológica do comportamento no trânsito. Através de pesquisas qualitativas o autor pode constatar que a o comportamento individual moderno se justifica com o constante medo da violência:

Assim foi possível encontrar valores que cercam a vida urbana e que se infiltram nas relações do trânsito carioca. Valores como o individualismo moderno são expressos através do medo constante à violência. As inquietações encontradas nos questionários demonstram uma constante batalha entre a moral do senso-comum e o medo da violência. Inúmeras atitudes éticas são submetidas à discórdia e a dúvida através de comportamentos que privilegiam a sobrevivência acima de tudo (DAMATTA, 2008, p.2.)

Roberto também apresenta que a sociedade capitalista influencia negativamente na vida das pessoas:

Um caráter comum às respostas foi em relação a própria vida social de uma grande cidade. A existência corrida da sociedade capitalista nos grandes centros urbanos parece influir em diversas esferas da vida cotidiana, incluindo a vida no trânsito. Questões de por que as pessoas são impacientes no trânsito normalmente traziam respostas como: “porque se está sempre atrasado”, “porque o trânsito demora” ou “pelo estresse”, exemplificando um novo caráter de tempo das grandes cidades (DAMATTA, 2008, p.2.)

Por fim, nota-se que o comportamento dos cidadãos no trânsito podem ser alterados por diversos aspectos negativos da vida urbana. Assim, políticas públicas buscam tornar o trânsito melhor, como exemplo, a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU).

A Política Nacional de Mobilidade Urbana vem a estabelecer objetivos e diretrizes para o trânsito das cidades priorizando atitudes que atinjam o âmbito coletivo e a sustentabilidade. Assim, estas diretrizes podem ser objeto para a caracterização de quais podem ser as condutas positivas adotadas no trânsito, já que não são caracterizadas por outros autores.

### 2.2.1 Política Nacional de Mobilidade Urbana

A política nacional de mobilidade urbana vem ser a lei 12.587/2012 que regula os princípios e diretrizes para melhorar as condições de mobilidade urbana nos municípios.

A hierarquia deve ser respeitada tanto pelo Estado quanto pela população como forma de garantir um comportamento adequado. Devemos considerar a seguinte ordem: automóveis particulares, transporte de carga, transporte público coletivo, ciclistas e pedestres (BRASIL, 2012).

Com as características acima, se percebe que mais que uma lei, a Política NMU propõe o acesso amplo e democrático, priorizando os modos de transporte coletivo e os não motorizados, de forma segura, sustentável e socialmente inclusiva. Ou seja, essa política pública por ser ampla e atingir todos os municípios brasileiros traz valores que devem ser internalizados pelos cidadãos para que exista um trânsito consciente e responsável.

Observamos assim os valores abrangidos pela lei da PNMU: sustentabilidade, preferência da coletividade ao invés da individualidade, preferência de veículos particulares com mais pessoas aos com menos pessoas, veículos não-poluidores com preferências aos poluidores e os pedestres devendo ser respeitados por todos, como a base de uma pirâmide.

Abaixo consta uma tabela desenvolvida através da análise do PNMU, contendo os princípios e alternativas de como podem ser aplicados na prática.

**Tabela 1: Princípios e ações para mobilidade urbana efetivas**

Princípios PNMU	Instrumento de gestão
-----------------	-----------------------



---

Acessibilidade universal.	Política de estacionamentos de uso público e privado, com e sem pagamento.
Desenvolvimento Sustentável.	Estipulação de padrões, monitoramento e controle de emissão de poluentes, podendo haver controle de acesso de veículos motorizados.
Equidade no acesso ao transporte público coletivo.	Restrição e controle de acesso de veículos motorizados.
Eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte e na circulação urbana.	Hierarquia segundo PNMU: 1º Pedestres 2º Ciclistas 3º Transporte público coletivo 4º Transporte de carga 5º Automóveis particulares
Segurança nos deslocamentos.	Controle da circulação e operação do transporte de carga.
Justa distribuição dos benefícios e ônus no uso dos diferentes modos.	Pedágio Urbano, com aplicação exclusiva da receita em infraestrutura urbana de transporte público coletivo, não motorizados e financiamento do subsídio público da tarifa.

Equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros. Faixas exclusivas de ônibus, ciclovias e ciclo faixas.

---

Elaborado pelo autor.

A tabela anterior possibilita observar como os princípios são elementos basilares nos instrumentos de gestão das políticas públicas, desta forma esses princípios são refletidos nas ações.

Os aspectos de gestão elencados podem ser relacionados com condutas positivas a serem adotadas no trânsito, veja abaixo, mesmo que, dentre elas, algumas sejam dependentes de políticas públicas. Tais atitudes individuais podem ser praticadas como se observa abaixo:

**Tabela 2: Instrumentos de gestão relacionados às possíveis condutas positivas.**

<b>Instrumento de gestão</b>	<b>Conduta positiva do indivíduo</b>
Política de estacionamentos de uso público e privado, com e sem pagamento.	Utilizar os estacionamentos públicos como alternativa secundária, respeitando áreas prioritárias de idosos e deficientes.
Estipulação de padrões, monitoramento e controle de emissão de poluentes, podendo haver controle de acesso de veículos motorizados.	Fazer verificação periódica em veículos automotores buscando o controle de emissão de gases poluentes.
Restrição e controle de acesso de veículos motorizados.	Buscar utilizar o veículo motorizado individual alternativa ao transporte público, somente em casos necessários.

