

# Manguinhos e seus caminhos



ILUSTRAÇÃO:  
JOAQUIM DA SILVA  
(10 ANOS)

Realização:



Apoio:



Instituto C&A



**PROJETO CRIANÇA PEQUENA EM FOCO**

# Infância e Trânsito em Manguinhos

## Relatório Final

Realização:



Apoio:



**Instituto C&A**

## **Índice**

Introdução .....	3
1- Notas metodológicas .....	6
2- Alguns dados sobre violência no trânsito .....	10
3- Contextualizando Manguinhos .....	24
4- Percepções sobre as intervenções urbanas do PAC.....	30
5- Risco e violência no trânsito em Manguinhos .....	38
6- Comportamento, cultura local e suas influências no trânsito .....	44
7- Insegurança no entorno escolar .....	50
8- Trânsito, mobilidade e a perspectiva das crianças .....	56
9- Considerações Finais .....	67
10- Bibliografia .....	72
11- Registro fotográfico .....	74

## Introdução

O presente relatório resulta de uma pesquisa empírica produzida no contexto do Projeto Criança Pequena em Foco realizada no bairro de Manguinhos. A finalidade desta investigação é estabelecer um marco zero em relação ao processo de reurbanização pelo qual passa a região em virtude das obras do Programa de Aceleração ao Crescimento (PAC). As obras tiveram início em 2008 e já no ano seguinte diversos equipamentos públicos foram entregues à população, dentre os quais destaca-se o Parque Aquático, a Biblioteca Parque, o Centro de Referência da Juventude, o Centro de Apoio Jurídico e a Casa da Mulher. Outras obras, contudo, tiveram um impacto ainda maior no desenho urbano do bairro - como a elevação da linha férrea e a construção do Parque Linear - causando, inicialmente, grande desestruturação na vida cotidiana dos moradores de Manguinhos. Atualmente, após a conclusão dessas intervenções em junho de 2012, a região passa por uma nova fase de reestruturação, que inclui, especialmente, a abertura de novas vias e a reorganização do trânsito local. Este é o marco zero que pretendemos investigar.

O caráter ainda provisório do novo desenho urbano se constitui num ponto interessante para medir os anseios dos moradores quanto ao futuro, mas também aviva as dificuldades do passado tanto quanto torna mais delicado os transtornos do presente. Trata-se, portanto, de um momento que condensa espaço e tempo, medo e esperança, expectativa e realidade. Entre os diversos problemas de Manguinhos, nos voltamos para a questão do trânsito, que, historicamente, tem afetado negativamente a população local. No momento atual, o caráter caótico das obras na região modifica – muitas vezes sem qualquer tipo de alerta ou prevenção por parte do poder público – itinerários, fluxos e estratégias de deslocamento da população. Dentro desse recorte temos uma especial preocupação com as crianças do bairro, tanto por sua fragilidade diante dos transtornos das obras, mas, sobretudo, por sua potencial contribuição pedagógica para a cultura local num futuro próximo, pois

“pensar a criança no contexto urbano é enxergá-la como sujeito capaz de se expressar, de compreender, de criticar, de modificar, de se relacionar, sem deixar de levar em consideração suas angústias e suas impossibilidades”<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup>O Lugar Da Infância No Centro Da Cidade De Belo Horizonte: um estudo sobre os usos e apropriações dos espaços de três praças no centro de Belo Horizonte. MARTINS *et al* (2009).

A vida das crianças nos centros urbanos tem sido marcada por profundas transformações. Uma delas se afigura justamente nas inúmeras restrições que elas sofrem no espaço público, afetando desde suas possibilidades de brincar na rua até as dificuldades quanto ao seu trajeto casa-escola. Em Manguinhos, fatores como o fluxo de veículos, mas também questões como a violência, por exemplo, constituem elementos que afetam a autonomia na mobilidade das crianças. Para Arruda

esse tempo de andar da casa à escola, sendo apenas um dos tempos usados pelas crianças, está desaparecendo nas sociedades urbanizadas. São várias as explicações, tanto no Canadá como no Rio de Janeiro, a questão da segurança, a densidade da circulação de ônibus, táxis e automóveis<sup>2</sup>.

No Brasil, o trânsito é responsável por 40% dos óbitos na faixa etária entre 1 e 14 anos. Do total desses óbitos 30% se dão em virtude de atropelamentos. Segundo estudo de Faria e Braga, a maioria desses atropelamentos acontecem no trajeto casa-escola. Para os autores a insegurança no trânsito para crianças e adolescentes está relacionada também com o urbanismo, ou seja, com a forma como as cidades são planejadas e construídas. Os administradores não levam em conta as características e o olhar das crianças e dos adolescentes. A maioria das cidades, enquanto espaço público, apenas atende às necessidades de lazer deste público através da construção de praças. No entanto, eles também precisam andar nas ruas com segurança<sup>3</sup>.

Nesse sentido, ouvir as crianças sobre os problemas do trânsito se mostra uma alternativa não só viável como necessária. Além de serem as principais vítimas, as crianças também demonstram um profundo conhecimento sobre os problemas do trânsito e a forma como eles afetam a sua realidade. Em uma pesquisa sobre a percepção do trânsito na infância entre alunos do ensino fundamental em João Pessoa, um grupo de pesquisadores constatou que

nove tipos de problemas foram encontrados nos desenhos: poluição, uso do celular, uso do álcool, discussão entre os condutores, congestionamento, acidente de trânsito sem vítima, acidente de trânsito com vítima, imprudência do pedestre e imprudência do

---

<sup>2</sup>Imaginários Infantil Sobre A Cidade: Uma Alfabetização Cultural. ARRUDA, F. (2012).

<sup>3</sup>Proposta para minimizar os riscos de acidentes de trânsito envolvendo crianças e adolescentes. FARIA, E. O; BRAGA, M.G.C. Ciência & Saúde Coletiva, 4 (1): 1999, p. 95-107

condutor. O problema mais percebido foi a imprudência do condutor (63%), seguido do acidente de trânsito com vítima (31%)<sup>4</sup>.

Este relatório, que está dividido em dez pequenos capítulos, tem como um dos seus objetivos servir como instrumento de reflexão para iniciativas futuras que procurem reverter esse quadro no bairro de Manguinhos. Em suas notas metodológicas apresentamos o desenho da pesquisa, isto é, os diferentes métodos, grupos e fontes mobilizadas no curso da investigação. No segundo capítulo, analisamos dados estatísticos relevantes sobre violência no trânsito, abrangendo o âmbito internacional, nacional, estadual, municipal e local (o bairro de Manguinhos). O capítulo três contextualiza social, econômica e historicamente a região, procurando situar o leitor no universo da pesquisa. Na sequência, examinamos os primeiros dados empíricos do trabalho de campo, mais especificamente as percepções dos moradores e frequentadores do bairro sobre as intervenções do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). O capítulo cinco trata das perspectivas locais acerca da sensação de risco e da violência iminente que, na opinião dos moradores, caracteriza o trânsito do bairro, enquanto que, no capítulo seis, analisamos os elementos da cultura local que influenciam positiva ou negativamente essa interação. A questão da segurança no entorno escolar é o objeto do sétimo capítulo, enquanto que as perspectivas das crianças sobre os problemas do trânsito e da mobilidade constituem o tema do capítulo oito, seguido de um diagnóstico final no capítulo nove. O relatório se encerra com os registros fotográficos que fizemos ao longo da pesquisa.

Finalmente, é importante ressaltar que esta pesquisa foi desenvolvida por pesquisadores externos ao CECIP, que foram responsáveis pela coordenação, elaboração do desenho metodológico, condução do trabalho de campo e redação deste relatório.

---

<sup>4</sup>Percepção de elementos do trânsito por alunos do ensino fundamental em uma capital brasileira: o caso de João Pessoa-PB. BRANQUINHO; SOARES; SILVA. (2013).

# 1

## Notas metodológicas

O desenho metodológico da pesquisa que fundamenta este relatório foi concebido a partir de três diferentes estratégias: entrevistas formais; imersão etnográfica; e oficinas com crianças. No primeiro caso, fizemos entrevistas abertas, semiestruturadas com líderes comunitários; com os diretores das escolas da rua principal do bairro (rua Leopoldo Bulhões); com pais de alunos; e com especialistas das áreas da saúde, trânsito e estudos urbanos. Em relação à imersão etnográfica, participamos de diversas reuniões com moradores, realizamos uma observação específica das características do trânsito local, acompanhamos o trajeto de um aluno<sup>5</sup>, e coletamos impressões junto a moradores do bairro. À equipe do CECIP coube a responsabilidade de concepção e condução de oficinas com alunos da Escola Municipal Professora Maria de Cerqueira e Silva, localizada na rua Leopoldo Bulhões. A seguir tratamos com mais detalhes de cada uma dessas etapas.

### *Entrevistas:*

As entrevistas foram pensadas de maneira a abranger diferentes olhares sobre o trânsito de Manguinhos, a partir dos diferentes tipos de experiências que os entrevistados estabeleciam com o entorno. Para compor a amostra, idealizamos dois grupos distintos. O primeiro congregava atores definidos por suas *experiências orgânicas*. Por experiência orgânica entende-se aquela capaz de fornecer diagnósticos pautados na vivência direta e cotidiana dos problemas. Na amostra, estão divididos em lideranças comunitárias; pais de alunos; e diretores de escolas. Em relação aos pais dos alunos nos interessamos por suas percepções e decisões envolvendo trajetos, bem como seu diagnóstico e expectativas sobre a intervenção urbana em Manguinhos. No caso dos diretores de escola, nossa intenção foi a de compreender a experiência com trânsito e as transformações da região de um ponto de vista menos subjetivo que o dos pais, ou seja, buscamos as relações que a escola, entendida como ente coletivo, estabelece com o entorno. Finalmente, as lideranças comunitárias se expressam a partir da perspectiva mais ampla da comunidade sobre as obras do PAC e suas relações com o trânsito.

---

<sup>5</sup>Nossa intenção inicial era acompanhar o trajeto casa-escola de um número bem maior de crianças, mas enfrentamos dificuldades quanto a disposição e permissão dos pais para tanto. Porém esse imprevisto de campo não compromete nossa análise, visto que o tema foi exaustivamente tratado junto aos diretores, pais de alunos, moradores e com as próprias crianças no curso das oficinas ministradas pela equipe do CECIP.

O segundo grupo foi formado por elementos definidos a partir de suas *experiências técnicas*. Por experiência técnica entende-se aquela capaz de fornecer diagnósticos pautados por um conjunto de saberes especializados. O que nos interessava saber, a respeito desse grupo, eram seus aportes técnicos sobre o problema, ora enfatizando o público em geral, ora a condição da criança, foco de nossa investigação. O conjunto de especialistas foi delimitado a partir dos eixos temáticos da pesquisa e as informações desejadas em cada grupo se definiram a partir do que sua área de saber foi capaz de aportar ao trabalho, no caso, saúde, trânsito e estudos urbanos.

Uma vez elaborado o recorte da amostra que definiu os grupos de entrevistados, suas zonas de interesse e os subsequentes roteiros, a etapa seguinte da pesquisa implicou no levantamento e definição dos nomes dos atores propriamente ditos a serem entrevistados. Para cada grupo de entrevistados esse exercício se deu de diferentes maneiras. No caso dos diretores de escola esses nomes já estavam pré-determinados por razões óbvias. No tocante aos pais de alunos optamos por seguir indicações locais, que foram fornecidas pelos diretores das escolas e por moradores da região. Acreditamos que esse tipo de intermediação facilitou a relação entre a equipe de pesquisa e os entrevistados, além de tornar sua escolha menos aleatória e, portanto, com maior capacidade de aporte. Já os grupos de especialistas, que estão divididos conforme as áreas de interesse da pesquisa, foram formados por duplas. Por sua vez, cada dupla foi composta por um “especialista técnico” e um “especialista social”. Enquanto o primeiro aporta conhecimentos do ponto de vista da gestão pública, o segundo se caracteriza por uma abordagem acadêmica acerca do problema. A amostra dos líderes de comunidade foi definida tendo em vista os principais grupos e representações locais de Manguinhos, como aqueles envolvidos nos debates em torno da intervenção urbana pela qual a região vem passando, especialmente a Associação de Moradores, o Conselho Municipal e o Fórum de Manguinhos.

Para cada perfil de entrevistado – líderes comunitários; diretores de escola; pais de alunos; especialista da saúde; especialista de trânsito; e especialista em estudos urbanos, foi elaborado um roteiro específico. Todos os entrevistados que moram ou trabalham na região tiveram seus nomes modificados.

#### *Imersão etnográfica e observação do trânsito:*

A pesquisa também se valeu de uma imersão etnográfica no bairro de Manguinhos, com ênfase na rua Leopoldo Bulhões e no entorno das escolas. Durante esse trabalho de campo aplicamos

duas estratégias: coleta de impressões e observação do trânsito. A metodologia de observação do trânsito foi concebida de forma a adaptar e mesclar certas características da observação técnica com a observação etnográfica. Nesse sentido, a ênfase da metodologia em questão recaiu especialmente sobre os processos de interação entre pedestres, veículos e dispositivos de ordenação do trânsito. Para tanto, optamos por circunscrever a observação ao entorno escolar durante os turnos de entrada e saída dos alunos.

Na primeira semana nos concentrarmos no primeiro turno escolar, isto é, nos horários de entrada e saída das turmas que estudam pela manhã; enquanto na segunda semana a observação foi no turno da tarde. Entre os horários de entrada e saída a observação do trânsito implicou também na livre circulação do pesquisador de campo pelo entorno. A ideia foi a de testar os percursos usuais dos moradores, avaliando a partir de sua própria experiência como pedestre os principais problemas do trânsito no local. A livre circulação também visava uma “coleta de impressões”, que consistia em entrevistas curtas e informais junto a transeuntes, comerciantes, ciclistas, guardas, motoristas, etc. A coleta de impressões também deu conta de alguns encontros com elementos-chave do trânsito, como os mototaxistas. Além disso, a imersão etnográfica também abrangeu o acompanhamento de trajeto casa-escola de um aluno morador da região.

#### *Oficinas:*

Durante o mês de agosto de 2015 a equipe do CECIP realizou oito oficinas com uma turma do primeiro ano da Escola Municipal Maria de Cerqueira e Silva. As crianças, que tinham entre 6 e 7 anos, participaram de diferentes dinâmicas nas quais buscamos referenciais de 'positivo' e 'negativo', de 'certo' e 'errado', do 'possível' e do 'desejado' no que tange ao trânsito e o trajeto que fazem diariamente da casa até a escola. As oficinas consistiram em 1) atividade lúdica na qual as crianças formavam um trenzinho – na verdade era um ônibus – e se deslocavam pela sala reagindo às placas de sinalização do trânsito apresentadas pelas facilitadoras; 2) atividade de desenho sobre o que as crianças mudariam em Manguinhos caso fossem "governantes"; 3) atividade de desenho retratando o trajeto das crianças da casa até a escola; 4) atividade fotográfica na qual as crianças receberam uma máquina descartável para registrar o que quisessem no seu percurso da casa até a escola; 5) atividade de reconhecimento e avaliação de cenas que retratavam diversos problemas do trânsito e do bairro como um todo. Além disso, foram realizadas algumas entrevistas curtas em vídeo, simulando um telejornal da escola. Os

relatórios das oficinas, elaborados pela equipe do CECIP, foram determinantes nas análises sobre as crianças do bairro e sua relação com o trânsito.

*Dados Estatísticos:*

Finalmente, o presente relatório também utiliza dados estatísticos fornecidos pela Secretaria Municipal de Saúde, pelo Corpo de Bombeiros, pelo DATASUS; pelo Ministério da Saúde; e pelo Instituto de Segurança Pública (ISP). Os dados utilizados procuram contextualizar minimamente a situação da violência no trânsito em âmbito nacional, estadual, municipal (capital) e também no bairro de Manguinhos.

## Alguns dados sobre violência no trânsito

De acordo com o Mapa da Violência (2013:57), o Brasil ocupa a trigésima terceira posição entre os 181 países que compõem o ranking de óbitos decorrentes de acidentes de trânsito, com uma taxa de mortalidade de 22,5 por 100 mil habitantes. São quase 45 mil mortos por ano, o que, em termos absolutos, significa que o Brasil é o segundo lugar onde as pessoas mais morrem em virtude de acidentes de trânsito, perdendo apenas para a Nigéria, com cerca de 53 mil óbitos por ano, como mostra a tabela do Mapa da Violência (2014).

País	Total	Taxa	Pos
Rep. Dominicana	4.143	41,7	1º
Tailândia	26.312	38,1	2º
Venezuela	10.791	37,2	3º
Irã	25.224	34,1	4º
Nigéria	53.339	33,7	5º
África do Sul	15.995	31,9	6º
Iraque	9.962	31,5	7º
Guiné-Bissau	472	31,2	8º
Omã	845	30,4	9º
Chade	3.339	29,7	10º
Uganda	9.655	28,9	11º
Lesoto	616	28,4	12º
Mauritânia	970	28,0	13º
Guiana	210	27,8	14º
Burkina Faso	4.566	27,7	15º
Equador	3.911	27,0	16º
Sudão	10.935	25,1	17º
Malásia	7.085	25,0	18º
Namíbia	571	25,0	19º
Arábia Saudita	6.800	24,8	20º
Vietnã	21.651	24,7	21º
Benin	21.219	23,9	22º
Zâmbia	3.117	23,8	23º
Níger	3.673	23,7	24º
Iêmen	5.698	23,7	25º
Suazilândia	277	23,4	26º
Angola	4.407	23,1	27º
Mali	3.544	23,1	28º
Jordânia	1.414	22,9	29º
Síria	4.669	22,9	30º
Rep. da Tanzânia	10.162	22,7	31º
Serra Leoa	1.323	22,6	32º
Brasil	43.869	22,5	33º

A situação do Brasil pode ser melhor compreendida se comparada aos resultados obtidos entre 2001 e 2011 pelos países que adotaram a chamada “visão zero”, uma estratégia de redução de acidentes de trânsito criada pelo governo sueco nos anos 70 e adotada pelos países que fazem parte da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE). A “visão zero” se baseia no princípio de que “*nunca pode ser eticamente aceitável que alguém morra ou fique gravemente ferido enquanto se desloca pelo sistema rodoviário de transporte*”.