	Hierarquia de prioridades no trânsito:
Hierarquia segundo PNMU:	
1° Pedestres	1° Pedestres
2° Ciclistas	2° Ciclistas
3° Transporte público coletivo	3° Transporte público coletivo
4° Transporte de carga	4° Transporte de carga
5° Automóveis particulares	5° Automóveis particulares
Controle da circulação e operação do transporte de carga.	Utilizar horários alternativos para operações de carga e circulação.
Pedágio Urbano.	Utilizar rotas em áreas centrais e de grande aglomeração apenas em extrema necessidade.
Faixas exclusivas de ônibus, cicloviárias e ciclo faixas.	Respeitar faixas exclusivas, quaisquer sejam, e caso não existam, liberar passagem.
Elaborado pelo autor.	

A tabela relaciona os instrumentos de gestão relacionando as possíveis condutas positivas dos indivíduos. Isto faz com que seja viável a análise das condutas dos cidadãos no trânsito e colabora para identificação das ações que colaboram para o viver em coletividade e se apresentam como característicos do direito à cidade.

Atualmente não se encontra um modelo de condutas a serem praticadas pelos cidadãos, existem apenas leis que buscam a regulamentação de um modo geral do trânsito. Assim a tabela anterior vem a contribuir para melhor compreensão e análise das pessoas no trânsito.



### 3 METODOLOGIA

Para que os objetivos compreendidos nesse estudo sejam obtidos, se optou por uma abordagem qualitativa. Ainda quanto aos objetivos, consideram-se descritivos, segundo Gil (2008), a pesquisa descritiva possui como característica descrever determinada população ou fenômeno da sociedade, além de técnicas padronizadas de coleta de dados como questionários.

Com relação aos procedimentos esta é uma pesquisa bibliográfica e um estudo de campo no qual se utilizou como base artigos científicos, por meio do qual foram selecionados trabalhos correlacionados ao problema de pesquisa “relação entre conceito de cidadania e comportamento do indivíduo”, além de livros renomados na área de pesquisa sobre cidadania.

Já o estudo de campo, realizado no município de São Paulo, buscou-se investigar as relações entre a compreensão de cidadania e o comportamento no trânsito para que fossem coletados dados conforme a realidade dos cidadãos. Isso permitiu um aprofundamento das questões propostas durante o trabalho Gil (2008).

Quanto ao primeiro objetivo específico, utiliza-se a pesquisa bibliográfica, por se tratar de um conceito de discussão vasto entre pesquisadores. Para selecionar os textos foram filtrados por artigos acadêmicos a partir de 2000 e livros referência no assunto de cidadania, como: A atualidade de T. H. Marshall no estudo da cidadania no Brasil, Cidadania e classe social, Cidadania no Brasil e O direito à cidade. Conforme Gil (2008), este tipo de pesquisa “é desenvolvido em material já elaborado, constituído principalmente de livros e artigos”.

Para o atendimento do segundo objetivo específico foram selecionadas características presentes na pesquisa bibliográfica: formação do cidadão brasileiro, através dos estudos da evolução da cidadania no Brasil, e atitudes

positivas no trânsito, desenvolvido com auxílio do Plano Nacional de Mobilidade Urbana.

No terceiro objetivo foi realizada uma pesquisa de campo com cidadãos do município de São Paulo, utilizando-se o técnica de grupo focal, o mesmo é utilizado com frequência em estudos de temas relacionados à cultura política e à jurídica, segundo Aurélio e Riccio (2004), é voltada para investigação da relação estabelecida pelos entrevistados entre direitos e a ideia de cidadania.

O presente trabalho se utilizou da seguinte organização para aplicação do grupo focal: foram selecionados quatro grupos, dois deles, compostos por cinco motoristas, com diversas escolaridades, ambos os sexos e diversidade de idades; e outros dois grupos, compostos por cinco pedestres que não são motoristas diariamente, com diversas escolaridades e ambos os sexos. O fator idade foi segmentado em 3 escalas: 16-25 anos, 26-50 anos e superior a 50 anos. Procurou-se formar os grupos do modo mais diversos possível, afim de que todos tivessem representatividade durante a pesquisa.

O critério de escolha para os participantes foi aleatório, através de abordagem pessoal em recintos de convivência pública, como bibliotecas e centros culturais. Estes pontos se concentraram na zona central e na zona norte de São Paulo.

Para a coleta de dados foi aplicado um questionário semiestruturado, anexo II, e posteriormente aplicada a dinâmica de grupo, anexo I. As entrevistas com os grupos consistiram em uma reunião com 5 minutos de duração, contendo um entrevistador/mediador para dar condução ao foco da discussão.