País	Bicicleta	Motocicleta	Automóvel	Pedestre	Total
Alemanha	-40%	-25%	-55%	-38%	-47%
Austrália	10%	6%	-34%	-36%	-30%
Áustria	-32%	-46%	-47%	-38%	-46%
Bélgica	-49%	8%	-51%	-22%	-41%
Canadá	25%	12%	-23%	-21%	-23%
Coreia	-14%	-50%	-58%	-46%	-49%
Dinamarca	-48%	-48%	-54%	-67%	-56%
Eslavônia	-46%	-25%	-62%	-65%	-55%
Espanha	-42%	-11%	-70%	-58%	-64%
Estados Unidos	-2%	5 9%	-42%	-7%	-23%
Finlândia	-64%	100%	-23%	-34%	-26%
França	-48%	-20%	-61%	-39%	-51%
Grécia	-41%	-25%	-47%	-41%	-44%
Holanda	-14%	-52%	-57%	-35%	-43%
Hungria	-5 3%	0%	-46%	-64%	-47%
Irlanda	-10%	-54%	-63%	-45%	-55%
Israel	-20%	10%	-24%	-32%	-25%
Itália	-30%	20%	-57%	-40%	-45%
Japão	-32%	-36%	-63%	-33%	-47%
Noruega	-15%	-68%	-56%	-64%	-51%
Nova Zelândia	-5 3%	6%	-44%	-11%	-39%
Polônia	-55%	64%	-30%	-38%	-33%
Portugal	-29%	-50%	-59%	-53%	-53%
Reino Unido	-17%	-40%	-49%	-47%	-46%
República Checa	-5 8%	-28%	-49%	-51%	-48%
Suécia	-55%	18%	-60%	-27%	-46%
Suíça	-19%	-34%	-56%	-47%	-46%
Brasil	5 2%	275%	5 0%	-13%	49%

Fontes: Países OCDE: IRTAD 2013 Annual Report. Brasil: SIM/SVS/MS

Todos os países da OCDE obtiveram reduções significativas nas taxas de óbito. Olhando para os extremos, enquanto a Espanha conseguiu, ao longo desses dez anos, reduzir 64% do total de óbitos, o Brasil aumentou 49%. O traço mais marcante do desempenho brasileiro entre 2001 e 2011 é o contraste entre a tímida redução de 13% dos óbitos de pedestres e o monstruoso

aumento de 275% de óbitos envolvendo motociclistas. Considerando que entre 2003 e 2013 o número de motocicletas no país aumentou 247,1%, podemos concluir que as mortes envolvendo este grupo cresceram quase na mesma proporção da quantidade de motocicletas presentes nas vias brasileiras. Um dado que revela, por sua vez, a precariedade - quando não ausência - de políticas de prevenção nesta área. É pertinente também atentar para a relação entre a ascensão da motocicleta – e dos acidentes – e a deficiência ou mesmo ausência do transporte público. Não é coincidência, nesse sentido, que os 200 municípios com a maior taxa de óbitos de motociclistas sejam quase todos do interior, onde a precariedade do transporte público é notória. Este é um dado que também serve para se pensar a situação de Manguinhos. Na tabela seguinte vemos o desempenho das capitais no período entre 2001 e 2011, com suas respectivas posições no ranking nacional de óbitos em virtude de acidentes de trânsito:

UF	2001		UF	2011	
	Taxa	Pos.		Taxa	Pos.
<b>Porto Velho</b>	25,1	17º	<b>Porto Velho</b>	56,0	1º
<b>Teresina</b>	34,6	8º	<b>Teresina</b>	53,1	2º
<b>Aracaju</b>	37,2	3º	<b>Aracaju</b>	50,0	3º
<b>Palmas</b>	36,5	5º	<b>Palmas</b>	48,4	4º
<b>Goiânia</b>	39,9	2º	<b>Goiânia</b>	42,4	5º
<b>Cuiabá</b>	31,2	10º	<b>Cuiabá</b>	40,1	6º
<b>Recife</b>	34,7	7º	<b>Recife</b>	38,2	7º
<b>Vitória</b>	51,3	1º	<b>Vitória</b>	36,6	8º
<b>Boa Vista</b>	35,5	6º	<b>Boa Vista</b>	33,4	9º
<b>Rio Branco</b>	31,0	11º	<b>Rio Branco</b>	30,1	10º
<b>São Luís</b>	17,5	24º	<b>São Luís</b>	29,4	11º
<b>Macapá</b>	34,1	9º	<b>Macapá</b>	28,7	12º
<b>Maceió</b>	37,1	4º	<b>Maceió</b>	28,2	13º
<b>Campo Grande</b>	26,1	16º	<b>Campo Grande</b>	28,0	14º
<b>Fortaleza</b>	23,7	19º	<b>Fortaleza</b>	26,1	15º
<b>João Pessoa</b>	28,2	13º	<b>João Pessoa</b>	26,1	16º
<b>Belo Horizonte</b>	27,6	14º	<b>Belo Horizonte</b>	25,5	17º
<b>Brasília</b>	26,4	15º	<b>Brasília</b>	24,6	18º
<b>Curitiba</b>	28,5	12º	<b>Curitiba</b>	23,5	19º
<b>Manaus</b>	14,9	26º	<b>Manaus</b>	20,0	20º
<b>Florianópolis</b>	24,1	18º	<b>Florianópolis</b>	19,7	21º
<b>Natal</b>	20,2	21º	<b>Natal</b>	15,0	22º
<b>Salvador</b>	6,8	27º	<b>Salvador</b>	15,0	23º
<b>Porto Alegre</b>	22,4	20º	<b>Porto Alegre</b>	14,9	24º
<b>São Paulo</b>	16,0	25º	<b>São Paulo</b>	13,0	25º
<b>Rio de Janeiro</b>	19,1	22º	<b>Rio de Janeiro</b>	12,9	26º
<b>Belém</b>	17,9	23º	<b>Belém</b>	10,8	27º

Fonte: SIM/SVS/MS

Entre 2001 e 2011, o Rio de Janeiro passou de 19,1 para 12,9 pessoas mortas por 100 mil habitantes. Diminuiu em 6% sua taxa de óbitos, passando a ocupar o penúltimo lugar nacional, à frente apenas de Belém, com 10,8%. Se fosse um país, o Rio de Janeiro ocuparia a 112ª

posição no ranking mundial de taxas de óbitos, bem próximo de outros países latino-americanos como Argentina e Chile, por exemplo – respectivamente com 12,3% e 12,6% (Mapa da Violência, 2013:44). Contudo, apesar das significativas reduções, e da posição privilegiada que ocupa no ranking nacional, o Rio de Janeiro é o terceiro estado com o maior número de óbitos de pedestres, atrás somente do Amapá e Alagoas. Na tabela abaixo vemos as taxas de óbito para cada 100 mil habitantes por tipo de vítima.

Pedestre	Ciclista	Motociclista	Automóvel	Transporte Carga	Onibus
AP 17,2	RR 4,7	PI 21,4	TO 14,5	MT 3,4	AP 0,9
AL 11,8	MS 3,3	RO 18,6	ES 12,8	MS 3,2	SC 0,6
RJ 8,7	RO 3,2	TO 16,1	SC 11,3	GO 1,8	TO 0,5
PA 8,6	MT 2,2	SE 15,0	PR 10,8	RO 1,7	RR 0,3
PR 8,4	SC 1,8	MT 14,3	MG 10,8	RR 1,7	GO 0,2
AM 7,7	DF 1,7	RR 14,2	GO 10,1	TO 1,5	MS 0,2
DF 7,5	PR 1,7	MS 12,5	MT 10,0	PR 1,4	MG 0,2
CE 7,4	PI 1,5	PB 12,1	MS 9,8	SC 1,3	MA 0,2
ES 7,2	GO 1,4	ES 11,7	DF 9,7	RS 1,2	BA 0,1
AC 6,9	AL 1,2	MA 11,5	BA 9,1	PI 1,2	CE 0,1
SP 6,2	RS 1,1	AL 11,3	RO 7,8	MG 1,0	MT 0,1
GO 6,2	MA 1,1	CE 11,2	AC 6,9	MA 0,7	SP 0,1
RO 6,1	TO 1,1	SC 10,9	RS 6,4	SE 0,7	DF 0,1
MS 5,7	PB 1,1	PE 10,8	SE 6,1	PE 0,6	RO 0,1
SC 5,7	RN 1,0	GO 10,5	RR 5,0	ES 0,6	AL 0,1
PI 5,6	SP 0,9	PR 9,6	PI 5,0	SP 0,6	RN 0,1
PE 5,6	SE 0,9	RN 9,4	RN 4,5	RN 0,5	PR 0,1
SE 5,5	MG 0,8	AC 7,5	CE 4,4	RJ 0,5	PE 0,1
RS 5,4	PE 0,7	PA 6,5	PE 4,4	DF 0,4	RJ 0,1
MT 5,1	RJ 0,6	MG 5,6	SP 4,3	CE 0,4	RS 0,1
MG 4,8	AC 0,6	SP 5,5	MA 4,2	PA 0,4	SE 0,0
MA 4,6	CE 0,6	DF 5,2	RJ 3,5	BA 0,3	PB 0,0
BA 4,4	PA 0,5	RS 5,1	PB 3,5	AL 0,3	PA 0,0
TO 4,3	ES 0,4	BA 4,4	AL 2,7	PB 0,3	AM 0,0
PB 3,9	AM 0,3	AM 4,4	AM 1,8	AM 0,2	PI 0,0
RR 3,4	BA 0,3	RJ 3,8	PA 1,7	AC 0,0	ES 0,0
RN 3,2	AP 0,0	AP 3,4	AP 0,9	AP 0,0	AC 0,0

Fonte: SIM/SVS/MS

Em 2014, segundo o Instituto de Segurança Pública (ISP), 2.080 pessoas morreram em virtude de acidentes de trânsito no Rio de Janeiro. Isso significa uma redução de quase 30% de vítimas fatais nos últimos 7 anos, conforme podemos perceber na tabela abaixo.



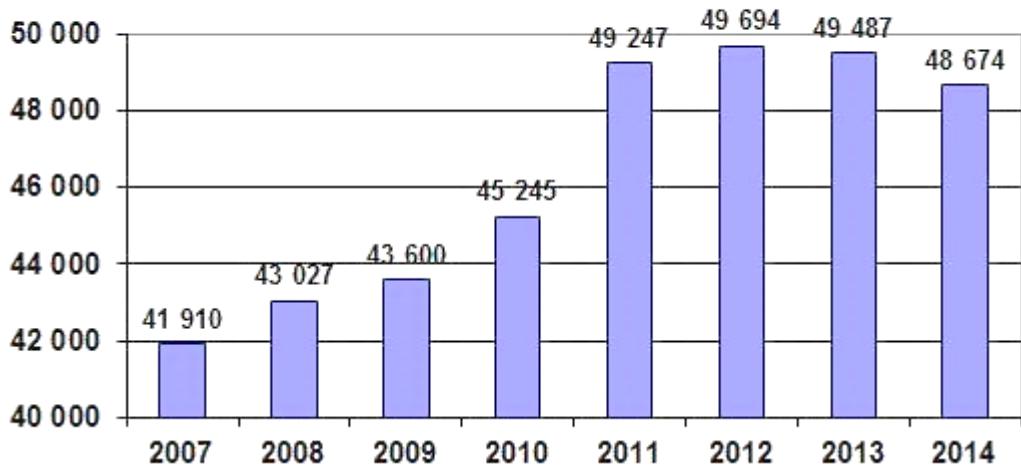
Na próxima tabela temos a distribuição mensal do número de acidentes com vítimas fatais ocorridos no estado do Rio de Janeiro entre 2007 e 2014.

<b>RJ / Estado / Vítimas fatais de crime de trânsito: homicídios culposos</b>														
<b>Ano</b>	<b>Jan</b>	<b>Fev</b>	<b>Mar</b>	<b>Abr</b>	<b>Mai</b>	<b>Jun</b>	<b>Jul</b>	<b>Ago</b>	<b>Set</b>	<b>Out</b>	<b>Nov</b>	<b>Dez</b>	<b>Total</b>	
<b>2007</b>	186	186	234	252	243	249	299	270	303	262	204	279	<b>2 967</b>	
<b>2008</b>	202	187	258	215	246	224	237	255	217	237	260	235	<b>2 773</b>	
<b>2009</b>	189	204	239	189	194	206	165	203	203	175	219	187	<b>2 373</b>	
<b>2010</b>	161	198	186	216	208	185	206	178	211	219	182	250	<b>2 400</b>	
<b>2011</b>	179	187	243	186	220	181	219	226	234	213	205	220	<b>2 513</b>	
<b>2012</b>	201	172	168	188	201	209	227	213	174	221	198	232	<b>2 404</b>	
<b>2013</b>	175	171	163	146	175	193	180	219	243	184	200	197	<b>2 246</b>	
<b>2014</b>	194	166	214	194	161	185	156	185	153	163	156	153	<b>2 080</b>	

**Fonte: Instituto de Segurança Pública**

Apesar das taxas relativamente baixas de vítimas fatais – no contexto brasileiro, evidentemente – quando consideramos o universo de acidentes composto tanto por mortos quanto feridos, os números são assustadores. Quase 50 mil vítimas apenas em 2014.

**Estado do Rio de Janeiro - Vítimas em acidentes de trânsito : mortos + feridos (Fonte ISP)**



Na tabela abaixo a distribuição das vítimas fatais e de feridos no estado do Rio de Janeiro ao longo de cada ano, mês a mês, entre 2007 e 2014.

**RJ / Estado / Vítimas do trânsito: Homicídios e Lesões corporais culposas**

Ano	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez	Total
<b>2007</b>	3 005	2 910	3 434	3 502	3 523	3 708	3 458	3 548	3 919	3 703	3 401	3 799	<b>41 910</b>
<b>2008</b>	3 158	3 102	3 828	3 617	3 782	3 573	3 475	3 547	3 648	3 928	3 625	3 744	<b>43 027</b>
<b>2009</b>	3 356	3 434	3 732	3 262	3 765	3 447	3 605	3 605	3 737	3 759	3 939	3 959	<b>43 600</b>
<b>2010</b>	3 672	3 465	3 847	3 425	3 882	3 647	3 842	4 067	3 884	4 051	3 473	3 990	<b>45 245</b>
<b>2011</b>	4 102	3 914	3 959	3 921	4 016	4 160	4 214	4 515	4 169	4 081	3 757	4 439	<b>49 247</b>
<b>2012</b>	3 921	3 854	4 249	3 946	4 071	3 917	4 384	4 391	4 250	4 477	3 909	4 325	<b>49 694</b>
<b>2013</b>	3 571	3 633	4 058	3 921	3 775	4 171	4 179	4 494	4 587	4 382	4 345	4 371	<b>49 487</b>
<b>2014</b>	4 258	3 953	4 152	3 832	4 102	4 016	3 728	4 148	4 263	4 177	3 976	4 069	<b>48 674</b>

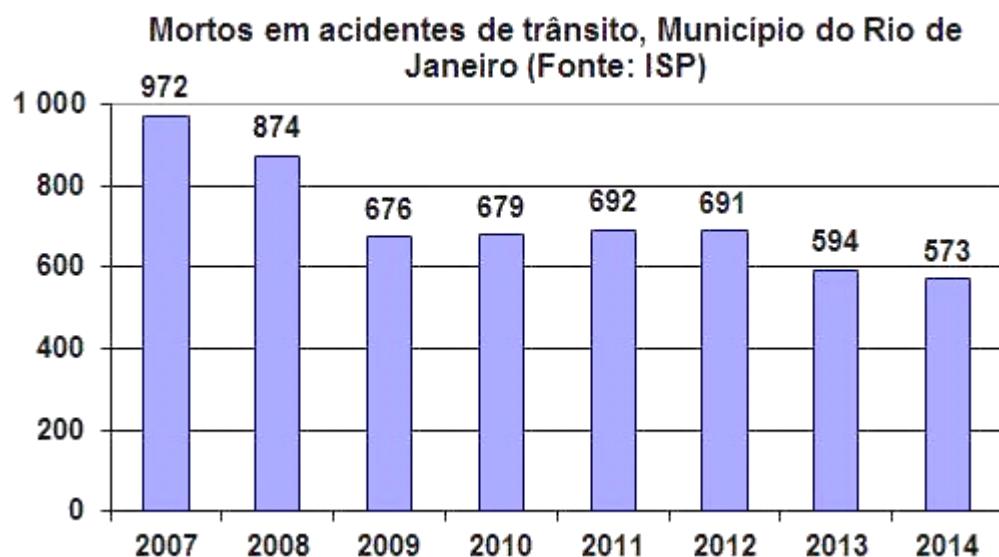
Já a cidade do Rio de Janeiro, como podemos observar logo abaixo, atualmente apresenta uma taxa de mortalidade no trânsito muito mais baixa que a média nacional: 3,47 óbitos por 100 mil habitantes, de acordo com o DATASUS. No gráfico abaixo está representada uma série histórica que vai de 1999 a 2013, sendo cada ponto a representação de um ano – da esquerda para a

direita. Observamos que em 2013 há uma redução drástica na taxa de mortalidade, tornando o índice de óbitos na cidade do Rio de Janeiro muito inferior à média nacional.

Fonte: Ministério da Saúde – DATASUS, 2013.



Os números do DATASUS, no entanto, são relativamente diferentes (pra mais) daqueles fornecidos pelo Instituto de Segurança Pública (ISP). Na tabela abaixo vemos que o Rio de Janeiro reduziu em quase 50% sua taxa de mortalidade no trânsito. Se fosse um país, a cidade do Rio de Janeiro estaria entre as sete mais seguras do mundo, à frente de países como Holanda, Suíça, Noruega e Alemanha, por exemplo.

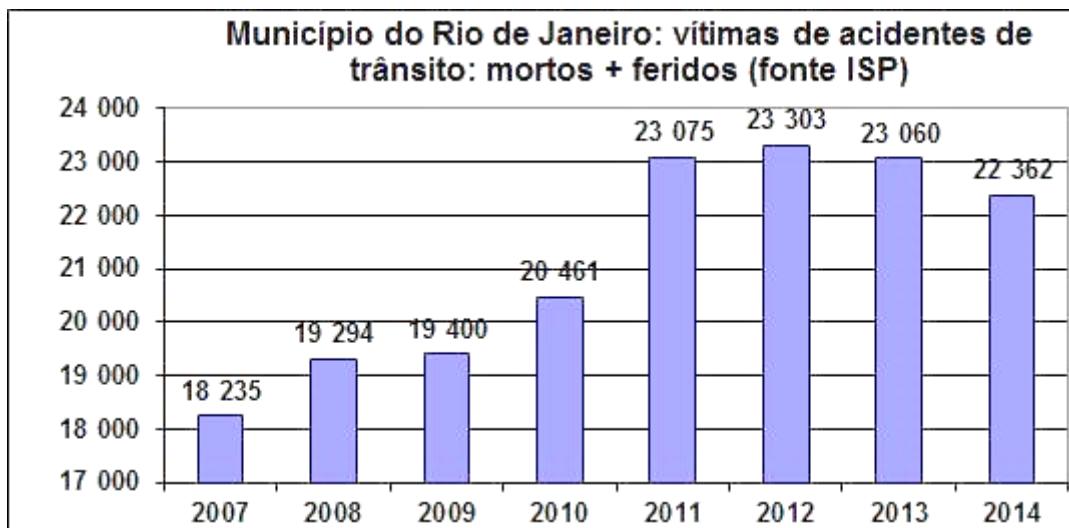


Na tabela abaixo estão elencados os casos de vítimas fatais no trânsito na cidade do Rio mês a mês.