O método de aplicação da coleta de dados consistiu, primeiramente, com esclarecimento de como ocorrerá os trabalhos e o quão necessário é a participação de cada integrante contando as situações verídicas, lembrando que deve ser

deixado de lado condutas politicamente corretas que não são praticadas pelos mesmos. Durante a apresentação inicial não foi explicitado os objetivos, mas sim aspectos gerais, buscando não enviesar as respostas dos entrevistados. De acordo com Aurélio e Riccio (2004), deve-se traçar contornos mais genéricos sobre o contexto da pesquisa, de forma quase lúdica.

Como atrativo para a participação da pesquisa o ambiente da entrevista consistiu em localização de fácil acesso, áreas de acesso de transporte público e grande circulação de pessoas, e uma confraternização foi oferecida após os trabalhos de coleta de dados.

Posteriormente foi feita análise dos resultados obtidos através de apontamentos do entrevistador/mediador durante a aplicação e a gravação de todo o arranjo.

## 4 RESULTADOS

### 4.1 Característica dos grupos

O resultado característica dos grupos foi obtido através de aspectos que estiveram presentes em todos os quatro grupos, entendendo-se assim que foram condutas universais da observação.

Durante o processo de entrevista pode ser observado que inicialmente todos procuravam se aproximar do politicamente correto, porém no decorrer das discussões e com o aprofundamento de alguns exemplos concretos diversas ações se contradisseram quando relacionadas às informações primeiramente declaradas, especialmente quando confrontadas aos questionários semiestruturados. A tendência destas ações estiveram em maioria nos grupos de motoristas e recorrentemente na faixa superior aos 25 anos. Existindo exemplos de incoerência de opiniões como:

**Tabela 3 Grupo Focal: Incoerências**

<b>Participante</b>	<b>Resposta Questionário</b>	<b>Resposta em Grupo</b>
Grupo 1	“É péssimo (o trânsito), eu tenho comportamento respeitoso perante o trânsito. Procuro atravessar na faixa de pedestre e obedecer aos semáforos.”	“Acredito que a lei é a única coisa que pode mudar o comportamento das pessoas, por exemplo não posso nem pensar em passar fora da faixa porque um carro me atropela, agora o carro faz isso diversas vezes.”
Grupo 3	“O trânsito é muito intenso nos horários de pico, tento evitar esses horários e ter sempre o pensamento na situação do próximo.”	“Meu trabalho não exige que eu me descoloque diariamente mas quando preciso uso o meu carro, até porque no verão é impossível ir a pé para o trabalho e chegar apresentável.”



Elaborado pelo autor.

Por se tratar de uma atividade única para todos os presentes as primeiras perguntas demoram a ser discutidas afundo e mesmo com reiterados esclarecimentos que os nomes e gravações não seriam colocados ao público foi vagaroso o processo para que todos se sentissem empenhados em expor fatos e opiniões conforme a verdade.

Destacaram-se como os mais ativos as mulheres de modo geral, o coletivo masculino em sua maioria precisava de estímulos para que houvesse atuação. Considerando o fato que em um curto período de tempo as integrantes constituíram um fluxo de opiniões em comum e se sentiam mais à vontade para opinar.

Apesar dos grupos inicialmente se apresentarem indispostos ao desenvolvimento dos trabalhos com o decorrer do tempo as discussões possibilitaram um aprofundamento quanto aos temas de cidadania e o comportamento no trânsito. Segundo Aurélio e Riccio (2004) a técnica desenvolvida pelo grupo focal possibilita investigação nas discussões sendo um modelo muito utilizado em trabalhos relacionado as ciências humanas.

#### **4.2 Ações regulares no trânsito**

Durante a primeira parte da pergunta inicial, “Descreva aspectos que julga positivos e negativos no trânsito”, observou-se um leque de respostas diversificadas entre os grupos de motoristas e pedestres, mesmo alguns destes sendo indivíduos que utilizam o veículo particular de maneira esporádica. Assim esta parte se concentrou em observar na visão dos participantes os pontos positivos e negativos, além de obter respostas do porquê das ações práticas sejam quaisquer sejam elas.

Os participantes dos grupos nesta primeira etapa surgiram com diversas opiniões e considerações do que consideravam ser os pontos positivos e negativos. Os elementos de principais diferenças se encontravam no aspecto central dessas opiniões.

Existiu uma parte que julgou como positivos os atendimentos a condutas legais e outros consideraram positivamente o trânsito condutas que se aproximavam de uma construção de trânsito sustentável. Este seria um trânsito onde a ação do indivíduo não interfere no direito de outros e ainda contribui para a construção de um trânsito melhor. Segundo Harvey (2012), a participação dos membros da sociedade para a participação e construção da própria cidade é um elemento constante no direito à cidade.

Os motoristas atribuíram as condutas corretas, em maioria expressiva, relacionando às leis de trânsito: respeitar o semáforo, não utilizar a faixa de ônibus, andar na velocidade permitida na via e não ingerir bebidas alcoólicas antes de dirigir.

Por outro lado, os pedestres classificaram as condutas de modo mais genérico, como: dar preferência a coletividade e aos pedestres, não atrapalhar a passagem de pessoas e veículos, utilizar meios alternativos de locomoção ao invés de transportes particulares e utilizar meios de transporte que não agrida o meio ambiente.

Estas ações praticadas por pedestres se assemelham com a ideia de acesso amplo e democrático, priorizando os modos de transporte coletivo e não motorizados, preferência da coletividade à particulares, sustentabilidade e de forma segura. (BRASIL, 2012).

A reflexão do direito à cidade também se aproxima com as declarações dos pedestres, pois observou-se características de atentar-se as ações que mudem o atual comportamento no trânsito. As declarações dos participantes se aproximavam do sentimento de pertencimento e construção do ambiente na cidade de São Paulo.

Nelson Saule Junior (2016) coloca que o direito à cidade como um novo centro da agenda urbana e isto se aproxima com as discussões dos pedestres, relacionando com a inclusão social, a participação na construção de um trânsito melhor e dar uma vida digna para a população urbana.

Já a segunda parte, “Quais você pratica regularmente?”, a ampla maioria, em todos os grupos, classificaram suas ações como positivas através de modelos do dia a dia.

Notando esta prevalência o intermediador conduziu a discussão para exemplos de condutas negativas de forma que fosse mantida a espontaneidade do debate. Após o primeiro revelar que já havia praticado algumas das ações negativas o grupo se despertou a revelar práticas incorretas. Podemos observar conforme os trechos:

**Tabela 4: Exemplos e declarações de condutas negativas**

<b>Exemplo do mediador</b>	<b>Declaração do entrevistado</b>	<b>Grupo</b>
“Diariamente eu vejo cenas em que o motorista apenas observa se o pedestre não está na faixa e se não há fiscalização, então atravessa o sinal vermelho”	“Não posso falar que nunca fiz isso, mas algumas vezes devido a pressa ou mesmo ao stress da cidade isso acontece. Eu sei que estou errado mas acontece sim.”	Grupo 3
“Também temos as pessoas que acabam indo em algum barzinho, tomando uma	“Eu entendo que é necessário este tipo de lei só que eles exageram demais quando colocam igualmente a pessoa que tomou	Grupo 4

cerveja e saindo para dirigir...”	uma latinha e o que tomou várias garrafas. Quando eu saio com minha esposa tomo minha latinha e volto dirigindo às vezes.”	
“As pessoas sempre estão com pressa então muitas vezes eu vejo pedestres atravessando em qualquer lugar da rua”	“Eu acho que não tem como a gente ficar esperando o semáforo toda vez, porque muitas vezes os carros não respeitam ou o tempo que fica aberto para gente é muito pouco”	Grupo 1

Elaborado pelo autor.

Foi recorrente a afirmação de prática das condutas que afrontam as leis de trânsito e todas foram acompanhadas de alguma justificativa afim de legitimar o ato como sendo uma prática esporádica e que atendesse às circunstâncias específicas.

Durante este primeiro ciclo do debate os participantes passaram a notar como as condutas ilícitas estão presentes no dia a dia dos cidadãos. Isso ocorreu a partir do momento em que os participantes se sentiram mais à vontade para expressarem suas opiniões.

O elemento de justificar o que levou a fazer cada conduta negativa se aproxima dos estudos de DaMatta (2008) quando algum dos participantes de ambos os grupos atribuíram suas condutas como modo de se defender da violência urbana. DaMatta (2008) aponta que o comportamento do indivíduo vem se alterando nas grandes cidades devido principalmente à intensidade do capitalismo nos grandes centros e ao ciclo de violências que diariamente preocupa os habitantes.

### 4.3 Sociedade ou individualidade

O último ciclo do debate consistiu em responder a questão “Em sua opinião, respeitar as leis de trânsito, gera um impacto benéfico individual ou à sociedade”.

Este importou no momento de maior relevância, pois pertencia ao intermediador levar as discussões ao objetivo geral deste trabalho. Inicialmente os grupos adotaram um padrão de respostas, ao concordarem unanimemente com que as leis levavam ao benefício da coletividade. Apesar das respostas iniciais serem padronizadas, as justificativas favoreceram para que se instigasse os participantes acerca de suas ações e convicções.

DaMatta (2008) declara que o individualista está presente cada vez mais nos grande centro pois isto seria uma expressão do indivíduo para a violência e o capitalismo. O primeiro seria uma retração internalizada pelo indivíduo como forma de evitar situações se encontre vulnerável a alguma violência, como o esperar do semáforo vermelho. Já o segundo, seria a pressão pelo busca do capital e o stress causado por todo esse processo, de produzir cada dia mais para ascender no mercado de trabalho.

As respostas colocadas pelos grupos se relacionaram com a expressão de individualismo colocada por DaMatta (2008). Já outros grupos que se aproximaram dos conceitos do direito à cidade, colocaram como o viver em sociedade deve ser priorizado para se construir um futuro melhor na cidade.

Os grupos de motoristas apresentaram diferentes situações a fim de descrever os motivos da relação com coletividade. Porém, foi perceptível que classificam as leis com a finalidade de atingir o coletivo, entretanto as ações por eles praticadas não.