<b>RJ / Capital / Vítimas fatais de crime de trânsito: homicídios culposos</b>														
Ano	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez	Total	
<b>2007</b>	67	57	100	79	71	75	91	78	104	103	62	85	<b>972</b>	
<b>2008</b>	56	54	68	86	84	79	62	103	57	69	79	77	<b>874</b>	
<b>2009</b>	55	56	77	55	69	67	45	50	64	42	45	51	<b>676</b>	
<b>2010</b>	34	65	56	62	53	57	57	47	68	68	48	64	<b>679</b>	
<b>2011</b>	44	40	63	48	71	48	66	62	68	63	55	64	<b>692</b>	
<b>2012</b>	60	59	55	47	51	61	58	75	46	52	60	67	<b>691</b>	
<b>2013</b>	37	34	42	43	46	56	46	55	77	53	46	59	<b>594</b>	
<b>2014</b>	62	46	55	54	38	52	44	54	42	50	40	36	<b>573</b>	

Fonte: ISP

Porém, quando analisamos mortos e feridos os números são alarmantes. Praticamente metade dos acidentes do estado ocorrem na cidade do Rio de Janeiro. Em 2014 foram pouco mais de 22 mil vítimas.



Abaixo as ocorrências com vítimas fatais e feridos, mês a mês.

RJ / Capital / Vítimas do trânsito: Homicídios e Lesões corporais culposas														
Ano	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez	Total	
2007	1 317	1 266	1 450	1 540	1 538	1 610	1 499	1 550	1 675	1 672	1 540	1 578	<b>18 235</b>	
2008	1 331	1 359	1 631	1 570	1 752	1 678	1 556	1 651	1 526	1 894	1 606	1 740	<b>19 294</b>	
2009	1 488	1 560	1 693	1 474	1 731	1 479	1 529	1 519	1 734	1 649	1 638	1 906	<b>19 400</b>	
2010	1 611	1 421	1 856	1 475	1 796	1 682	1 723	1 815	1 800	1 853	1 650	1 779	<b>20 461</b>	
2011	1 996	1 880	1 807	1 863	1 948	1 939	1 872	2 105	1 930	1 872	1 706	2 157	<b>23 075</b>	
2012	1 872	1 725	2 108	1 842	1 969	1 799	2 045	2 067	1 903	2 087	1 806	2 080	<b>23 303</b>	
2013	1 695	1 752	1 874	1 842	1 778	1 841	1 896	2 027	2 242	2 035	2 045	2 033	<b>23 060</b>	
2014	1 971	1 854	1 865	1 740	1 955	1 810	1 722	1 864	1 973	1 944	1 795	1 869	<b>22 362</b>	

Contextualizar a situação de Manguinhos em relação aos demais dados é uma tarefa complexa. Os dados relativos ao bairro não estão disponíveis de forma georreferenciada. E as fontes possíveis, como a CET-Rio e a Secretaria de Saúde, operam com dados por “áreas de planejamento”. A de Manguinhos é a AP3 e abrange 80 bairros distribuídos em 13 regiões administrativas: Anchieta, Complexo do Alemão, Ilha do Governador, Inhaúma, Irajá, Jacarezinho, Madureira, Maré, Méier, Pavuna, Penha, Ramos e Vigário Geral, como verificamos no mapa abaixo.



Além disso, os dados são omissos quanto a informações cruciais para o desenvolvimento de políticas públicas que visem reduzir os acidentes de trânsito, geralmente ligadas ao perfil da vítima, como sexo e idade. De certa maneira, a forma precária como informações importantes para a organização do trânsito – como a taxa de mortalidade bairro a bairro – são reunidas, já antecipa por si só as dificuldades de enfrentamento da questão na cidade. Em nossas reuniões com representantes dessas secretarias os funcionários com quem conversamos admitiram a fragilidade no registro dessas informações, mas alegaram que nos últimos anos vêm construindo as pontes necessárias para uma base de dados integrada e com precisão ao nível dos bairros. A representante da Secretaria de Saúde nos explica como funciona a coleta de dados nesses casos.

“O Sistema de Informações sobre Mortalidade (SIM) registra os dados provenientes Declarações de Óbitos (DO) registradas nos cartórios de registro civil. As DO referentes às mortes por causas externa são, em sua grande maioria, emitidas pelo Instituto Médico Legal. Na emissão destas DO, muito frequentemente, registram-se apenas as lesões que levaram ao óbito mas circunstâncias do evento estão ausentes. A qualificação das informações destas mortes quanto à intencionalidade da ação externa, no SIM, é proveniente do processo de investigação de óbitos realizado, em sua maior parte, pela Secretaria Estadual de Saúde. Com este processo não é possível identificar as circunstâncias de todas as mortes, permanecendo, parte dos óbitos, com intencionalidade indeterminada. A incorporação dos dados da investigação de óbitos ocorre, em geral, vários meses após a ocorrência do óbito dependendo do fluxo de envio das informações estabelecido pela SES. Na Declaração de Óbito existe campo específico para local de ocorrência do óbito, porém não existe campo próprio para local de ocorrência do acidente ou violência que levou ao óbito. Não é possível, portanto, com os dados do SIM, identificar óbitos por causa externa pelo local de ocorrência da ação externa. As análises possíveis são as baseadas no local de residência”.

Levando em consideração esses problemas, temos os seguintes dados apresentados pela Secretaria Municipal de Saúde:

**TOTAL DE ÓBITOS POR ACIDENTE DE TRANSITO DE RESIDENTES NO BAIRRO DE  
MANGUINHOS SEGUNDO FAIXA ETÁRIA DE 2010 A 2014**

	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>
<b>10-14</b>	0	0	0	1	0
<b>15-19</b>	3	0	0	0	0
<b>20-24</b>	3	2	2	1	0
<b>25-29</b>	1	1	0	2	0
<b>30-34</b>	1	0	1	0	1
<b>35-39</b>	0	1	1	0	0
<b>40-44</b>	1	0	0	0	0
<b>50-54</b>	1	0	0	0	0
<b>55-59</b>	1	0	1	0	0

**TOTAL DE ÓBITOS DE RESIDENTES NO BAIRRO DE MANGUINHOS DE 2010 A 2014**

	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>
Total de óbitos	256	271	238	250	240
Óbitos por causa externa	32	36	33	21	37
Óbitos por acidentes de trânsito	10	5	8	4	1
Óbitos por causa externa intenc indeterminada	3	11	5	2	21

**TOTAL DE ÓBITOS DE RESIDENTES NO BAIRRO DE MANGUINHOS POR ACIDENTE DE  
TRÂNSITO SEGUNDO TIPO DE 2010 A 2014**

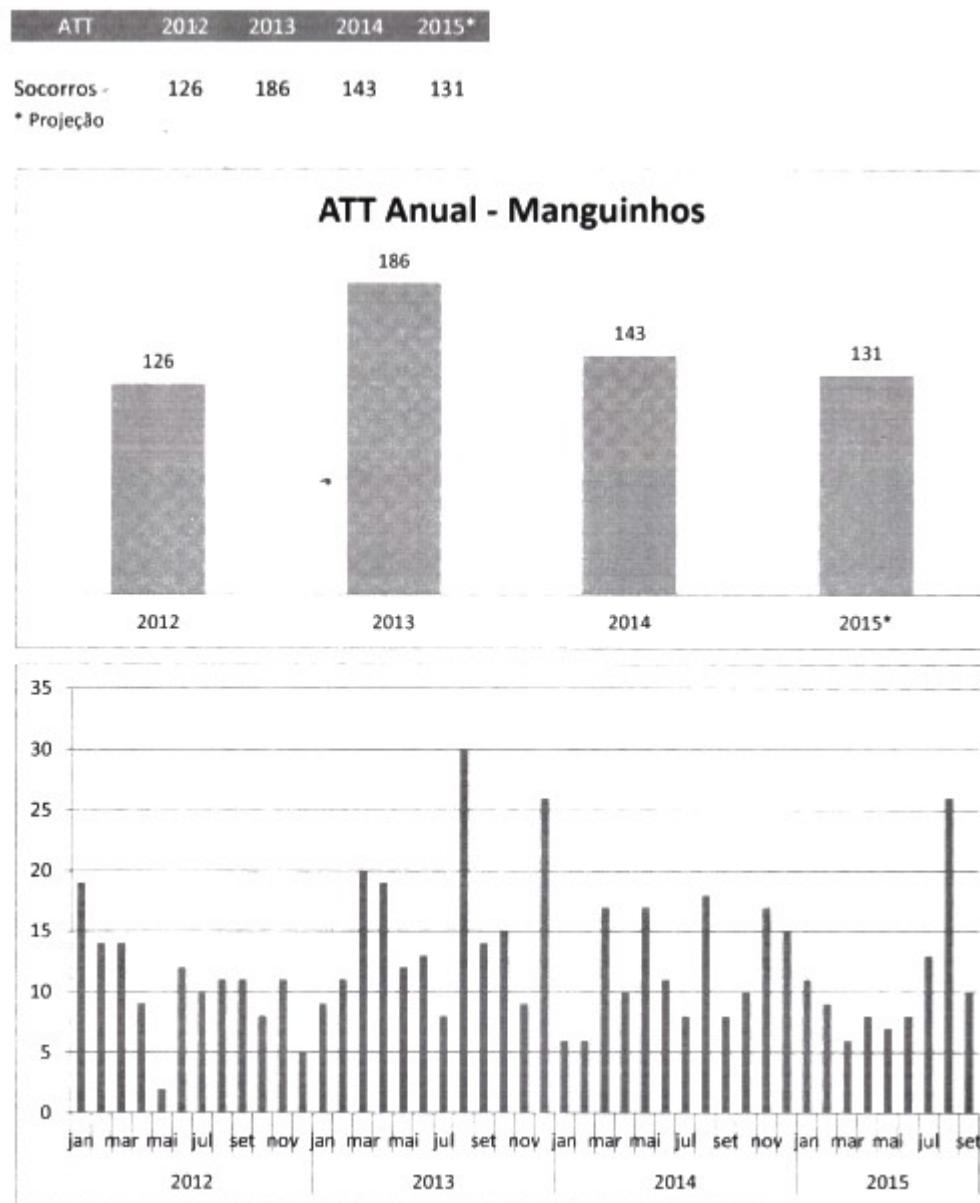
	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>
V02 Pedestre traum colis veic motor 2 3 rodas	1	0	0	0	0
V03 Pedestre traum colis automov pickup caminhon	1	0	1	0	0
V04 Pedestre traum colis veic transp pesado onib	1	0	1	0	0
V05 Pedestre traum colis trem veic ferroviario	1	0	0	1	0
V09 Pedestre traum outr acid transp e NE	2	3	3	1	0
V24 Motocicl traum colis veic transp pesado onib	2	0	0	0	0
V25 Motociclista traum colis trem veic ferrov	1	0	0	0	0
V27 Motocicl traum colis objeto fixo parado	0	1	0	0	0
V28 Motociclista traum acid transp s/colis	1	0	0	0	1
V29 Motociclista traum outr acid transp e NE	0	0	1	0	0
V49 Ocup automovel traum outr acid transp e NE	0	1	0	0	0
V89 Acid veic mot n-mot tipos de veic NE	0	0	2	2	0
V99 Acid transp NE	1	0	0	0	0

**TOTAL DE ÓBITOS POR ACIDENTES DE TRANSITO DE RESIDENTES NO BAIRRO DE  
MANGUINHOS SEGUNDO SEXO DE 2010 A 2014**

	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>
Masculino	9	3	6	3	0
Feminino	2	2	2	1	1

É claro que, por tudo o que foi descrito pela própria Secretaria, não podemos levar esses dados em consideração se o objetivo for retratar a realidade de Manguinhos. Em virtude dessa carência de informações, entramos em contato com a Sessão Estatística Operacional do Corpo de Bombeiros, na esperança de conseguirmos dados dos atendimentos na região. As informações

que recebemos dizem respeito à frequência de acidentes de transporte terrestre (ATT) de Manguinhos socorridos pelo GSE-CBMERJ (Grupamento de Socorro de Emergência do Corpo de Bombeiros Militar do Estado do Rio de Janeiro). Como podemos observar logo abaixo, os dados se referem aos atendimentos em geral, sem informar se houve óbito ou não.

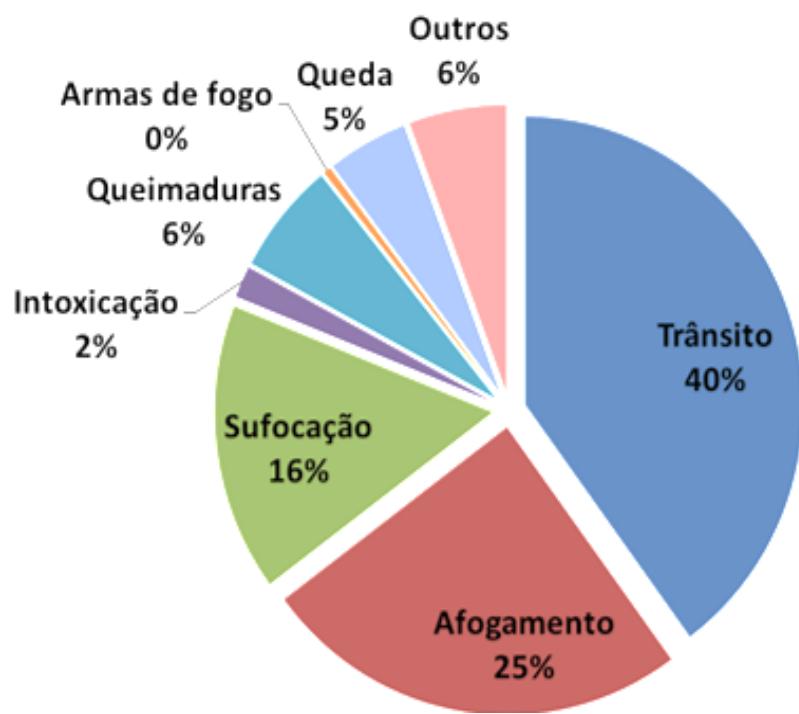


Considerando que, de acordo com o censo de 2010, a população de Manguinhos é de 36.610 habitantes, o GSE-CBMERJ atendeu, somente em 2014, aproximadamente 2,5% da população total do bairro. Os atendimentos realizados em 2014, por sua vez, correspondem a cerca de 1,5% de todos os acidentes ocorridos na cidade do Rio de Janeiro no mesmo ano. Contudo, é

preciso sempre reforçar que muito provavelmente se tratam de dados sub-registrados. Como veremos adiante, todas as pessoas com quem falamos durante o trabalho de campo relataram terem presenciado, ouvido ou mesmo sido vítimas de acidentes de trânsito somente no último ano. Independente da precariedade dos dados quantitativos, a sensação de insegurança em Manguinhos retrata outra situação.

### Criança e trânsito:

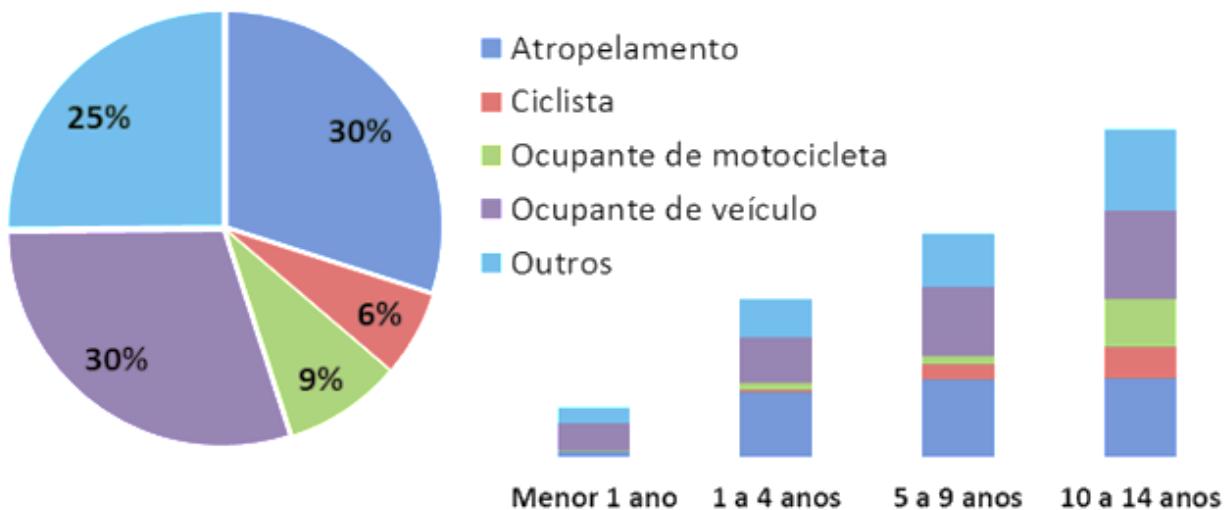
De acordo com o DATASUS (2012), o trânsito é o principal responsável pelos óbitos de crianças no Brasil. São mais de 4 mil óbitos por ano somente na faixa etária que vai de 1 a 14 anos de idade. No caso dos feridos, são mais de 122 mil hospitalizações por ano. Cerca de 40% das crianças e adolescentes morrem em virtude do trânsito em todo Brasil.



Entre as principais causas dos óbitos relacionados ao trânsito, o atropelamento figura como primeiro da lista em todas as faixas etárias entre um e catorze anos. Embora a categoria “ocupante de veículo” empate com os atropelamentos em termos de percentual geral – ambas com 30% – sua incidência só é superior no caso dos bebês com menos de um ano de idade.

### *- Distribuição Mortalidade Infantil no Trânsito -*

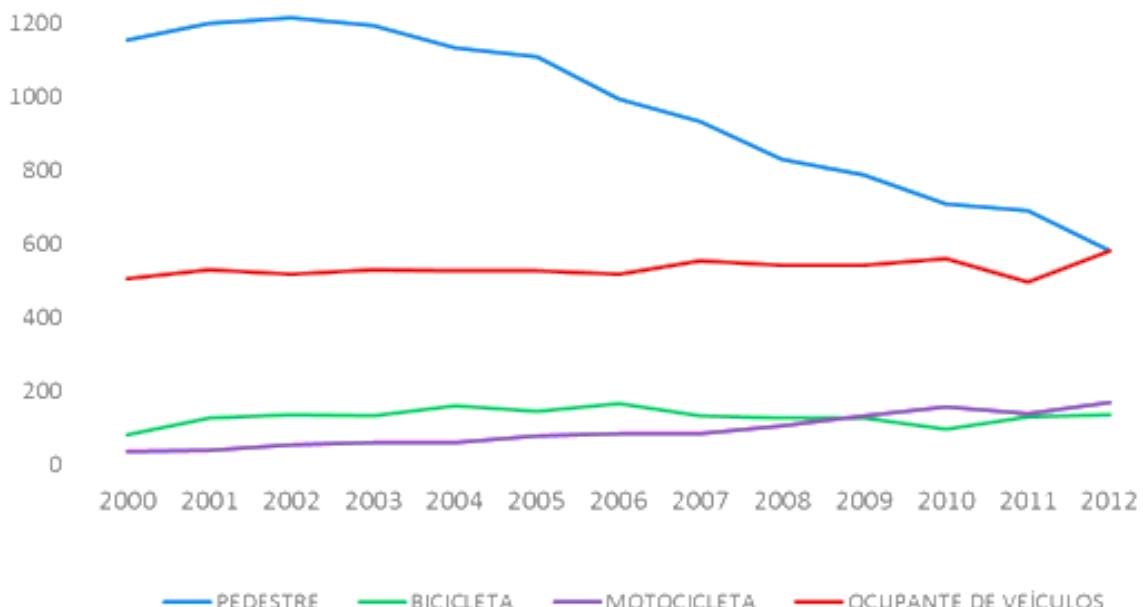
Fonte DATASUS, 2013



Na tabela abaixo estão os dados referentes ao perfil dos óbitos de crianças no trânsito de 2000 a 2012. As mortes de pedestres sofreram um decréscimo de 50% nesses 12 anos.

### *- Evolução Mortalidade Infantil no Trânsito -*

Fonte DATASUS, 2000 a 2013



# 3

## Contextualizando Manguinhos

A favela de Manguinhos, também denominada de Complexo de Manguinhos está situada na zona norte da cidade do Rio de Janeiro e se caracteriza por ter o quinto pior IDH do município e um alto índice de violência urbana. O complexo de Manguinhos conta com 12 comunidades e uma população estimada em 36 mil habitantes<sup>6</sup>.

Sua ocupação ocorreu ao longo do século XX a partir de múltiplas ações, incentivadas pelo estado ou não. De acordo com Costa e Fernandes<sup>7</sup>, é possível identificar cinco ciclos de ocupações da região que foram iniciadas no início do século XX com os funcionários do então Instituto Oswaldo Cruz. O segundo ciclo pode ser identificado durante a década de 1940 com o surgimento do Parque Manoel Chagas, hoje, Varginha. O terceiro ciclo é localizado na década de 1950 quando são construídos conjuntos habitacionais, alguns de cunho “provisório” - como o CHP-2, que existe até os dias de hoje - e outros de caráter permanente, como a Vila União, destinado a funcionários da Casa da Moeda.



*Figura 1 Leopoldo Bulhões na altura da entrada do Mandela 2*

É nesse período que se abrem importantes vias como a Rua Leopoldo Bulhões e a Avenida Brasil. Na década de 90 são construídos novos conjuntos habitacionais, já nas margens da rua Leopoldo Bulhões, - o Nelson Mandela e o Samora Machel -, e na década seguinte surgem o

<sup>6</sup>Instituto Pereira Passos, com base em IBGE, Censo Demográfico (2010)

<sup>7</sup>“As comunidades de Manguinhos na história das favelas no Rio de Janeiro” (2012).

Samora II e o Vitória de Manguinhos, ocupando antigos depósitos da Companhia Nacional de Abastecimento (Conab). Estes dois últimos ciclos de ocupação da região já são compreendidos dentro de uma ação estatal mais planejada. Assim, atualmente Manguinhos é formada pelas seguintes comunidades: Parque João Goulart, Vila Turismo, CHP-2, Parque Manoel Chagas, Vila União, Vila São Pedro, Comunidade Agrícola de Higienópolis, Parque Oswaldo Cruz, Parque Herédia de Sá, Parque Horácio Cardoso Franco, Vila Arará, Vitória de Manguinhos e Mandela de Pedra, Conjunto ex-Combatentes e Suburbana, Conjunto Nelson Mandela e Conjunto Samora Machel<sup>8</sup>.

Manguinhos está localizada no entroncamento de importantes rotas que conectam o centro da cidade às áreas suburbanas tais como a Avenida Brasil, a rua Leopoldo Bulhões e a Avenida Dom Hélder Câmara. Além disso a Avenida Dom Hélder Câmara estabelece fronteira física com a favela do Jacarezinho enquanto que a Avenida Brasil a separa do Complexo da Maré, outro grande conjunto de favelas. Os rios Faria Timbó e também Jacaré, além do Canal do Cunha cortam as comunidades de Manguinhos lhes servindo como escoamento para o esgoto não tratado. Na prática, o que se tem são imensas valas fétidas que contribuem para a disseminação de doenças e elevação dos riscos para saúde de toda população, com maior vulnerabilidade para crianças e idosos.

Mapa de Manguinhos



<sup>8</sup><http://www.riomaissocial.org/territorios/manguinhos/> [Consultado em 11/11/2015)

Cabe ainda ressaltar que como um dos principais redutos do tráfico de drogas no estado do Rio de Janeiro, o complexo de Manguinhos é cenário de constantes embates violentos, seja com a polícia, seja com grupos rivais que historicamente buscam tomar e controlar as bocas de fumo ali presentes. Tal estado de beligerância lhe conferiu a alcunha de “faixa de Gaza”, denominação que, além de problemática por si só e reiteradamente rejeitada por seus moradores, pode ser também geradora de outros problemas como descreveremos ao longo deste relatório.

Devido à sua área de mangue, a região sempre apresentou dificuldades e um alto grau de complexidade no que se refere aos aspectos básicos de infraestrutura e saneamento. Isto foi um dos motivos que a manteve fora do programa *Favela-Bairro*, por exemplo, de iniciativa da administração do prefeito César Maia na década de 90 e que procurava integrar regiões favelizadas às demais regiões da cidade<sup>9</sup>.

Uma outra perspectiva surge quando a região é inserida no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) do governo federal em 2007. Como o próprio nome salienta, tal programa visa acelerar o crescimento do país a partir “do desenvolvimento sustentável com a eliminação dos gargalos para o crescimento da economia; o aumento da produtividade e a superação dos desequilíbrios regionais e das desigualdades sociais”<sup>10</sup>.

O Programa de Aceleração do Crescimento – PAC, proposto pelo governo federal em parceria com estados e prefeituras, na modalidade Saneamento Integrado à Infraestrutura Social para Favelas, contemplou Manguinhos como prioridade, sendo o somatório dos investimentos das três esferas de governo em Manguinhos de R\$ 662,2 milhões de reais, segundo o 11º Balanço do PAC, de dezembro de 2010. Estes recursos estão sendo aplicados para habitação, melhoria do sistema de abastecimento de água do sistema de esgotamento sanitário e urbanização de ruas e vielas, entre outras. Transversalmente às intervenções físicas, o PAC enunciou e se comprometeu com o fortalecimento da participação social através da constituição de um comitê intersetorial de acompanhamento, com a contratação de mão de obra local e com a própria qualidade das obras, aspectos estes inter-relacionados<sup>11</sup>.

---

<sup>9</sup>“O PAC-Manguinho: política urbana, usos e representações da cidade”. Lo Bianco, Mila. 2011.

<sup>10</sup> Idem.

<sup>11</sup>“Saúde, Ambiente & Políticas Públicas: Uma Leitura Do PAC Manguinhos-RJ”. PIVETTA, Fátima et al. 2011.



*Figura 2 Via férrea elevada*

Dentro dessa premissa, algumas intervenções bastante vultuosas surgiram através do PAC, dentre elas, a de maior impacto, a elevação da via-férrea que por muitos anos serviu de fronteira para as comunidades de Manguinhos. Entre a comunidade de Samora Machel e a Fundação Osvaldo Cruz (FIOCRUZ) a via foi suspensa dando lugar a um parque linear que agora permite o livre transitar para ambos os lados. Antes, tal travessia se dava de duas formas, ou pelas duas únicas passarelas que existiam ao longo da via ou por buracos no muro do trem que os próprios moradores abriam e por ali cruzavam passando diretamente sobre a linha férrea. Entretanto, muitos moradores, assim como especialistas, acabaram por contestar essa intervenção. Bartholl assinala que

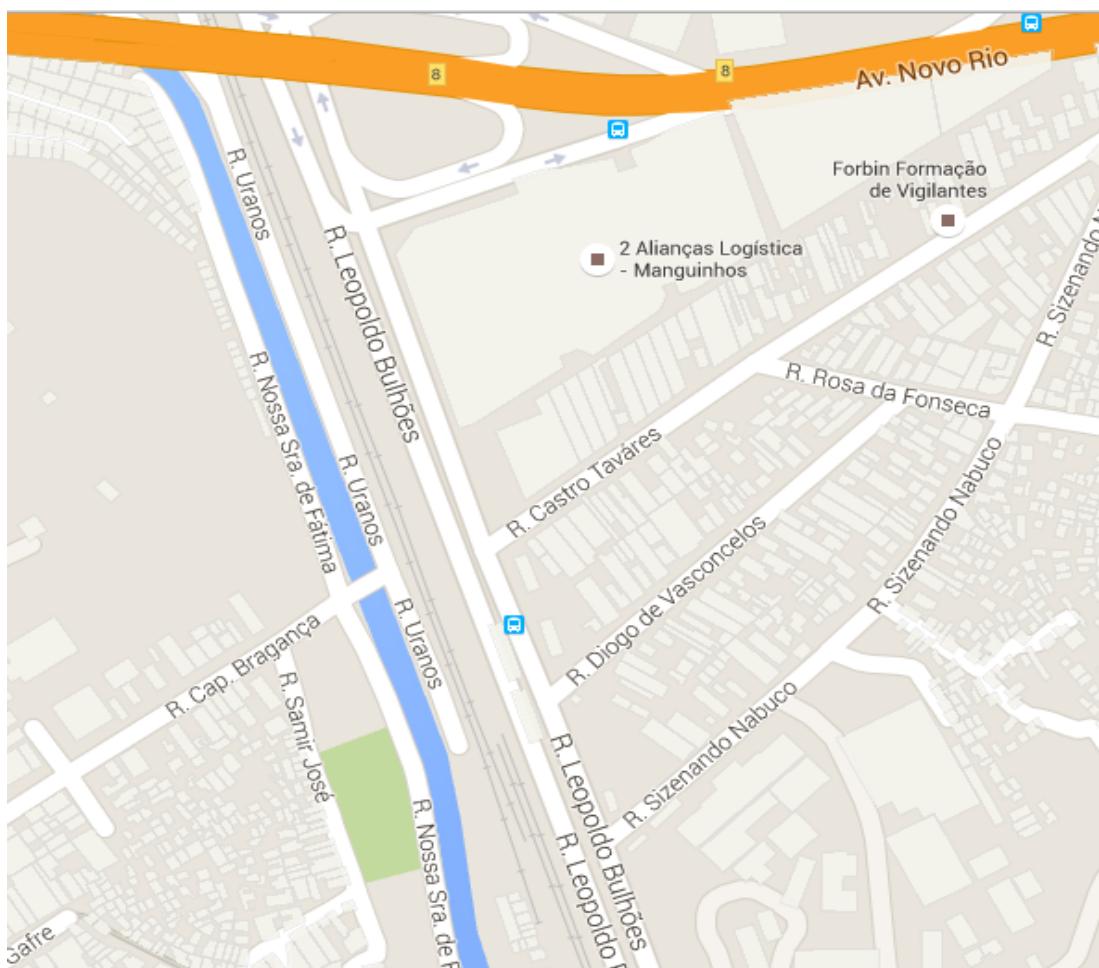
“grande parte da verba que foi mobilizada para a área de Manguinhos, porém, foi utilizada para modernizar a estação de trem de Manguinhos e elevar a linha férrea que atravessa o território, e, conforme os idealizadores desta obra, estaria atrapalhando a integração das favelas. Um engenheiro do Sindicato dos Engenheiros, no documentário PAC: Promessas, Esperança, Desconfiança produzido pelo Laboratório Territorial de Manguinhos (LTM), relata de que elevar a via férrea teria sido pensado como a última de todas as intervenções possíveis e necessárias e não como uma das primeiras e principais”<sup>12</sup>.

---

<sup>12</sup>“Movimento social urbano e PAC-Manguinhos (Rio de Janeiro): mobilização de baixo, desmobilização e repressão de cima”. BARTHOLL, Timo. (2013).

Outros investimentos de impacto que surgiram com o PAC foram os equipamentos públicos ali instalados como a Biblioteca-Parque de Manguinhos, a Clínica da Família, a UPA 24h, um cinema, a Casa da Mulher e o Centro de Referência para a Juventude, todos instalados numa praça contígua ao antigo DSUP (Depósito de Suprimento) do Exército que, por sua vez, deu lugar a uma escola pública. Essa região forma um complexo de lazer que conta ainda com ciclovía e algumas barraquinhas de alimentação.

Em relação ao trânsito, além de grandes transtornos que a obra gerou ao longo desses anos, os moradores têm se mostrado bastante preocupados com a nova via que será inaugurada paralela à rua Leopoldo Bulhões dando vazão ao trânsito que flui da rua Urânos em direção ao centro da cidade e que será conectada com a Avenida Dom Hélder Câmara. Esta ligação criará um fato novo, um fluxo intenso de carros cortando a comunidade. Este assunto será mais debatido ao longo deste relatório. No momento nos cabe melhor localizar a principal via de ligação que corta grande parte do complexo de Manguinhos, a rua Leopoldo Bulhões. No mapa abaixo podemos visualizar o local preciso dessas intervenções.



Contando com apenas três linhas regulares de ônibus<sup>13</sup> e conectando os bairros de Benfica e Bonsucesso, a rua Leopoldo Bulhões é a principal via de acesso para muitos dos moradores de Manguinhos. Com grande fluxo de tráfego, representa também um perigo real para a vida dos moradores da região que necessitam transpô-la. Na memória dos moradores, o que não faltam são casos de atropelamentos e mortes.

Ao longo de sua extensão que corta Manguinhos, a rua Leopoldo Bulhões conta com algumas unidades habitacionais, três escolas públicas e a grande estrutura da FioCruz. Do outro lado da via antes existia o muro que a separava da linha do trem e hoje existe o Parque Linear, um grande vão sob a agora suspensa linha férrea que conta com equipamentos de lazer como ciclovia, bancos, quiosques. Neste mesmo trecho encontra-se apenas dois sinais, um em frente à FioCruz e o outro em frente à entrada da comunidade Samora Machel. Estes sinais marcam exatamente a extensão da área onde a linha férrea foi suspensa e é, apesar de reconhecido sua importância, fonte de críticas dos moradores pela insuficiência que representa na regulação do trânsito e garantia de segurança para os moradores.



Figura 3 EDI na Leopoldo Bulhões

<sup>13</sup>350 – Irajá-Passeio; 487l – Caixas-Saens Pena; 634 – Bananal(Ilha do Governador)-Saens Pena.

## Percepções sobre as intervenções urbanas do PAC

Atualmente, Manguinhos passa por uma intensa reformulação urbana em virtude do *Programa de Aceleração do Crescimento* (PAC). A região também é objeto das políticas de “pacificação” implementadas pelo governo estadual por meio das *Unidades de Polícia Pacificadora* (UPP). Evidentemente esse contexto de múltiplos impactos na vida dos moradores também enseja múltiplas expectativas e, em torno delas, diferentes formas de organização. É sobre esse processo que gostaríamos de tratar, contextualizando a emergência do trânsito como uma demanda coletiva da comunidade de Manguinhos.



*Figura 4 Nova via, ciclovia e via férrea elevada.*

Dado o contexto de inúmeros problemas estruturais que marca a região, não é de se estranhar o fato de que, entre as principais expectativas e demandas dos moradores em torno do PAC, predominassem os temas da habitação e do saneamento básico. Durante o trabalho de campo, especialmente no curso das reuniões entre os moradores de Manguinhos e os representantes do poder público, essa percepção já se mostrava notória. De fato, no curso das entrevistas com líderes comunitários e moradores da região, a preocupação com saneamento e habitação surgia sempre como elemento central das menções espontâneas sobre a intervenção urbana em Manguinhos. Moema, líder comunitária e moradora da região há 42 anos, reforçou essa perspectiva:

“Eu esperava muito mais, muito mais do que veio. Eu acho que existe uma necessidade primeira, que é da população que vive, que reside, que tá aqui o tempo todo, e isso deixou de ser atendido. A gente não quer um PAC que traga habitação pra uns e não pra outros; que traga saneamento pra um e não pra todos. A gente quer aquele que traga equidade, cem por cento, a gente busca isso. Essa é uma das bandeiras do Fórum Social, 'habitação e saneamento para todos'. Infelizmente a gente não conseguiu”.

A frustração quanto às prioridades do PAC em Manguinhos, que não priorizou a habitação e saneamento, se desdobram em críticas que contestam até mesmo intervenções como a elevação da linha férrea e a criação do Parque Linear, pensadas como grandes marcos da qualidade de vida no bairro. Para a líder comunitária Alexandra esse tipo de intervenção, embora positiva, se mostra supérflua quando confrontada com o tema da habitação, a principal demanda local.

“A gente viu que houve muito gasto pra elevação da linha férrea. E aí a gente começou discutir em vários outros segmentos, encontros e reuniões, 'há necessidade dessa elevação'? A nossa necessidade, o que a gente queria mesmo, era a questão da habitação. E aí teve vários desembargos, o Fórum Social de Manguinhos levantou um comitê de participação pra poder avaliar essas decisões do PAC, mas não foi aceito”.



*Figura 5 Parque Linear*

Apesar das frustrações, a intervenção urbana em Manguinhos também é percebida, em muitos aspectos, como um legado positivo para a comunidade. A criação de novos espaços de sociabilidade, de áreas de lazer e novas estruturas de utilidade pública – como é o caso da Biblioteca Parque – são percebidas como elementos importantes de um “novo aparato social” trazidos com as obras do PAC. Para Rosa, diretora de uma das escolas da região,

“Essa obra trouxe muitos ganhos para a comunidade. A Biblioteca Parque é maravilhosa. Até área de lazer, a gente vê que surgiram alguns espaços que podem facilitar isso. Alguns projetos sociais. Porque não é só a questão da violência e moradia, mas tem que dar todo um novo aparato social. Os cursos que são oferecidos na Biblioteca Parque... só aquela estrutura, não só os livros, mas estrutura de pesquisa. Eu acho fundamental”.



*Figura 6 Biblioteca Parque de Manguinhos*

Apesar de trazer consigo esse novo aparato social, a reurbanização de Manguinhos é percebida por alguns pesquisadores sob o ponto de vista da “espetacularização” da presença do Estado no bairro. Nesse sentido, a suntuosidade de algumas intervenções, aliada à forma verticalizada com que foram impostas aos moradores, acarretaria na invisibilidade de outras demandas, bem como de outras localidades não contempladas pela intervenção. A pesquisadora Mila Lobianco, da UFRJ, descreve as obras do PAC na região como um “processo violento”.

“A forma como as coisas foram feitas foi tudo muito violento, sem participação nenhuma. Eu acho que todo processo foi muito violento. E tem essa coisa de invisibilizar, que eu acho complicado. Porque de certa forma as obras criam um certo espetáculo da presença do Estado que invisibiliza um pouco o que está ao lado, por exemplo as comunidades que não tiveram uma urbanização tão intensa”.