É claro que o comportamento das pessoas precisa ser restringido no trânsito por que todos tem direito de transitar a pé ou em um veículo, acredito que toda lei feita tem por objetivo a sociedade, do mesmo jeito que respeitar ela também (Grupo Motoristas, nível superior).

Este trecho retirado durante as argumentações é considerado habitual como resposta do grupo dos motoristas nível superior. Aos de escolaridade inferior notou-se um ponto de vista que se aproxima do sentimento ao próximo, isto pode ser extraído através do complemento de um destes:

Se a gente pensar que a lei é feita para a sociedade tudo bem, mas acho que é pergunta vai para o lado do por que respeitamos. Eu realmente acredito que as pessoas não estão nem ai para o outro, respeitam por que tem medo ou por que podem se machucar. Hoje em dia você consegue ver em todos os lugares que ninguém liga, se para o próprio bem o outro acabar se dando mal então está tudo bem. Talvez eu seja muito pessimista, mas acredito que tão cedo as coisas não vão mudar, talvez até piorar (Grupo Motoristas, ensino médio).

Já os grupos dos pedestres tiveram heterogeneidade durante as explicações, mas foi especialmente notório em grupos de menor escolaridade as tendências em observar características externas ao próprio indivíduo. Como no trecho exposto:

Eu sempre penso que o outro é o reflexo de toda a sociedade, se você atravessa todos os dias entre os carros é obvio que uma criança ao crescer vai ter essa atitude e outras pessoas que observarem poderão ter também. Eu vejo muito isso quando ando de bicicleta, as pessoas não respeitam a preferência do ciclista até que um comece primeiro. Quando comecei a anda de bike faz uns 7 anos e de lá para cá muita coisa já melhorou, apesar de estar horrível antes era pior que isso (Grupo Pedestres, ensino fundamental).

Exemplos de experiências pessoais com atitudes que refletiam positivamente nas relações em sociedade, como dar preferências aos idosos e grávidas, foram apresentadas apenas aos grupos de pedestres, além de demonstrarem maior interesse para que fosse entendido o que estavam tentando transmitir.

Marshall (1967) salienta que as conquistas sociais obtidas pelos povos regularmente se caracterizavam por grupos de pessoas que possuíam interesses

em comum, no sentido que eram reconhecidas as dificuldades e/ou falta de liberdades e não só por que estes passavam pelas mesmas adversidades. Assim, nota-se uma certa empatia entre os membros de um coletivo.

Com isso, observa-se que as observações dos participantes de como as consequências das ações se relacionam à sociedade ou individualidade vão de encontro aos conceitos dos autores citados no referencial teórico de como o cidadão se comporta no trânsito e o motivo de alguma dessas ações, além de haver grande relação do grupos dos pedestres com o conceito de direito à cidade.

#### **4.4 Direitos e deveres da sociedade**

A obtenção dos resultados desta parte do trabalho consistiu em uma análise específica durante a aplicação dos grupos focais, momentos em que os participantes se encontravam mais entretidos com o assunto, apresentando argumentos e debates que contribuía para os trabalhos o intermediador colocou uma questão que necessitava de reflexão e empenho para se chegar a conclusão. Consistia em apresentar quais seriam as ações que eles praticavam por interpretarem como direitos e deveres (RACHID, 2011).

O status de equidade exteriorizado pelo direito à cidade permitiu se entender como os entrevistados sentiam-se membros de uma coletividade em que os membros não se diferenciam em seus direitos e deveres. Entretanto, quando confrontados com a pergunta os participantes inicialmente já se voltaram para o que seriam esses direitos e deveres o como eles se formaram, para que assim pudessem entender o cerne da questão apresentada.

Os participantes ficaram hesitados em responder porém os grupos de faixa superior a 50 anos em sua maioria disseram que nos últimos anos muitos direitos foram colocados à disposição da sociedade, de uma única vez, não sabendo distinguir o que acreditavam ser deveres ou direitos pois achavam que eles se

fundiam em um só. Entretanto observaram que os direitos individuais terminavam a partir do momento em que invadia o direito do outro.

José Murilo de Carvalho (2001) aponta observações que vão ao encontro das posições acima. Segundo o pesquisador, no Brasil as conquistas sociais foram obtidas de modo considerado incomum quando comparados a outros lugares do mundo. É amplamente reforçado que avanços de direitos foram obtidos sob fortes tensões e muitas vezes afim de adquirir legitimidade a um grupo que estava no poder. Assim a conquista de direitos e deveres a fim de ampliar a cidadania se confundem na história brasileira.

Destaca Souki (2006) que a cidadania pode ser representada na visão de algo material, algo capaz de ser vista e tocada como no exemplo de leis. Observa-se isto quando os participantes apontam a Constituição Federal de 1988 como fonte dos direitos e deveres da população. Saes (2001) também aponta que a evolução da cidadania brasileira apresenta pontos em que se necessitou a imposição de leis, como forma de garantir aos diversos grupos sociais os direitos que durante os anos de ditadura militar foram contidos e/ou até mesmo extintos.