Uma das principais razões apontadas pelos entrevistados para o descompasso entre as demandas locais e as intervenções até então realizadas em Manguinhos reside justamente na falta de diálogo entre o poder público e os moradores da região. Um ponto de vista minoritário, mas presente em algumas menções dos entrevistados, atribui as dificuldades de diálogo ao desinteresse da própria comunidade com relação às obras. Para Cristina, diretora de uma das escolas da região, a baixa escolaridade da população local contribui para a apatia dos moradores no processo de reurbanização.

“Eu acho que em Manguinhos eles fazem muitas reuniões pra pelo menos esclarecer o que vai acontecer. Agora, tem assim, a falta de interesse, a falta de compreensão... é um lugar onde as pessoas tem uma escolaridade muito baixa”.

Porém, na maioria dos depoimentos, a intervenção urbana em Manguinhos é retratada como uma ação verticalizada, imposta aos moradores de cima para baixo, que não leva em conta suas reais necessidades. Para Jorge, líder comunitário local, o novo desenho da região primou pela técnica em detrimento da participação social:

“Houve muito discurso, eles apresentaram o projeto, mas não ouviram Manguinhos (...) eles optaram pela técnica, não teve nenhuma abertura pra que a gente viesse. Do meu ponto de vista houve uma participação muito pequena”.

Outra questão importante decorrente da ausência de diálogo entre poder público e moradores é a falta de informação. Quase todos os entrevistados residentes em Manguinhos apontaram a desinformação como uma das características negativas das obras do PAC. Para eles as mudanças decorrentes das intervenções não chegam ao conhecimento dos moradores, gerando indignação, confusão e perigo. O depoimento de Cátia, moradora de Manguinhos e mãe de duas crianças matriculados numa das escolas da região, espelha a opinião de diversos entrevistados sobre esse tipo de intervenção aguda, que muda o cotidiano dos moradores. Para ela a abertura

de uma rua, prestes a acontecer, implicaria um tipo de “preparo” baseado na comunicação direta entre poder público e a comunidade.

“A mudança que eu tô vendo é que eles tão abrindo uma rua sem preparação nenhuma. Porque pra mim uma rua dessa tem que ter preparação. Não avisaram a gente, morador, de nada”.

Contudo, problemas relativos ao desinteresse das lideranças locais também se mostraram, ao menos em um momento inicial, como agravantes da falta de comunicação entre poder público e moradores. Segundo Ruth Jurberg, coordenadora do Trabalho Social do PAC para o Governo do Estado do Rio de Janeiro, “*apesar das reuniões serem abertas à comunidade, os moradores não comparecem. Apenas três ou quatro lideranças comunitárias participam*” (LOBIANCO, 2012).

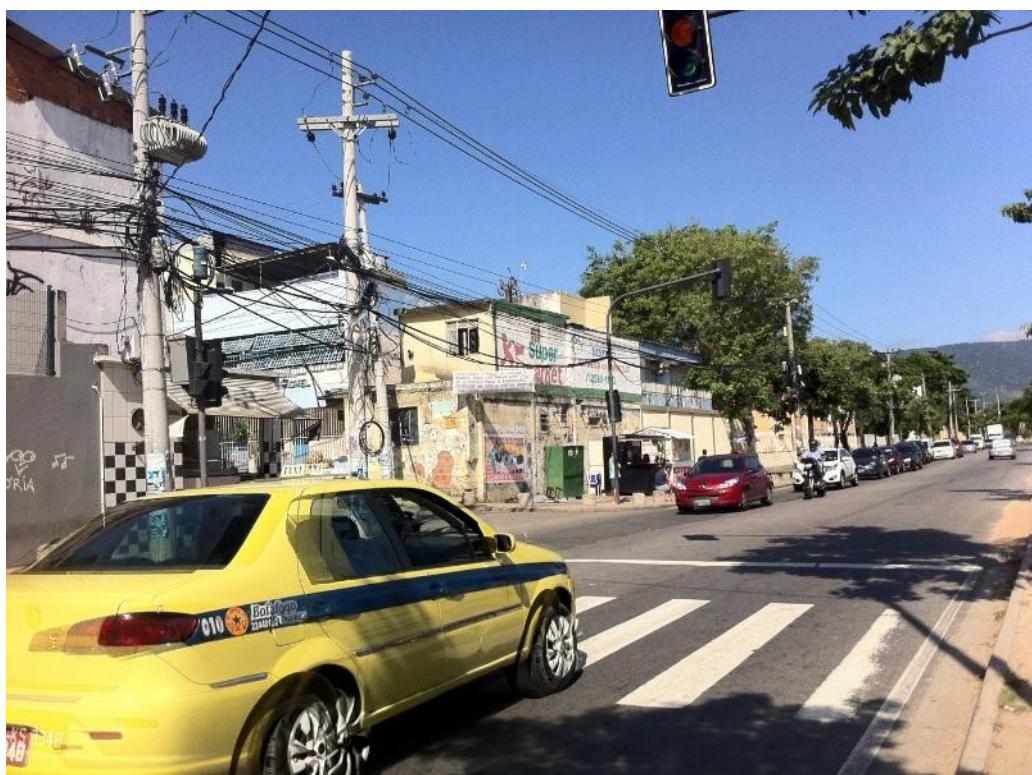
o processo de organização social em Manguinhos, orientado para a efetiva participação da comunidade na reurbanização do bairro, se articulou, a princípio, em torno dos temas da moradia e do saneamento para todos. Para as lideranças locais e moradores entrevistados, as obras do PAC não satisfizeram as reais necessidades da comunidade. A falta de diálogo com a população local aparece, nos depoimentos, como a principal causa dessa situação. Essa postura política vertical, contudo, não só frustrou os anseios dos moradores – visto que não resolveu os problemas que os mesmos consideravam mais urgentes – como também acentuou outros problemas já existentes na região.

“Na época, devido à obra toda, nós tivemos muitos acidentes, acidentes com morte. Porque eles dividiram a rua e botaram uma mureta. Nossa, muita gente ali morreu. Porque às vezes era um desvio de um carro com outro, batia na coluna, eram muitas mortes. Muitos amigos nossos morreram” (Jorge, líder comunitário).

O início das obras do PAC em Manguinhos é identificado pelos moradores como um momento crítico cujo impacto foi sentido diretamente no seu cotidiano. As mudanças ocasionadas pelas obras, e o elevado número de acidentes decorrente desse contexto, impuseram aos moradores a necessidade de se organizarem em torno do problema. Assim nasceu o *GT de Trânsito* de Manguinhos.

“Antes da chegada do PAC nós tínhamos duas passarelas – uma em frente à Fundação e outra na entrada dos 'Mandelas'. Claro que tinha essa coisa de dar a volta numa passarela cansativa e as pessoas atravessavam por baixo. Tinham acidentes também. Quando eles retiram as passarelas a gente começa a ter um número maior de acidentes. Muitos acidentes. Só em janeiro, nas duas primeiras semanas desse ano, a gente contou cinco atropelamentos com três mortes. Foi daí que a gente começou a discutir e surgiu o GT de Trânsito. E agora a gente vê de novo a programação de uma inauguração de uma nova via em que não vê sinalização chegar junto, não vê a prevenção desses acidentes chegar junto. Porque uma ação educativa poderia minimizar muitas dessas coisas” (Moema, líder comunitária).

A percepção do trânsito como um problema central para a comunidade de Manguinhos se radicaliza conforme o desenho urbano vai assumindo suas novas feições. Duas questões concretas aparecem na fala dos entrevistados: a criação de uma nova via paralela à Leopoldo Bulhões pela rua Urânos e o aumento do fluxo de veículos no entorno do Parque Linear. Em ambos os casos essas modificações são interpretadas pelos moradores como uma perigosa ameaça à sua integridade – ameaça que, por sua vez, decorreria tanto da falta de diálogo com a comunidade quanto de uma perspectiva de planejamento urbano que privilegia os veículos em detrimento do pedestre.



*Figura 7 Sinal em frente à E.M. Prof. Maria de Cerqueira e Silva*

Uma das queixas mais presentes e recorrentes entre todos os entrevistados diz respeito à inauguração de uma nova via que conectará a Leopoldo Bulhões com a avenida Dom Hélder Câmara por dentro da comunidade. Ainda sem data para inaugurar, o trânsito no sentido Bonsucesso-Benfica será direcionado para uma nova avenida paralela à Leopoldo Bulhões dando seguimento à rua Urano. Esta via, além da rota normal em direção ao centro da cidade, oferecerá uma saída, um acesso para a avenida Dom Hélder Câmara cortando parte da comunidade no setor onde foram instalados diversos novos equipamentos públicos a partir das intervenções do PAC.

Na Leopoldo Bulhões o primeiro sinal, no sentido Benfica-Bonsucesso, está situado na entrada da comunidade Samora Machel e também no ponto em que a linha férrea começa a ser elevada. Aí se inicia o parque linear, a ciclovia corre no sentido do trânsito e perpendicular a eles segue a nova via com duas faixas de rolamento em cada sentido. Ela é, naturalmente, um caminho para os moradores dessa região, seja pedestre, motociclista, ciclista e até, em alguns momentos de transito extremo, motoristas com seus carros que atravessam a calçada e a ciclovia sem pudor, apenas para “cortar caminho”.

Partindo daí para a avenida Dom Hélder Câmara, à esquerda estão alguns aparelhos de lazer que já se apresentam deteriorados denotando a falta de manutenção do espaço. Quadras, quiosques, rampas já parecem enferrujados, quebrados, fora de uso. Na sequência estão os prédios de moradia construídos durante o PAC. Do outro lado desta calçada há quiosques cimentados que chegam a ocupar toda a largura do passeio ao longo deste trecho. Ainda que pareçam abandonados, ali permanecem exigindo que todos caminhem pela rua. A primeira casa, e também um comércio, somente surge já no meio da via, de frente para o Centro de Referência da Juventude e também entrada para a praça onde estão instalados o Cine Teatro, a Biblioteca Parque, a Casa do Trabalhador e demais aparelhos. O último trecho da via tem a UPA de um lado e do outro, mais quiosques. Estes, porém, estão em pleno funcionamento e não apenas ocupam o passeio como parte da nova via com mesas e cadeiras. Um ponto de moto táxi na esquina com a avenida Dom Hélder Câmara é o último obstáculo intransponível para os pedestres que andam pela rua.

Esta via possui duas faixas de rolamento para ambos os lados e um pequeno canteiro de cimento no meio. No sentido Parque Linear – Dom Hélder Câmara, a faixa da direita está sendo ocupada, ou como estacionamento ou pelos clientes dos quiosques. Do outro lado isso ocorre somente

diante da UPA. Embora ainda não inaugurada oficialmente, algumas pessoas já trafegam pela via em baixa velocidade e até mesmo na contramão entre os pedestres que andam despreocupados. Os moradores temem que esse quadro se altere substancialmente a partir de sua inauguração, pois ainda não é possível quantificar a intensidade deste tráfego. Porém a falta de informação e, até o momento, inexistência de sinalizações, preocupam os moradores.

Por sua vez, as crianças que residem em Manguinhos também partilham da visão negativa dos adultos a respeito da infraestrutura do bairro, bem como do PAC. No relatório “Manguinhos pelo olhar das crianças”, do *Projeto Criança Pequena em Foco*, do CECIP, realizado junto a crianças de 4 a 11 anos que frequentavam a Biblioteca Parque,

as crianças falaram sobre a precária infraestrutura da favela: “Água suja” (esgoto), “Aqui é muito bagunçado, tem muito lixo, aqui é muito sujo, só a biblioteca é legal!”, “Aqui tem quadra perto da onde tinha o baile, tem pracinha quebrada e banheiros bem fedidos, onde moram os cracudos, parece até banheiro de monstro<sup>14</sup>”.

O mesmo olhar crítico pode ser constatado em relação às obras do PAC:

As crianças se mostraram muito afetadas com as remoções da obra do PAC, que estão em andamento na comunidade. Muitas casas foram removidas, a maioria para abertura de uma nova rua, e os moradores foram transferidos para conjuntos habitacionais. Elas, antes acostumadas a morar em casas, estão aprendendo a lidar com a nova realidade de morar em apartamentos, tendo outros vizinhos e novas relações a serem estabelecidas: “Os outros destruíram minha casa para construir prédios”, “Eu moro num prédio bem grande”, “Perto da minha casa tem árvore”, “Meus vizinhos são chatos”<sup>15</sup>.

Até mesmo suas possibilidades de brincar são afetadas pelo contexto de Manguinhos. A violência do trânsito figura como um dos elementos responsáveis por essas restrições. Durante as oficinas, uma das crianças nos relatou que mora em frente à “pista” e que, por ser muito perigosa, só pode brincar dentro de casa. É sobre essas representações de medo e risco que trataremos a seguir.

---

<sup>14</sup>“Manguinhos pelo olhar das crianças: diagnóstico inicial sobre uma favela do Rio de Janeiro”, p.09. (2014).

<sup>15</sup>Idem.

## Risco e violência no trânsito em Manguinhos

Em Manguinhos o trânsito é sinônimo de risco. Trata-se de um dado unânime na pesquisa, presente nos depoimentos de líderes comunitários, diretores escolares, pais de alunos, crianças e especialistas. Todos os entrevistados que moram ou circulam pela região já presenciaram, conhecem alguém ou mesmo foram vítimas de atropelamento apenas no último ano. Em diversos relatos constam menções a óbitos. Praticamente todos os entrevistados apontaram como causas desse contexto duas questões específicas: *sinalização e falta de educação*.

“Eu acho que é um grande desafio pra Manguinhos. Sinalização e educação. Eu acho que esses são os dois fatores, os vilões do trânsito aqui” (Alexandra, moradora e líder comunitária).

Em primeiro lugar, é preciso esclarecer que a categoria “sinalização” deve ser compreendida em sentido amplo, denotando todo um conjunto de dispositivos de organização e controle do trânsito. Também é preciso salientar que esses dispositivos de organização e controle, por sua vez, dialogam diretamente com outras causas e circunstâncias associadas aos problemas de trânsito – como fluxo e velocidade, por exemplo –, exploradas em conjunto com essas categorias.

Quando as menções à sinalização se referem exclusivamente ao dispositivo “semáforo” elas são mobilizadas tanto em chave positiva quanto negativa. Aparece, nesse sentido, tanto como uma crítica ao passado imediato (falta de sinalização na comunidade), quanto como um elemento de melhora da situação presente (a instalação de alguns semáforos após as obras do PAC). Mas também remete a um receio sobre o futuro (o medo de que as vias prestes a serem inauguradas o sejam sem a instalação desse equipamento).

No caso das menções negativas à sinalização, a falta de semáforos vem sempre mobilizada como um elemento chave para explicar a histórica violência no trânsito da região. Esse tipo de menção geralmente é acompanhado de rememorações sobre acidentes presenciados ou mesmo sofridos pelos entrevistados ou pessoas de seus círculos mais íntimos.

“Pra mim o maior problema é a falta de sinal. E a falta de educação. Tem muito acidente por conta disso. Acidentes com mortes e tudo. Um amigo meu foi atropelado por um ônibus e quase morreu” (Manoel morador e pai de aluno).

Ou

“Ih, eu mesma já fui atropelada tentando atravessar a rua. Isso aqui era um horror. Não tem sinal, não tem nada” (Ana, moradora e mãe de aluno).

A ausência de semáforos, contudo, não aparece mencionada apenas como crítica ao passado mais imediato da comunidade. Ela também se refere aos locais em Manguinhos que não foram alvos da reurbanização e que, assim, continuam expostos aos perigos da violência no trânsito. Jorge, morador e líder comunitário, faz um balanço sobre essa situação:

“Agora tamo tendo sinalização no Mandela 1, tamo tendo no Mandela 2 e tamo tendo ali na Varginha. E na Fundação, que não tinha. Só que a gente precisa de mais um outro, ali na Embratel, que tá tendo muito acidente. Toda hora tem acidente ali”.

Outros entrevistados citaram a colocação de semáforos como uma das maiores transformações decorrentes das obras do PAC. Como em outras circunstâncias, esses depoimentos sempre acionam o passado recente como contraponto à situação presente de Manguinhos.

“Sinal, com certeza os sinais. Depois que colocaram ficou outra coisa, não dá nem pra comparar. Antigamente o que tinha de acidente aqui você não ia acreditar. Eu mesma já vi dois acidentes ao mesmo tempo no mesmo lugar” (Luana, moradora e mãe de aluno).

Como exposto anteriormente, o tema da sinalização aparece mobilizado na chave do receio em muitas menções sobre a nova via que será inaugurada junto à rua Uranos:

“Pra nós hoje é preocupante. Até mesmo porque não tá claro pra nós como vai ser. Não tá claro pra nós a sinalização. Não adianta chegar via se não chegar sinalização. Sem chegar essa proteção mínima de organização. Não é nem proteção, sinalização não protege, mas pelo menos organiza alguma coisa” (Moema, líder comunitária).

Os depoimentos sobre a sinalização local também se referem à precariedade desse dispositivo no contexto da comunidade. Uma queixa bastante presente trata do tempo em que o sinal fica

aberto aos pedestres, considerado muito curto. Idosos e crianças costumam ser os mais afetados por essa situação.

“O trânsito não mudou nada. Vira e mexe tem acidente. Tem muito acidente aqui. E pra mim é culpa do sinal. É muito rápido. As crianças não conseguem atravessar, não dá tempo. E também tem pouco sinal. Só nos últimos seis meses eu vi foi três acidentes” (Zilda, mãe de aluno e moradora).

Ou

“Esse sinal é muito rápido. Os velhinhos sofrem pra atravessar. Já vi várias vezes o sinal abrindo e eles ainda no meio da rua” (Adriana, moradora).

O tema da sinalização, contudo, não está restrito apenas à presença ou ausência de semáforos. Para muitos dos entrevistados e pessoas com quem conversamos nas ruas de Manguinhos os acidentes de trânsito também são responsabilidade dos indivíduos. Assim, tanto motoristas quanto pedestres são muitas vezes tomados como pessoas que não respeitam os dispositivos de organização do trânsito, em especial os semáforos.

“Se as pessoas obedecessem às sinalizações o trânsito seria seguro. Então eu acho que tem desrespeito quanto a isso, tanto de carros quanto dos pedestres também. Porque tem faixa, é uma via que não tem quase buraco, tem sinalização direitinho, onde você tem que entrar. Só que as pessoas não respeitam. Nem um nem outro, nem o carro – porque os carros andam aqui que nem loucos – nem o pedestre – que atravessa em tudo quanto é lugar” (Cristina, diretora).

O comportamento dos motoristas é abordado de maneira singular em muitos depoimentos. Apesar das duras críticas dirigidas a esse grupo, a maioria dos entrevistados procurou relativizar suas condutas tendo como justificativa outro problema histórico da região: a violência. Para uma parcela expressiva de entrevistados os motoristas não respeitam a sinalização devido à “má fama” local, o que deixaria as pessoas com medo de, por exemplo, parar no semáforo vermelho.



Figura 8 *Sinal próximo à E.M. Prof. Maria de Cerqueira e Silva*

“O ponto crítico são os sinais. Alguns motoristas que passam por aqui, eles ainda tem essa visão de que aqui é perigoso, que só tem que andar a mais de cem por hora, passar o mais rápido possível, e aí acontece isso, eles avançam o sinal e acontece esse tipo de problema” (Rosângela, diretora).

O depoimento de Rosângela articula o medo da violência a outro sério problema do trânsito local: a velocidade. Para diversos entrevistados a soma do medo com a velocidade seria a grande responsável pela imprudência de muitos motoristas. Trata-se de uma situação tão arraigada, com efeitos tão concretos, que apenas o semáforo não surtiria resultados, exigindo outras medidas como a presença física de um policial ou guarda municipal para impor obediência. No depoimento de Manoel morador e pai de um aluno matriculado numa escola local, esta questão é crucial:

“Eu saindo da escola eu vi um menino sendo atropelado. Foi atropelado por um carro. Os motoristas são imprudentes. Até devido à má fama do local. Passa correndo pra se salvar e mata uma criança. Sinalização eletrônica ninguém respeita. Se tivesse um policial ali teria evitado, mas só tem polícia na entrada da favela”.

Por outro lado, alguns entrevistados acreditam que medidas que visam combater a violência em Manguinhos também atuam como fatores determinantes de acidentes no local. A implantação

de uma Unidade de Polícia Pacificadora (UPP) na região é apontada como um fator responsável pelo aumento do fluxo dos carros na região. Segundo o argumento desses entrevistados, o aumento desse fluxo se deve ao fato de que, com a UPP, mais veículos passaram a transitar pela região, aumentando os riscos de acidentes.

“É um lugar que as pessoas evitam parar. As pessoas têm muita dificuldade em atravessar, mesmo com o sinal parado. O que as pessoas falam é que é o medo da via. E que depois da UPP isso diminuiu. Hoje você vê que é uma via mais movimentada. Antes ninguém queria passar nem queria parar. Hoje a gente vê um trânsito muito grande” (Rosa, diretora).

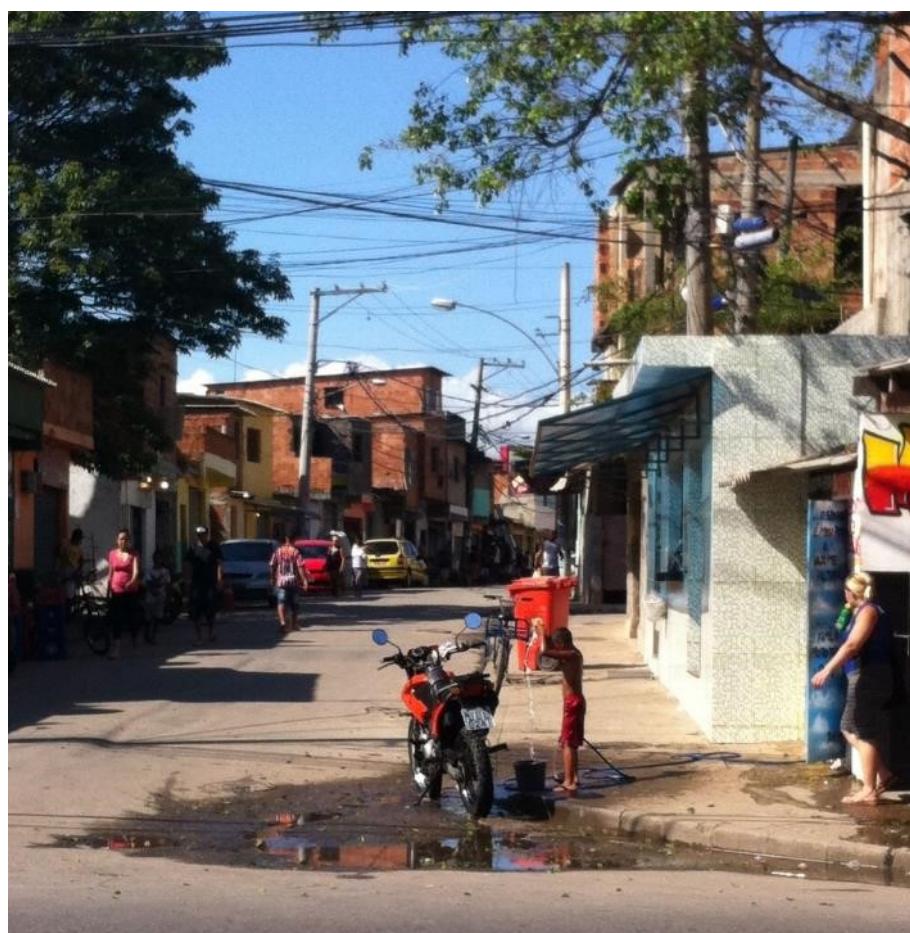


Figura 9 *Entrada do Mandela I*

O aumento do fluxo e a velocidade dos veículos no bairro de Manguinhos, em associação com o medo sentido pelos motoristas quando passam pela região, requer outros dispositivos de organização e controle do trânsito. Medidas como a adoção de radares ou a instalação de lombadas figuram em muitos depoimentos colhidos durante as entrevistas e entre diversos transeuntes abordados nas ruas do bairro.

“Nossa preocupação é o trânsito. Depois que liberar a outra pista – porque a gente tá só com a pista de ida pra Bonsucesso – como é que vai ficar isso daí? Eu acho que a gente precisaria de um radar, uma lombada, a gente tem que diminuir mais, porque tem motorista que não respeita, avança o sinal. Porque ali é uma pista reta, nego já vem voado, principalmente carro e moto” (Jorge, líder comunitário).

Outro tema recorrente entre moradores da região são as motocicletas, particularmente a conduta dos mototaxistas. Essa percepção figurou com muita força sobretudo entre as pessoas que abordamos nas ruas de Manguinhos. Para elas, os mototaxistas são problemáticos tanto por conta do volume quanto por seu comportamento no trânsito. Além de serem muitos, em constante circulação não só pelas vias mais movimentadas, mas também dentro das comunidades, os mototaxistas são acusados de desrespeitarem sistematicamente as regras do trânsito, causando inúmeros transtornos para os pedestres, para outros motoristas e para si próprios.

“Essas motos não respeitam ninguém. Toda hora tem acidente. O pior é o mototáxi. Eles só faz o que quer. Pra eles não tem lei não” (Rosalvo, morador).

Indagados sobre as constantes queixas dos moradores, os mototaxistas foram unânimes em afirmar que eles são as principais vítimas do trânsito desordenado de Manguinhos. Para alguns membros da classe, os automóveis e ônibus que circulam na região não respeitam os motociclistas, como é possível constatar no depoimento abaixo.

“Nós somos os que mais sofrem aqui. Vários amigos já morreram. Porque aqui os carro e os ônibus não quer nem saber. Vão jogando pra cima mesmo e as moto que se vire. Às vezes nessa alguém que tá passando também acaba pagando o pato. Mas a gente se ferra muito. Até mais que eles”. (Alexandre, mototaxista).

A sensação de perigo iminente que caracteriza os depoimentos dos entrevistados perpassa diversas circunstâncias e agentes. Essas narrativas destacaram o caráter violento do trânsito em Manguinhos enfatizando o papel dos motoristas nesse contexto. No capítulo seguinte trataremos de aspectos relativos ao pedestre e seus costumes e práticas locais.

## Comportamento, cultura local e suas influências no trânsito

No curso da pesquisa nos deparamos com uma série de depoimentos e presenciamos diversos comportamentos dos moradores de Manguinhos com implicações diretas na dinâmica do trânsito. Boa parte desses aspectos, senão todos, estão associados à organização da vida local, porém, é preciso reforçar, um tipo de organização contingencial, que dialoga diretamente com as possibilidades e dificuldades da estrutura social na qual esses moradores se viram historicamente inseridos. Especialmente no caso do trânsito, que, como nos lembra a socióloga Mila Lobianco, sempre foi marcado por um caráter de "provisoriedade" imposto aos moradores:

“Acho que o trânsito, a gente pode pensar um pouco nesse sentido, da provisoriação, o caráter provisório constante que as pessoas vivem. Porque o trânsito pode ser pensado como acessibilidade, mas a provisoriação que eles vivem é uma coisa que inviabiliza a fixação de certos comportamentos”.

A despeito dessa variante comportamental, a atitude dos pedestres é comumente enquadrada pelos entrevistados como uma conduta imprudente, que não respeita – como no caso dos veículos – os dispositivos de controle e organização do trânsito. Segundo Gustavo, transeunte que abordamos durante uma de nossas imersões de campo, esse comportamento imprudente figura como uma das principais razões dos atropelamentos na região:

“Cara, é complicado. Porque não são só os carros que fazem besteira. Muita gente aqui não quer nem saber de sinal, de faixa, de passarela. O pessoal sai atravessando mesmo, não tão nem aí pro perigo. Junta isso com a velocidade dos carros e você começa a entender porque tem tanto atropelamento por aqui”.

Essa percepção é partilhada por muitos dos nossos entrevistados formais. Rosa, diretora de uma escola da região, alerta para essa perigosa configuração de maneira similar, sem deixar de assinalar a influência negativa que esse comportamento dos adultos exerce sobre as crianças do bairro:

“A gente percebe às vezes um comportamento – não é porque é aqui, isso a gente vê de um modo geral – de atravessar de um modo errado. A gente educa com o exemplo, né?

Se você está com uma criança e atravessa querendo enfrentar um carro que tá vindo, você está ensinando a criança que é assim que deve fazer. E a gente vê muito disso. Vão mesmo e o carro que tem que esperar. E o carro a mesma coisa, passa mesmo com o sinal fechado”.



*Figura 10 Obra da rua nova*

Já para Rosângela, também diretora de outra escola local, existe uma conexão evidente entre o comportamento dos veículos e as estratégias assumidas pelos pedestres em Manguinhos. Para ela existe uma mútua influência, uma reciprocidade no desrespeito aos dispositivos de organização e controle do trânsito:

“É recíproco. O problema não é só de uma das partes. Os pedestres pensam 'ah, o carro não vai parar, não vai adiantar nada atravessar no sinal, então a hora que der eu vou atravessar'. Então tem que considerar isso”.

Em inúmeros depoimentos que colhemos parece haver uma perspectiva sobre a imprudência do pedestre que se baseia numa espécie de antecipação sobre a imprudência do motorista. Sob esse ponto de vista, os dispositivos de organização e controle do trânsito, como os semáforos, parecem exercer papel meramente figurativo em um meio caótico onde ninguém se respeita. Essa percepção é reforçada na fala de Manoel morador e pai de um aluno matriculado numa das escolas da região. Para ele,

“pode ter faixa, pode ter sinal. Mas não adianta nada porque ninguém confia que os carros vão parar. Ninguém tem garantia disso, porque eles não param mesmo. Nem em frente à escola. Então, as pessoas atravessam em qualquer lugar”.

Porém, existem outros fatores para a suposta imprudência dos pedestres que não dizem respeito nem a essa presunção de desrespeito dos motoristas, nem à falta de equipamentos de organização do trânsito. Ao contrário, estão conectados à falta de sensibilidade do poder público quanto a melhor localização desses equipamentos. Sobre esse ponto nenhum exemplo é mais evidente do que a sinalização em área escolar. Para Zilda, mãe de uma aluna matriculada na Escola Municipal Professora Maria de Cerqueira, esse é um problema crucial na intervenção urbana de Manguinhos:

“Eu acho que eles tem que colocar o sinal no lugar certo pra atravessar. Porque tem sinal na escola, o sinal tá ali. Só que o sinal tá mais pra lá e a escola tá ali. Então as crianças vão atravessar ali, em frente a escola e não no sinal. Daí os carros acabam acertando uma criança”.

Não apenas os semáforos, mas também outros importantes dispositivos criados para garantir a segurança dos pedestres na região, como as passarelas, parecem padecer dessa mesma característica, como bem lembra Jorge, líder comunitário local:

“A passarela foi mal projetada. Botaram ela num ponto que era mais distante de onde as pessoas passavam. Então as pessoas tinham preguiça de ir lá, então elas aproveitavam, passavam pelo buraco e já saíam no meio da pista”.

Esse tipo de crítica constante entre os moradores de Manguinhos é endossada pelos especialistas em trânsito com quem conversamos ao longo da pesquisa. Para um técnico da CET-Rio, existe uma grande diferença entre educar e adestrar o pedestre, sendo esta última perspectiva, infelizmente, muito presente nas práticas dos planejadores urbanos:

“Muitos planejadores urbanos pensam apenas em 'treinar' o pedestre para proteger eles do grande predador que é o automóvel. Um desenho urbano mais democrático tem que levar em conta que educar não é adestrar o pedestre”.

Para Clarisse, pesquisadora do *Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento* (ITDP), essa constante tentativa de adestramento do pedestre surte efeitos negativos numa intervenção urbana, muitas vezes criando mais problemas que solucionando, pois ignora as linhas de desejo da comunidade, como vimos nos depoimentos de Zilda e Jorge, logo acima. Segundo Clarisse,

“não adianta fazer oito faixas pra cá e ter uma sinalização com semáforo. Isso não vai fazer com que seja mais seguro. Inclusive porque a população nem sempre atravessa só no lugar do semáforo. E não é porque é mal-educado, não, é porque tem as linhas de desejo das pessoas. Então as campanhas de educação ignoram as linhas de desejo, elas tentam impor o adestramento da população”.

De fato, inúmeros aspectos precisam ser considerados quando uma intervenção urbana dessa monta é realizada em um local cuja organização da vida coletiva é historicamente marcada pela provisoriação – da parte do poder público – e pelo improviso – como estratégia dos moradores. Até mesmo o período de obras acaba surtindo efeitos práticos, demarcando modos de agir e implicando em estratégias diametralmente opostas às que se deseja quando do fim da intervenção urbana. Como bem salienta Manoel morador da região,

“devido o tempo que isso aqui tá parado o pessoal se acostumou a andar no meio da rua. Até se acostumar de novo muita gente vai ser atropelada”

Outros comportamentos, próprios da cultura local, acabam por interferir diretamente na organização do trânsito, trazendo prejuízos aos pedestres e motoristas. Um exemplo bastante comum tem relação com o uso que muitos moradores fazem de suas calçadas, que ocupam, em diferentes contextos, qual fossem uma “extensão de suas casas”. Dessa peculiaridade local surge, não raro, a necessidade do pedestre andar no meio da rua, expondo-se ao perigo dos veículos.

“A comunidade é complicada, porque as pessoas acham que a calçada é a extensão das suas casas. Então aqui nessa calçada por exemplo, o pessoal bota cadeira na rua, tem uma bicicleta parada no meio da calçada. Então você quer passar, se tem carrinho de bebê ou é cadeirante, fica ainda mais perigoso” (Rosângela, diretora).

As calçadas comumente também são obstruídas pelo comércio informal. Dependendo da localidade, e nesse caso, geralmente, nas mais movimentadas, as "barraquinhas" tomam conta

das calçadas, obrigando os pedestres a se deslocarem pelo meio da rua. Em uma de nossas incursões de campo visando observar o trânsito local, observamos essa característica e indagamos alguns transeuntes sobre essa situação. O depoimento de Micaela espelha a opinião de diversos moradores como ela:

“Ah, essas barraquinhas atrapalham a gente. Às vezes tamo com criança e tem que andar no meio da rua, os carros passando. Eu até gosto do comércio, das coisas que eles vendem, mas essa parte de andar na rua porque não tem lugar na calçada eu não gosto não”.



*Figura 11 Nova via com os traillers na calçada*

Outro tema muito abordado entre os entrevistados, sobre os elementos externos que influenciam na organização do trânsito, consiste na presença de animais em meio à via pública. Muitos moradores tradicionalmente criam animais como porcos, cabritos, cavalos. Considerando a dinâmica local, especialmente a conduta dos motoristas, esse elemento da cultura local sem dúvidas pode ocasionar acidentes na região. Como nos lembra Cristina, diretora de uma escola de Manguinhos,

“Tem os animais que ficam soltos. Uns cavalos aí na pista... eu vejo muito porco, galinha, até cabrito. Na estação é cheio de porquinho. Noutro dia eu tive que parar. Se o carro tá grudado em você, o risco de bater é muito grande”.

Para outros entrevistados a reurbanização da região é capaz de interferir em alguns comportamentos, criando uma nova relação com o trânsito. Rosângela, diretora escolar, aponta a criação de espaços próprios para a travessia, por exemplo, como um grande ganho da intervenção. Nesse caso, o papel do novo desenho urbano exerce um poder pedagógico e torna mais segura a vida dos pedestres – sobretudo em comparação com estratégias improvisadas que vigoravam antes da intervenção, como o costume de abrir buracos nos muros da linha do trem para travessia.

“Facilitou muito a vida das pessoas. Inclusive daqui ter acesso à Suburbana, porque até tinha, mas a gente tinha que passar no meio da linha, aí quebravam, abriam os buracos. E agora melhorou, tanto na questão da segurança, né, e a abertura de um espaço próprio pra isso. Criar um espaço próprio pra travessia, isso melhorou muito”.

Cristina, outra diretora escolar do bairro, considera que o processo pedagógico das intervenções pelas quais passa Manguinhos se solidificará com o tempo, tão logo as pessoas se acostumem com o novo desenho urbano. Ela acredita, como vemos no depoimento logo abaixo, que intervenções desse tipo são capazes de incutir uma nova visão de mundo nas pessoas e, com isso, modificar seu comportamento.

“Eu acho que tudo é uma questão de adaptação. O novo às vezes assusta. Quando veio a ideia do PAC eles ficaram assustados e depois eles agora moram nos prédios. É tudo uma questão de adaptação. Até a própria questão do sinal, das passarelas. No Brasil tem essa coisa de dizer que 'não pega', mas é fundamental o trabalho de educação. Por exemplo, se tivesse um guarda de trânsito controlando a região, talvez, com o tempo, nem precisasse mais de guarda porque as pessoas já teriam se educado... Esse tipo de coisa muda a questão da visão de mundo deles e até de comportamento”.

## Insegurança no entorno escolar

Por conta dos objetivos da pesquisa, a delimitação do nosso campo etnográfico, realizado entre os meses de julho e setembro de 2014, esteve circunscrita à rua Leopoldo Bulhões, onde se localizam as escolas e creches que pesquisamos, e as ruas internas que circunscrevem essas unidades. Entre pais de alunos e diretores escolares, todos foram unânimis em apontar o entorno das suas escolas como os pontos críticos de Manguinhos. Ainda que muitos dos problemas apontados pelos entrevistados refletem os problemas do bairro como um todo, tratá-los numa análise à parte nos parece a opção mais adequada para subsidiar futuras intervenções mais pontuais, centradas na segurança dos alunos e de seus responsáveis. Isto posto, nossa primeira tarefa é a de compreender o perfil dessas unidades escolares. Em seguida, vamos analisar os problemas do trânsito na região à luz do contexto escolar. Finalmente, traremos as representações de algumas crianças, alunas da Escola Municipal Professora Maria de Cerqueira, sobre o trânsito em Manguinhos, estabelecendo um diálogo com a opinião de outros entrevistados, mas, sobretudo, dos especialistas em trânsito.