Em grupos de idade inferior a 50 anos, as respostas se misturaram de maneira a atingir inúmeras concepções sobre o assunto, entretanto ao dividi-los em razão dos papéis no trânsito pode destacar dois tipos de respostas modelo e que se apresentam de forma antagônicas.

Os motoristas em sua maioria declararam que direitos não podem ser classificados como um rol de ações taxativas, pois a própria constituição defende que as pessoas são livres para fazer o que não for proibido, já os deveres são ações que obrigatoriamente deverão ser feitas. Destaca Carvalho (2011) que foi durante o final dos anos 80 que a cidadania atingiu sua maior amplitude no Brasil e juntamente com o fim do regime militar e o surgimento da redemocratização.



Colocar direitos e deveres como algo expresso na carta magna foi uma das conquistas se observado na ótica do progresso nacional. Entretanto isto foi apenas um ramo para o desenvolvimento da cidadania como um todo.

Este padrão de respostas que se relacionaram a práticas que expressam no ornamento jurídico é justificável no grupo de motoristas pelo elevado índice de violência a motoristas, isto contribui para que o cidadão se afaste dos mecanismos de participação em sociedade, além de apegar-se a práticas que procuram proteger os indivíduos e não as que incentivam a formação de um novo comportamento no trânsito.

Por outro lado, o grupo de pedestres classificou que os deveres e direitos tem a ver com as relações dos cidadãos, no sentido que as ações dos indivíduos interferem no modo de viver de outra pessoa e com isso para que um direito exista é muito provável que outra tenha que respeitar e/ou praticar um dever. Souki (2006) apresenta que apesar de alguns autores darem ênfase em outros aspectos, a cidadania faz sim parte da ideia do pertencimento a uma comunidade, esta coletividade sendo vista como a existência das relações humanas que dela devem ser observadas ações para que possa coexistir a liberdade de cada um.

#### **4.5 Compreensão de cidadania e trânsito**

Esta parte dos resultados é resultante de uma análise de maneira geral de como os participantes apresentarem suas visões acerca de cidadania e as relações obtidas através destas observações.

Fundamentado nos argumentos apresentados pelos grupos, observou-se que a compreensão de cidadania por parte dos indivíduos se encontra distorcida quando relacionada aos entendimentos dos autores especialistas no assunto. Carvalho (2001) aponta em suas descrições que de maneira geral a cidadania se

apresenta como um conjunto de liberdades, igualdades e participação, sendo esta última praticamente invisível aos olhos dos grupos pesquisados.

Embora o cidadão saiba que esteja vivendo em uma comunidade, este não se sente como participante, visto que suas ações e omissões não se associam à comunidade, mas sim ao próprio eu. Este modelo de indivíduo se deu preponderantemente nos grupos de motoristas, através da análise das suas respostas sobre quais as ações praticadas no trânsito e compreensão de obrigações e deveres. Assim, atividades que apontavam como individualistas e voltadas apenas para si, foram consideradas ideias distantes do conceito original de cidadania.

Por outro lado, os grupos de pedestres se caracterizaram como mais atuantes e compreensivos no sentido de viver em coletividade, apesar de não ser um consenso entre estes. Embora não observem de modo preponderante que as liberdades foram conquistadas por grupos, os pedestres acreditam que suas ações impactam todo corpo social. Desta forma, estes procuram praticar comportamentos que possibilitarão de certo modo um retorno ou pelo menos não gerará um impacto negativo. Exemplo disso é que ao utilizar meio de transporte não motorizado a pessoa protege o meio ambiente e simultaneamente auxilia na redução de engarrafamentos.

Com isso observa-se que a maioria dos grupos se distanciam das compreensões acerca de cidadania e apenas alguns poucos aproximam do conceito originário. Carvalho (2001) acredita que este modo de ser do povo brasileiro é reflexo da constituição das liberdades dos indivíduos, classificando-as como verdadeiras moedas troca entre Estado e sociedade, afim de dar a falsa sensação ao povo de que estavam sendo beneficiados, o que gerou a ideia única de direitos menosprezando os deveres.

Desta forma, observa-se que as relações apresentadas pelos grupos apontam questões amplas como o direito à cidade, que envolve a participação social e inclusão social, afim de gerar um novo modo de agir no trânsito das grandes cidades.

Em grupos que condutas individualistas são consideradas preponderantes, como nos grupos de motoristas em si, isto é explicado por estudos como o de Harvey (2012), Ferreira (2004) e Saes (2001) que apresentam fatores que alteram o comportamento originário do indivíduo e o coloca em situação de atenção apenas para o eu, seja por ações oriundas do capitalismo, contexto histórico que se evoluiu a cidadania brasileira ou a violências que assombra os grandes centros urbanos, em especial São Paulo.

## 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A maturidade da democracia brasileira deu origem à formação de um novo cidadão, agora detentor de direitos e deveres bem mais amplos, Carvalho (2001). Estas conquistas da sociedade se manifestam diariamente nas ações das pessoas como o comportamento no trânsito.