O universo escolar que pesquisamos é composto pelo Espaço de Desenvolvimento Infantil Doutor Domingos, que atende 229 crianças entre 1 e 5 anos de idade; pela Creche Municipal Manguinhos, com 150 crianças entre 1 e 4 anos; pelo Ciep Presidente Juscelino Kubitschek, com 1.300 alunos entre 6 e 17 anos; e, por final, a Escola Municipal Professora Maria de Cerqueira, que atende 1.000 crianças entre os 4 e os 11 anos. Trata-se de um universo composto por quase 3 mil alunos, todos moradores da região, em que mais da metade é formado por crianças. Isso em apenas uma única rua. Levando em consideração tudo o que já foi exposto sobre os problemas da região e, especificamente, o diagnóstico dos educadores e pais de alunos de que o entorno das escolas constitui o ponto crítico do trânsito no bairro, não seria exagero afirmar que a situação presente em Manguinhos é gravíssima. Uma das diretoras escolares entrevistadas resume bem o quadro:

“Eu considero o entorno perigosíssimo. Especialmente pras crianças. Porque eu não sei qual é a velocidade permitida aqui, não sei se tem algum controle, mas os carros andam muito rápido e tem muita criança atravessando a rua o tempo todo”.

Já Rosângela nos contou que, em cerca de quatro meses, aconteceram três atropelamentos de alunos matriculados na escola que dirige, em horário de entrada e saída de turno. Quase um atropelamento por mês. E é possível que outros tenham ocorrido sem que tenham chegado ao conhecimento da direção.

“O aluno também é imprudente, criança, jovem, não acha nada perigoso, é impulsivo. Mas o desrespeito dos carros... Nós já tivemos atropelamento aqui do início do ano pra cá, assim, de alunos nossos, nós já tivemos três. Um à noite e dois no período manhã-tarde. Um a gente sabe que foi avanço de sinal do ônibus. A menina estava na faixa, com sinal fechado pros carros, aberto pra ela, e foi atravessar. O ônibus veio e avançou o sinal, jogou ela longe. Ainda bem que foi só de raspão, só quebrou o braço. Porque se acertasse em cheio seria fatal”.

Nesse contexto onde o risco é a regra, acidentes fatais acontecem. Cristina, outra diretora, conta sobre o atropelamento de um ex-aluno de oito anos de idade.

“Pra mim o entorno é muito perigoso. Enquanto eu estive aqui nenhum aluno nosso sofreu acidente, mas aconteceu com uma criança que já tinha saído daqui, que não era mais aluno. Tinha de 7 pra 8 anos. Foi no início das obras. Estava sozinho, foi atropelado e infelizmente veio a falecer (...) vira e mexe tem alguma coisa no trânsito aqui perto da escola, umas freadas... hoje atropelaram um cachorro”.



*Figura 12 Calçada na  
Av. Leopoldo Bulhões*

Rosa revela que foi obrigada a abandonar a entrada principal da sua escola e mudar a saída e entrada dos alunos para os fundos do prédio, sob alegação de que essas mudanças foram necessárias para garantir a segurança das crianças na escola sob sua direção.

“Só nessa rua tem várias escolas, uma creche. São pontos críticos. Essa saída, a gente tem esse problema aqui. É uma saída que a gente considera perigosa, porque muitas crianças vão sozinhas, saem correndo, brincam um com o outro, a gente nem vê. Então a gente faz a saída e entrada dos alunos aqui na parte de trás, dos fundos. Alguns pais até reclamam, mas a gente considera muito perigoso. É uma questão de segurança da criança mesmo. Porque a pista é uma coisa terrível. A gente já teve acidente com aluno e até com funcionário”.

Nenhuma das diretoras das três escolas e da creche situadas na rua Leopoldo Bulhões considera o entorno de suas unidades educativas seguro. Em seus depoimentos, que espelham as considerações de outros entrevistados, temas como desrespeito dos motoristas, avanço de sinal, imprudência, excesso de velocidade, se misturam perigosamente à impulsividade e ingenuidade das crianças. Mais que diagnósticos episódicos, o depoimento das diretoras nos remete a uma crítica sobre um tipo de desenho urbano concebido tendo como preocupação central os veículos e não os pedestres. Essa visão é compartilhada por Diana, moradora do bairro, que acredita que os arquitetos, engenheiros e urbanistas

“pensaram em fazer pista mas não pensaram nas crianças. Vê só, perto da escola mesmo, aquele sinal. O sinal é aqui e a escola fica lá. Por que não botaram o sinal em frente a escola? As pessoas atravessam lá...”.



*Figura 13 Foto tirada por uma criança de seis anos que participou das oficinas do projeto: as crianças tem que andar pelas ruas pois não há calçada.*

A questão da sinalização, como esperado, é apontada como um elemento central no trânsito do entorno das escolas em Manguinhos. E as menções à sinalização quase sempre são acompanhadas por referências à má conduta dos motoristas, mas também, com menor ocorrência, à certa imprudência do pedestre. As menções à sinalização também se refletem ora associadas à falta, ora à má utilização do equipamento.

“Antes não tinha nenhum sinal, os carros passavam direto, muito rápido. De vez em quando a gente ficava sabendo de casos de atropelamento perto da escola. Aí a gente ganhou esse sinal. Acho que tem uns dois anos, foi no início da obra. Eu acho que tem mais ou menos isso. Mas mesmo assim é um lugar que as pessoas costumam evitar. Porque às vezes fica muito tempo pra poder atravessar, o sinal demora muito. E também por medo da via” (Rosa, diretora).

Má sinalização, desrespeito dos veículos, imprudência dos pedestres. Um quadro por si só grave, mas ainda mais perigoso quando se adiciona um grupo de quase três mil jovens e crianças, sendo mais da metade desse grupo situado na faixa etária entre 4 e 11 anos. Trata-se de um contexto que não estimula uma cultura do trânsito saudável porque é incapaz de fixar certos comportamentos devido à inexistência ou mau uso dos equipamentos. Ao contrário,

impele muitas vezes aos moradores a adoção de estratégias improvisadas que procuram antecipar minimamente a imprevisibilidade do trânsito local.

“Criança é criança, né? Muitas vezes a criança não precisa nem atravessar a rua pra ir pra casa. Mas a gente sabe que a criança muitas vezes faz o que dá na cabeça - “ah, vamo ali comprar um doce” - e atravessa. E a gente não tem como premeditar isso e infelizmente acontece. Muitas vezes a culpa não é da criança. O sinal tá fechado e de repente o carro bum! É a insegurança que tem. Aí não adianta só ensinar pra criança atravessar só no sinal vermelho, porque no sinal vermelho o carro pode passar. Então tem que ensinar a ela outras manobras que podem ser feitas, de aguardar que pare o carro, por exemplo” (Moema, líder comunitária).

Dispositivos básicos de organização e controle do trânsito são raros ou inexistentes. Em diversas ocasiões, diretores, líderes comunitários e pais de alunos mencionaram a ausência de simples placas sinalizando ao motorista a entrada de uma zona escolar. A presença de guardas municipais também foi bastante reivindicada especialmente entre os diretores de escola.

“As escolas não têm aquela sinalização na rua avisando 'olha, daqui a 50 metros, daqui a 60 metros, nós temos uma escola'. Pra reduzir, ir mais devagar. Não tem isso. Também não tem um guarda municipal ou policial” (Jorge, líder comunitário).



Figura 14 Avenida Leopoldo Bulhões

Muitos entrevistados cultivam certa esperança quanto ao papel das crianças como agentes pedagógicos e sua influência sobre uma cultura do trânsito mais saudável em Manguinhos. No caso das diretoras, todas foram unânimes em ressaltar o caráter “multiplicador” das crianças, isto é, como, a partir do que se ensina a elas, é possível ensinar também aos adultos. A transferência de conhecimento se dá no exercício da vida prática, de forma espontânea, porém, não raro, contundente. A criança aprende e “cobra” dos adultos a internalização desses novos comportamentos. Como Rosângela:

“Eu acho que a criança acaba contribuindo. Uma vez eu levei uma criança daqui pra passear. Aí ela falou assim pra mim 'não sei o que lá da faixa, não sei o que lá da faixa'. E eu fiquei pensando 'essa menina quer uma faixa de cabelo?'. Aí quando a gente passou mais perto ela falou 'é aqui que a gente tem que atravessar', apontando pra faixa de pedestres. Então o aluno sabe, por exemplo, que tem que ficar verinho na hora de atravessar... então são coisas que eles acabam cobrando os adultos”.

Mas o que será que pensam as crianças de Manguinhos sobre o trânsito do seu bairro? Que representações fazem de sua comunidade? Quais suas preferências em termos de trajetos? Como classificam suas possibilidades de mobilidade? Esses e outros temas são o objeto do próximo tópico.

## Trânsito, mobilidade e a perspectiva das crianças

Como descrevemos nas notas metodológicas deste relatório, durante o mês de agosto realizamos oito oficinas com alunos do primeiro ano do ensino fundamental da Escola Municipal Professora Maria de Cerqueira, com idade entre seis e sete anos. As oficinas consistiram em 1) atividade lúdica na qual as crianças formavam um trenzinho – simulando um ônibus – e se deslocavam pela sala reagindo às placas de sinalização do trânsito apresentadas pelas facilitadoras; 2) atividade de desenho sobre o que as crianças mudariam em Manguinhos caso fossem "governantes"; 3) atividade de desenho retratando o trajeto das crianças da casa até a escola; 4) atividade fotográfica na qual as crianças receberam uma máquina descartável para registrar o que quisessem no seu percurso da casa até a escola; 5) atividade de reconhecimento e avaliação de cenas que retratavam diversos problemas do trânsito e do bairro como um todo. Algumas dessas atividades foram trabalhadas em mais de uma oficina. A partir do material elaborado pela equipe do CECIP durante as oficinas visamos responder algumas questões. A primeira delas consiste no grau de compreensão das crianças sobre o trânsito, entendido como um conjunto de signos que remetem a estruturas, agentes e regras variadas. A segunda questão se refere ao trânsito como um tema concreto, isto é, como ele é percebido pelas crianças de Manguinhos a partir de suas próprias experiências no bairro. A terceira questão trata da mobilidade, mais especificamente dos elementos que facilitam ou dificultam o deslocamento das crianças no trajeto casa-escola.

### *O léxico do trânsito:*

Uma de nossas preocupações era compreender a extensão do conhecimento das crianças sobre o trânsito. Nesse sentido, cabia investigar se o tema lhes era familiar; se era percebido como um sistema que envolve diferentes atores e estruturas; e se os signos e regras próprios ao trânsito eram reconhecidos pelas crianças. A importância em medir essas questões reside justamente no fato de que é a partir de sua compreensão que as crianças se mostram capazes de apresentar uma visão crítica do trânsito.

Uma das formas que encontramos para medir essa percepção foi a brincadeira da simulação de uma viagem de ônibus, mencionada acima. Durante a dinâmica a facilitadora ficava fora da fila, apresentando algumas placas de trânsito que indicavam os movimentos que deveriam ser feitos pelo “ônibus”, como sinal vermelho, curvas, lombadas, guarda de trânsito e sinalização

de escola. Constatou-se que os alunos reagiram corretamente a todas as placas apresentadas, reconhecendo seu significado e antecipando as expectativas de ação previstas em cada tipo de sinalização. Dessa forma, as crianças demonstraram que dominavam o código abstrato do trânsito e os comportamentos concretos prescritos por cada um desses códigos. Mas seria o inverso também verdadeiro, isto é, estariam as crianças aptas a reconhecer, a partir do registro de determinados comportamentos, a obediência ou a violação do código abstrato do trânsito?

Essa questão pôde ser devidamente analisada a partir dos resultados obtidos em outra dinâmica oferecida nas oficinas, que consistia na interpretação e avaliação das crianças sobre uma série de situações retratadas em fotografias a elas apresentadas pelas facilitadoras. As fotografias retratavam problemas cotidianos relacionados ao trânsito, como veículos avançando o sinal, motociclistas sem capacete, carros estacionados nas calçadas, etc. A seguir alguns exemplos de reações das crianças a algumas das fotografias que apresentamos:

\* *Avenida Leopoldo Bulhões*: “Os carros não deixam passar”.

\* *Pessoas atravessando*: “Quando eu estava vindo da escola e o ônibus não parou e a menina caiu”.

\* *Calçada*: “Tem motoqueiro na calçada, não pode”.

\* *Sinal fechado*: “Não pode passar no vermelho, aqui acontece muito isso”.

\* *Sinal amarelo*: “É quase pra parar”.



Figura 15 Crianças durante oficina realizada pelo Projeto Criança Pequena em Foco

Um dado importante sobre a reação das crianças e as respostas que elas formularam diz respeito aos variados graus de compreensão sobre essas situações/comportamentos e sua relação com as condutas prescritas pelo conjunto de signos do trânsito. Além de demonstrarem capacidade de compreender seus elementos objetivos – como o significado das cores do semáforo ou a infração do motociclista na calçada – também fizeram associações mais complexas, de cunho estritamente subjetivo, como nas fotografias retratando a Av. Leopoldo Bulhões ou pessoas atravessando a rua. No primeiro caso, na foto da Leopoldo Bulhões, a avenida foi associada diretamente com a imprudência dos automóveis, que “não deixam passar”. Já sobre outro registro, que retratava pessoas atravessando a rua, um aluno estabeleceu a livre associação entre este ato e o risco de atropelamento, narrando um episódio que testemunhou, no qual “o ônibus não parou e a menina caiu”.

Um dado interessante sobre a dinâmica das fotos, e que pode ter alguma serventia para futuras ações envolvendo as crianças, é que, apesar de reconhecerem os problemas representados nas fotografias que lhes mostramos, quando elas eram chamadas a classificar esses registros como “bom” ou “ruim”, o parâmetro utilizado pelos alunos tinha caráter meramente afetivo. Ou seja, o que classificavam, após apontarem os problemas, era o espaço em si – e o que isto representava para eles. Assim, embora reconhecessem como incorreto o fato de uma motocicleta estar na calçada, a classificação da fotografia era positiva quando, por exemplo, o lugar retratado era “perto da casa da minha tia”, quando “eu jogo bola ali”, entre outros exemplos. No caso de uma aluna, que colou uma “carinha feliz” em uma dessas fotografias, registramos o seguinte diálogo:

Aluna: “Vou colar no feliz”.

Facilitadora: “Por quê”?

Aluna: “Porque aparece a minha casa”.

O desempenho mais que satisfatório dos alunos, crianças entre 6 e 7 anos, sobre o léxico do trânsito, também pode ser constatado em aspectos menos óbvios relacionados ao trânsito. Em especial, as considerações sobre violência e risco iminente contidas em algumas de suas formulações. Estas, por sua vez, estão nitidamente refletidas em experiências concretas, que se dão seja a partir do próprio testemunho, seja com base em uma espécie de "história oral" contemporânea, por meio da qual parentes, vizinhos e amigos partilham considerações sobre o trânsito. São essas percepções, adquiridas por meio da experiência concreta ou transmitida, que gostaríamos de analisar a seguir.

*Representações da “pista”:*

De acordo com as diretoras de escola que entrevistamos, praticamente todos os seus alunos moram próximos dos locais onde estudam. Quase todos vão a pé, acompanhados por responsáveis, e poucos necessitam atravessar a Avenida Leopoldo Bulhões – ou mesmo outras vias movimentadas – para chegarem nas escolas. Apesar disso, a “pista”, como chamam a avenida, lhes é bastante familiar, sendo uma das causas dessa familiaridade o fato de associarem esta via com seus locais de estudo, já que estes se situam em suas margens. A pista também é dotada de familiaridade para esses alunos porque, além de margear suas escolas, também constitui um importante ponto de acesso, eventualmente utilizado por elas em alguns deslocamentos, mas também porque é quase que necessariamente um espaço cuja passagem é quase obrigatória para seus pais e adultos próximos a elas. Estão, portanto, submetidas ao convívio direto com a pista, mas também ao escrutínio negativo dos pais a respeito da via, quando da narrativa de algum episódio violento – como aqueles exaustivamente narrados anteriormente em diversas passagens anteriores desse relatório.



*Figura 16 "A pista" em foto tirada por uma criança*

Não seria exagero afirmar que, apesar da tenra idade e dos limites à autonomia de circulação próprios de sua faixa etária, essas crianças possuem um cabedal significativo de impressões sobre a “pista”. Dessa maneira, poucos argumentos seriam mais significativos que um episódio ocorrido logo no primeiro contato das crianças com o tema, por ocasião da primeira oficina. As facilitadoras anunciaram às crianças que elas simulariam o percurso de um ônibus, quando, de forma totalmente espontânea, os alunos se uniram em coro e começaram a cantar a seguinte música:

*“Motorista, motorista,  
olha o poste, olha o poste,  
não é de borracha, não é de borracha,  
vai bater, vai bater”*

Nessa primeira consideração, de cunho espontâneo, o ônibus foi associado diretamente a uma situação de perigo, percebido como um fator de risco que tem na imprudência do motorista seu elemento central. Essa perspectiva sobre o trânsito não se apresenta, entre as crianças, apenas como elemento simbólico de uma cantiga moderna infantil. Trata-se de um ponto de vista que se confirma também objetivamente nas descrições que as crianças fazem sobre ele. Nelas, além da representação do risco, existem menções concretas a questões diretamente relacionadas a este fator, como a extensão do tráfego local; o volume e o fluxo dos veículos; e a precariedade do pedestre em face desses elementos. Em uma de nossas oficinas, quando solicitamos que descrevessem o trânsito, obtivemos respostas como:

“O trânsito é grandão”.  
“Um monte de carro passa”.  
“Não tem lugar pra passar”.

Essa perspectiva se reforça quando tratam da Avenida Leopoldo Bulhões, que é diretamente associada por elas ao entorno escolar. Durante uma atividade ocorrida na terceira oficina, no dia treze de agosto, as crianças foram estimuladas a responder o que havia perto da escola. A “pista” surgiu imediatamente como elemento de vizinhança e foi descrita como um lugar composto por “carro, moto e sinal”. Outras definições da pista caminharam no sentido de reforçar a ideia do risco como seu elemento definidor. Durante as curtas entrevistas em vídeo que fizemos junto às crianças, essas descrições pautadas na ideia do perigo foram novamente mobilizadas por elas. Perguntadas sobre como é a “pista”, obtivemos respostas como:

“É muito perigoso, porque quando tá verde os pessoal vai, mas os carros não param”.