Durante quatro anos o autor deste trabalho concentrou-se em conscientizar crianças de 5 a 10 anos da rede pública do município de Lavras, este processo despertou a curiosidade de se estudar a fundo os comportamentos das pessoas no trânsito. Toda conscientização no público infantil necessita da participação dos pais para que assim seja efetivo o processo de percepção das práticas corretas.

Assim, o objetivo deste trabalho se concentrou em obter relação entre os comportamentos apresentados no trânsito e a compreensão de cidadania dos indivíduos. Foram encontrados vínculos das condutas consideradas positivas ou negativas e a ideia de cidadania internalizada por cada um, através de diversos conjuntos, como: motoristas, pedestres, mulheres, homens, mais escolarizados, menos escolarizados, jovens e idosos.

Os resultados das pesquisas apontaram que condutas praticadas no trânsito se relacionam com o sentimento de pertencimento da vida em comunidade, pois de modo geral os grupos que não se sentem membros de uma coletividade e conseqüentemente praticam ações negativas. Já os que classificavam como pertencentes ao corpo social, atuavam de maneira positiva e sabiam que as ações retornariam aos cidadãos de maneira direta ou indireta.

Com isso, o nível de pertencimento à coletividade que parte do indivíduo é sim refletido na sociedade. Ou seja, pessoas que sabem quais são seus deveres e obrigações conseqüentemente praticam ações positivas, já os que acreditam serem

detentores apenas de direitos atuam desfavoravelmente para o desenvolvimento social.

Outro ponto relevante observado foi a compreensão de que cidadania não está necessariamente vinculado ao nível de escolaridade da pessoa, ou seja, o fato das pessoas entenderem teoricamente como foram conquistados os direitos do cidadão não é condição para o sentimento de pertencimento dessa mesma sociedade.

Desta forma, acredita-se que os objetivos deste trabalho foram alcançados tornando possível o aprimoramento das pesquisas entorno da compreensão individual relacionado às ações praticadas pelas pessoas.

As limitações do trabalho se concentraram especialmente do ponto de vista metodológico. Para a construção dos grupos focais existiu dificuldade para encontrar participantes dispostos cederem algumas horas do dia a fim de que se reunissem em grupos. Durante a aplicação todos os grupos sentiram-se retraídos a expor fatos conforme a verdade, desta forma foi necessário a intervenção do entrevistador para que as discussões desenvolvessem de forma verídica.

Outras limitações encontradas pelo autor foram durante as pesquisas bibliográficas que concentram a evolução de cidadania em dois principais autores e apenas nos desdobramentos dos assuntos que se percebe amplamente a pesquisa de diversos estudiosos no assunto.

Para estudos futuros sugere-se que sejam formados grupos em que a renda familiar sejam consideradas, pois as interferências relacionadas à escolaridade e renda possivelmente provocarão um maior aprofundamento do estudo. Além de que o fator renda se apresenta como determinante de exclusão social na ótica do

capitalismo e com isso o status de igualdade que a cidadania confere pode ser afetado.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BRASIL (2012), **Lei 12.587**, Plano Nacional de Mobilidade Urbana, acessado em 12/11/2016, disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm)

CARVALHO, José Murilo de. **Cidadania no Brasil**. 19º ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.

DAMATTA, Roberto Augusto. **Sociologia do trânsito**. PUC – RJ, Relatório Pibic, Rio de Janeiro, 2008.

GIL, A.C. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 6. Ed. São Paulo. 2008

HARVEY, David. **O direito à cidade**. Revista Lutas Sociais, n. 29, 2012.

JÚNIOR, Nelson Saule. **O direito à cidade como centro da nova agenda urbana**. Instituto polis, 2016.

MARSHALL, Thomas Humphrey. **Cidadania, classe social e status**. São Paulo, Zahar, 1967.

MILANO, Marcelo; MORAES, Deborah. Pesquisa qualitativa em administração. In: RUEDIGER, Marco Aurélio; RICCIO, Vicente. **Grupo focal: método e análise simbólica da organização e da sociedade**. São Paulo: maio 2004.

MONTEIRO, Renata. A. de Paula. CASTRO, Lúcia Rabello de. **A concepção de cidadania como conjunto de direitos e sua implicação para cidadania de crianças e jovens**. Revista de Psicologia Política, v. 8, n. 16, São Paulo, 2008.

MOZZICAFREDO, J. **Responsabilidade e cidadania na administração pública.** Sociologia, problemas e práticas. no.40, 2002.

RACHID, Cynthia. **Promoção da saúde e a formação cidadã: a percepção do professor sobre cidadania.** Biblioteca Digital da Produção Intelectual, Universidade de São Paulo, 2011.

RIBEIRO, R. Janine. **Ética e direitos humanos.** Interface: Comunicação, saúde, educação, vol.7 - n.12, 2003.

SÁ FREIRE, Renato Teixeira de. **Trânsito: um problema urbano.** Monografia (Especialização em Engenharia Urbana) - Escola Politécnica, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2011.

SAES, Décio A. M. de. **A questão da evolução da cidadania política no Brasil.** Estudos Avançados, v. 15, n. 42, São Paulo, 2001.

SANTOS, Wanderley G. **Cidadania e justiça.** Rio de Janeiro: Campus, 1977.

SCARINGELLA, Roberto Salvador. **A crise da mobilidade urbana em São Paulo.** São Paulo em Perspectiva, v. 15, n. 1, São Paulo, 2001.

SILVA, Márcio Luís da. **SEGREGAÇÃO, REPRESSÃO E RESISTÊNCIA: a ocupação do Parque Oeste Industrial em Goiânia/GO. Uma nova história de luta pelo direito à cidade.** Universidade Federal de Brasília, 2007.

SOUKI, Lea Guimarães. **A atualidade de T. H. Marshall no estudo da cidadania no Brasil.** Revista de Ciências Sociais, v. 6, n. 1, jan.-jun. 2006.

SOUZA, Venceslau Alves de. **Direitos no Brasil: necessidade de um choque de cidadania.** Revista de Sociologia e Política, n. 27, Curitiba, 2006. TEBALDI,



Eliza. FERREIRA, Vinícius R. T. **Comportamento no trânsito e causas da agressividade.** Revista de Psicologia da UnC, vol.2, n. 1, p. 15-22, 2004.

TRINDADE, Thiago Aparecido. **Direitos e cidadania: reflexões sobre o direito à cidade.** Lua Nova [online]. N.87, 2012.

## ANEXO I

### ROTEIRO GRUPO FOCAL

**1º Grupo (5 pessoas, todos motoristas, ambos os sexos, diferentes escolaridades e diversas idades)**

**A - Apresentação:**

Intermediador convidará a todos para sentarem-se em círculo e apresentará o processo das entrevistas. (5 minutos)

**B - Conteúdo:**

Aplicação questionário semiestruturado. (10 minutos)

Descreva aspectos que julga positivos e negativos no trânsito. Quais você pratica regularmente? (15 minutos)

Em sua opinião, respeitar as leis de trânsito, tanto como motorista, gera um impacto benéfico individual ou a sociedade? Porque? (15 minutos)

**2º Grupo (5 pessoas, apenas pedestres, ambos os sexos, diferentes escolaridades e diversas idades)**

**A - Apresentação:**

Intermediador convidará a todos para sentarem-se em círculo e apresentará o processo das entrevistas. (5 minutos)

**B - Conteúdo:**

Aplicação questionário semiestruturado. (10 minutos)

Descreva aspectos que julga positivos e negativos no trânsito. Quais você pratica regularmente? (15 minutos)

Em sua opinião, respeitar as leis de trânsito, tanto como pedestre, gera um impacto benéfico individual ou a sociedade? Porque? (15 minutos)

**ANEXO II****QUESTIONÁRIO SEMI-ESTRUTURADO**

Escolaridade: \_\_\_\_\_ Idade: \_\_\_\_\_ Sexo: \_\_\_\_\_

Motorista? \_\_\_\_\_ Se sim, dirige quantas vezes por semana? \_\_\_\_\_

---

---

O que você acredita como sendo fator do comportamento de pedestres/motoristas no trânsito?

---

---

---

---

---

---

---

De que maneira você considera o trânsito municipal? Como seus comportamentos contribuem para esta realidade?

---

---

---

---

---

Enumere em ordem que considera prioridade no trânsito (Sendo 1 maior prioridade e 5 menor).

- \_\_\_\_ Pedestres
- \_\_\_\_ Ciclistas
- \_\_\_\_ Transporte público coletivo
- \_\_\_\_ Transporte de carga
- \_\_\_\_ Automóveis particulares

**ANEXO III**  
**COMPOSIÇÃO DOS GRUPOS**

Grupo 1: Pedestres

<b>Participante</b>	<b>Escolaridade</b>	<b>Idade</b>	<b>Sexo</b>
P1	Ensino Médio	17	Masculino
P2	Ensino Médio	19	Masculino
P3	Ensino Fundamental	30	Feminino
P4	Ensino Fundamental	66	Feminino
P5	Ensino Médio	68	Masculino

Grupo 2: Pedestres

<b>Participante</b>	<b>Escolaridade</b>	<b>Idade</b>	<b>Sexo</b>
P1	Ensino Médio	18	Masculino
P2	Ensino Médio	19	Feminino
P3	Superior Completo	26	Feminino
P4	Ensino Médio	48	Masculino
P5	Ensino Fundamental	83	Feminino

Grupo 3: Motoristas

<b>Participante</b>	<b>Escolaridade</b>	<b>Idade</b>	<b>Sexo</b>
P1	Superior Completo	25	Masculino
P2	Superior Completo	28	Masculino
P3	Pós Graduação	48	Feminino
P4	Superior Completo	55	Masculino
P5	Ensino Médio	56	Feminino

## Grupo 4: Motoristas

<b>Participante</b>	<b>Escolaridade</b>	<b>Idade</b>	<b>Sexo</b>
P1	Ensino médio	18	Masculino
P2	Ensino Superior	29	Feminino
P3	Ensino Superior	40	Feminino
P4	Ensino Médio	55	Masculino
P5	Ensino Fundamental	60	Masculino