“Tem que dar a mão pra mãe porque senão o carro pode atropelar”.

Em outra oportunidade, pedimos para as crianças desenharem a “pista”. Diversos desenhos retratavam um intenso fluxo de carros, que era assistido por pessoas aguardando na calçada. À pista, antes descrita como “carro, moto e sinal”, foi adicionado o elemento humano, que parece ocupar um papel totalmente passivo na relação que estabelece com ela. Há uma noção implícita de desconforto, quase de antagonismo, que se reforça nas explicações fornecidas pelas próprias crianças a respeito de seus desenhos:

“A pista é perigosa”.

“Demora a atravessar”.

“Os carro passa o sinal”.

Todas essas considerações partem da perspectiva do pedestre, que ora sente dificuldade em se locomover – porque “demora a atravessar” –, ora é exposto ao perigo – porque os automóveis “passa o sinal”. Essa percepção antagônica que situa em lados opostos o trânsito e as pessoas, denotando a falta de integração do pedestre no desenho urbano, atinge seu ponto forte em alguns relatos que exploravam diretamente situações de risco, vividas ou presenciadas pelas crianças.

“É porque tinha um ônibus andando, depois o carro atrás bateu e a mulher conseguiu sair porque no carro sempre tem um saquinho branquinho pra ajudar a viver”.

Ou

“O carro atropelou a moto e o homem se machucou um pouquinho”.

Outro aspecto interessante da narrativa das crianças diz respeito aos protagonistas de algumas histórias que retratam situações-limite no trânsito. Nos depoimentos abaixo essas situações são descritas tendo como personagens principais indivíduos caracterizados por certa noção de fragilidade: a criança saindo da escola e um casal de idosos:

“Um dia, saindo da escola, apertamos o botão pra passar, mas o botão não estava funcionando, aí o carro passou e a gente gritou 'ô moço!' e ele quase atropelou a gente”

Ou:

“Outro dia tinha um velhinho e uma velhinha que tavam atravessando e o moço buzinou, mas eles não ouviram e o caminhão quase atropelou eles”.

O contraste entre a fragilidade dos personagens – a criança e o idoso – e as noções de perigo implícitas às menções sobre velocidade, imprudência e desrespeito, constituem certo padrão nas narrativas das crianças. É preciso levar a sério as imagens escolhidas por elas quando tratam da violência no trânsito. Sua sensibilidade diferenciada no que tange ao tratamento desse tema não pode ser ignorada ou tomada em sentido alegórico. A escolha desses personagens, a estrutura de suas narrativas, a estética das suas imagens, são elementos sofisticados que ilustram uma mensagem bastante clara a respeito do trânsito em Manguinhos. Conforme tivemos a oportunidade de notar ao longo de suas considerações, o medo, o risco, a violência e o desrespeito são tópicos constantes nas suas descrições. Entretanto, como veremos a seguir, nem só de veículos se constitui a percepção das crianças sobre o trânsito. A elas coube também algumas considerações sobre mobilidade.

#### *Mobilidade, casa e escola:*

O tema da mobilidade foi elaborado pelas crianças à luz do seu trajeto casa-escola. Quase todas elas fazem esse percurso a pé e acompanhadas por um responsável. Algumas utilizam bicicleta como meio de transporte. Entre as crianças que entrevistamos, apenas uma precisa atravessar a Avenida Leopoldo Bulhões para chegar na escola. Portanto, é preciso levar em consideração que seus percursos privilegiam, na maior parte das vezes, os deslocamentos que realizam no interior das comunidades. Quando perguntadas sobre como são esses trajetos, muitas crianças contaram que em algumas partes das comunidades “*passa carro, moto, bicicleta, táxi*”, enfatizando a presença de um fluxo interno que, embora de menor magnitude, não deixa de impor certos riscos. Relatos sobre medo de atropelamento no caminho de casa até a escola, lembranças de acidentes ocorridos próximo a casa de parentes, e até mesmo a vitimização por atropelamento vivida por uma aluna no interior da comunidade reforçam essa perspectiva.



Figura 17 Plantas: bonitas, mas impedem o uso da calçada. Foto tirada por uma criança

Entretanto, a segurança viária não se mostra o elemento principal da narrativa das crianças quando está em questão o percurso que fazem diariamente da casa para a escola. Muito embora não deixem de mencionar esse tema, as crianças concentraram sua atenção nas dificuldades intrínsecas ao seu percurso, enfatizando tanto circunstâncias em que seu deslocamento é dificultado por certas barreiras quanto aspectos que tornam seu trajeto pouco aprazível. De certa forma, a percepção das crianças sobre o trajeto casa-escola está em perfeita sintonia com alguns aspectos levantados por Cláisse Linke, pesquisadora do ITDP, entendidos como cruciais para se pensar qualquer sistema de mobilidade: barreira, conforto, poluição e segurança (que trataremos no próximo capítulo).

No primeiro caso, a questão das barreiras se revelou uma das preocupações mais fortes das crianças. De acordo com Cláisse, “*a forma como se organiza o sistema de mobilidade pode criar uma barreira física ou pode oferecer mais permeabilidade, mais fruição*”. Essa noção não passa desapercebida pelos meninos e meninas de Manguinhos. Um dos motivos de grande indignação entre eles é justamente uma grade instalada numa calçada da rua Leopoldo Bulhões.

“Tem que tirar aquela grade! Eu não sei pra que serve, fica no meio da calçada”.

Ou

“Eu não gosto da grade. É ruim pra passar”.

Em diversas passagens, as calçadas aparecem no discurso das crianças à luz dos obstáculos que elas encontram e que dificultam sua livre circulação. Elas apresentam críticas à falta de permeabilidade citada por Cláisse em relação ao tema das barreiras. Evidentemente, as

calçadas também costumam ser retratadas como um lugar de segurança, uma zona que as mantém fora do perigo iminente dos veículos. Talvez seja justamente essa uma das razões pelas quais os obstáculos na calçada – como a grade acima citada – apareçam com certa regularidade na fala das crianças em tom crítico.

“A calçada é cheia”!

Ou:

“Tem carro na calçada”.

No que tange aos temas do "conforto" e da "poluição", as crianças são veementes ao destacar a presença do lixo nas ruas, o esgoto a céu aberto, mau cheiro, o rio poluído, entre outras questões semelhantes. Esses elementos foram constantemente retratados em diversos desenhos e registros fotográficos feitos pelas crianças. Em uma de nossas oficinas, uma aluna que havia desenhado, entre outras coisas, um monte de lixo, nos explicou que

“Precisa ajudar a reciclar todos lixo e ajudar com a água... porque tá acabando a água do mundo”.

Outra criança, que também abordou esse tema em um dos seus desenhos, se mostra desapontada por ter crescido em um ambiente caracterizado pela presença de lixo na rua. O inegável tom de frustração contido na sua fala decorre de uma perspectiva de mudança que não se confirmou. Afinal, quando ela era “pequenininha”, achava que um dia sua rua seria limpa, sem lixo.

- Estou desenhando a rua sem lixo.
- Por quê?
- Porque o país está com muito lixo na rua e isso me deixa triste porque quando eu era pequenininha eu achei que a rua seria limpa, mas não é.



*Figura 18 O lixo: muito presente na fala das crianças e uma menina fotografou o rio perto da sua casa.*

De fato, o problema do lixo é retratado como um elemento central do trajeto das crianças. Em muitos casos, ele é diretamente associado ao ato de se deslocar, como podemos perceber nas respostas das crianças quando lhes mostramos uma foto que retratava uma pilha de lixo numa rua de Manguinhos:

“Eu passo por aí”.

Ou:

“Eu passo de bicicleta aí”

Finalmente, a questão da segurança emerge no discurso das crianças atrelada ao tema da violência, quando então policiais, sequestradores, tiroteios, e toda sorte de “gente má” emerge num cenário historicamente marcado pelos conflitos relacionados ao mundo do crime, em especial, ao tráfico de drogas. Uma das crianças chegou a afirmar que “tiro é natural”. Outra disse que o que menos gostava na comunidade era “gente má”. Não só o crime propriamente dito, mas também a presença das forças de segurança nas comunidades assustam as crianças,

que fizeram alusões a tanques de guerra, fotografaram veículos da UPP, e até manifestaram desejos como o de um “mundo mais bonito e sem polícia”, como registrado no diálogo abaixo:

- Onde você mora?
- Na Coréia.
- O que tem de ruim?
- Porcos, cavalo e os tanques que ficam atrás das árvores.
- E como poderia ser melhor?
- Ser mais lindo e sem polícia.

Não há como ignorar o peso desse contexto na vida das crianças de Manguinhos, assim como na vida de seus pais. Tanto o impacto daquilo que é vivido como daquilo que é ouvido, da tensão que absorvem através da sua família, amigos ou que vivenciam diretamente, contribuem para que a rua seja quase sempre percebida pelas crianças como um lugar de perigo, de ameaça. O acúmulo de violências sofridas cotidianamente por elas e pelas pessoas que as rodeiam ajudam a compor uma imagem muito ruim sobre sua própria comunidade, influenciando suas expectativas, incindindo nas estratégias de deslocamento e na sua relação com o espaço público.

- Estou desenhando eu indo pra casa.
- E o que mais você quer mudar no mundo?
- Ficar pertinho da minha mãe e nunca querer que o estranho me pega.



*Figura 19 A "gaiola" que fica no meio da calçada e atrapalha a circulação: uma criança questionou o porquê dessas estruturas e fotografou.*

...

É notável a sensibilidade das crianças quanto a um tema aparentemente pouco familiar para meninos e meninas entre seis e sete anos de idade. Suas considerações retratam o contexto do trânsito em Manguinhos de maneira tão eficiente quanto a dos adultos. De certa forma, não seria exagero afirmar que sua concepção sobre o problema é até mais abrangente, pois as crianças falam de mobilidade, enquanto os outros entrevistados se ativeram, em sua maioria, a uma visão do trânsito em sentido estrito. As crianças constituíram o único grupo na pesquisa que acionou questões como o lixo, as barreiras nas calçadas, a interferência da violência nas estratégias de deslocamento dos pedestres – e não dos carros –, foram as únicas que retrataram as obras do PAC sob o ponto de vista do obstáculo ao deslocamento, e também as únicas a fazer menções afetivas sobre o seu bairro. Os resultados dessa pesquisa comprovam o equívoco da velha máxima “isso não é assunto de criança”. Podemos e devemos aprender com elas.

## Considerações finais

De um modo geral, os diversos problemas do trânsito em Manguinhos apontados pelos entrevistados parecem decorrer, em sua maioria, de duas questões centrais. A primeira se refere a uma perspectiva de reurbanização que privilegia o deslocamento de veículos em detrimento de um sistema de mobilidade. A segunda diz respeito ao caráter verticalizado da intervenção, imposta à população e por isso alheia às suas necessidades e linhas de desejo.

A primeira questão interpela o modelo conceitual do novo desenho urbano de Manguinhos e diz respeito à diferença crucial entre "trânsito" e "sistema de mobilidade". No primeiro caso, temos uma concepção mais restrita, centrada em problemas e soluções referentes ao deslocamento de veículos – como fluidez e congestionamento, por exemplo. Já um "sistema de mobilidade" é de ordem mais abrangente e considera o trânsito propriamente dito como apenas mais uma das partes de um conjunto integrado. Trata-se, portanto, de uma perspectiva que não submete o pedestre aos veículos, mas que, ao contrário, deve ser

"considerada como um conjunto estruturado de modos, redes e infraestruturas, constituindo um sistema complexo. Assim, um fator determinante para a performance de todo o sistema é como as suas partes se encaixam, o que está diretamente relacionado com o nível de interação e compatibilidade entre agentes e processos intervenientes no sistema" (Ministério das Cidades, 2006:49).

Para Clarisse, pesquisadora do Instituto de Política de Transportes e Desenvolvimento (ITDP), um sistema de mobilidade deve considerar as formas pelas quais o trânsito, isto é, o deslocamento de veículos, afeta a vida dos moradores, alterando sua qualidade de vida. Segundo ela, quatro elementos devem ser considerados: "segurança viária", "poluição"; "barreira" e "conforto".

"O trânsito geralmente é entendido como trânsito de carros, congestionamento, enfim, deslocamento de carros. Mas pensando assim de uma forma mais ampla, de um sistema de mobilidade de um modo geral, tem várias questões que afetam diretamente os moradores de uma área. Tem questões relacionadas à **segurança viária** – a forma como o trânsito está organizado em relação à velocidade, em relação a pontos de interação

com a população que vive no entorno e que, obviamente, pode ser benéfica ou maléfica do ponto de vista de segurança viária. O segundo ponto é a **poluição**. Uma área com maior volume de tráfego de um modo geral é uma área que gera mais poluição, principalmente materiais poluentes. Materiais particulados e poluentes. Não tô falando aqui de questões como gás de efeito estufa – mas de um tipo de poluição que tem impactos locais que afetam a vida das pessoas. Isso é bem claro. Tem questões relacionadas com **barreira**, isto é, a forma como se organiza o sistema de mobilidade pode criar uma barreira física ou pode oferecer mais permeabilidade, mais fruição. A forma como o trânsito se organiza pode oferecer mais ou menos mobilidade. (...) Talvez também uma questão de **conforto**... uma área onde tem muito pedestre passando, uma área interessante, digamos, uma área que tem uma velocidade mais baixa, que as pessoas se sentem à vontade, que as pessoas querem estar, uma área confortável para se estar, também se torna uma área mais segura. Porque tem mais olhos na rua, mais gente na rua. Ao passo que uma área em que tem carro passando rápido, de alta velocidade, que tem um volume grande de tráfego, menos gente vai passar ali, se torna um lugar menos interessante pra se estar. Menos confortável e também menos seguro, porque tem menos pessoas ocupando ali aquele espaço”.

Para a pesquisadora Mila Lobianco, da FGV, o novo desenho urbano de Manguinhos foi idealizado para facilitar o trânsito e não propriamente a vida das pessoas que residem no bairro. A abertura de vias à custa das desapropriações, como no caso da rua Urânos, é tomada como um exemplo de intervenção que privilegia a circulação de veículos em detrimento dos moradores.

“Se você for perceber, em todas as comunidades que tiveram intervenções do PAC existem construções monumentais, que podem ser vistas a longa distância, do helicóptero, do avião e que você vê de diferentes pontos da cidade. Uma certa espetacularização da integração. Então em Manguinhos você tem a elevação da via-férrea, no Alemão você tem o teleférico, na Rocinha tem aquela ponte do Oscar Niemeyer, na Providência outro teleférico... e todas têm essa questão da acessibilidade, todas estão ligadas a isso, transporte e mobilidade. Mas é uma mobilidade que precisa abrir espaços e artérias para a circulação. Uma circulação que implica a retirada das pessoas que estão naquele lugar. É assim, pra cidade fluir mais. Você tem aquela obra na Urânos, as pessoas estão desesperadas porque as obras estão impactando muito as casas – só que vai facilitar o trânsito, no seu sentido mais restrito”.

A segunda questão, referente ao processo verticalizado que marca as obras do PAC em Manguinhos, esteve presente no discurso de praticamente todos os entrevistados, fossem eles líderes comunitários, diretores de escolas, pais de alunos ou especialistas do trânsito, da saúde ou de estudos urbanos. Além disso, no curso da imersão etnográfica, presenciamos, em algumas reuniões entre moradores e representantes do poder público, a relação hierarquizada estabelecida entre esses atores. A cientista social Mila Lobianco, que também esteve presente em algumas dessas reuniões, resume a situação da seguinte forma:

“Tem essa coisa constante, a gente sempre vê isso nas reuniões, designarem representantes que não têm poder de decisão. E as pessoas estão muito cansadas disso. As pessoas precisam ser ouvidas. Quando quer inaugurar a obra o cara não vai lá?”

Um técnico do Centro de Educação para o Trânsito da CET-Rio conecta essas duas matrizes dos problemas do trânsito em Manguinhos ao associar a criação de um ambiente hostil para o pedestre com a falta de participação popular. Isto porquê o tipo de planejamento urbano que privilegia o deslocamento de veículos necessariamente prescinde da “visão de quem realmente utiliza o espaço”, imperando a técnica sobre a vivência.

“Não se pode criar um ambiente hostil para o pedestre, que é mais vulnerável, e apenas determinar regras e comportamentos pra prevenir o perigo. Então a gente acha importante fortificar o espaço urbano pra criar um ambiente que seja mais democrático, onde todos possam conviver de forma mais harmoniosa. O grande diferencial seria fazer uma reurbanização que contasse com uma grande participação da população. Fazer um projeto em que realmente a gente construa uma intervenção viária com a participação ativa da população e não só a visão do técnico, a visão da prefeitura, não só a visão do empresário, mas a visão de quem realmente utiliza o espaço”.

De fato, grandes problemas decorrem dessas duas perspectivas adotadas durante a intervenção urbana de Manguinhos. Problemas reais e palpáveis para toda a população. Da prevalência do trânsito sobre um sistema de mobilidade decorrem questões urgentes como o alto fluxo de carros, vias de alta velocidade cortando o bairro, fluidez de veículos em detrimento de pessoas, semáforos com tempo de sinalização muito curto, exposição ao perigo de atropelamento, entre outros graves transtornos. Já o caso da imposição do projeto de intervenção urbana sem ouvir a população acarretou, por exemplo, descompassos entre a instalação de equipamentos e as

linhas de desejo da população, abertura de vias em locais considerados impróprios pelos moradores, falta de instrumentos de prevenção e informação ao público, investimento em setores tidos como não prioritários e, sobretudo, frustração e desconfiança entre a população. Em meio a esses problemas, a situação das crianças que frequentam as escolas e creches do bairro, especialmente aquelas situadas na rua Leopoldo Bulhões, é definida por moradores, pais de alunos, líderes comunitários e diretoras como, no mínimo, alarmante. As perspectivas quanto ao futuro próximo também são pouco otimistas, especialmente no que tange aos transtornos trazidos com a inauguração das novas obras no bairro. Ainda que muitos dos locais tenham apontado melhorias significativas após a instalação de alguns semáforos – visto que antes não havia nenhum – a vida dos moradores de Manguinhos parece ser percebida pelas autoridades públicas como apenas mais um empecilho a ser resolvido para a melhor circulação dos veículos.

Duas descobertas se mostraram centrais para a compreensão do marco zero explorado nesta pesquisa. A primeira delas se refere aos efeitos negativos de uma intervenção urbana verticalizada, que não contempla o diálogo com os moradores da região. Muito embora os projetos do PAC sejam concebidos de forma a incorporar certo nível de participação social, o que se viu na prática, ao menos no caso de Manguinhos, foi o alijamento quase total dos moradores nos processos decisórios em torno das obras. Não é por menos que a falta de diálogo foi um tema presente na fala de quase todos os entrevistados e apontado pela grande maioria como um dos elementos mais nocivos dessa intervenção. O ostracismo relegado aos moradores de Manguinhos foi associado pelos entrevistados a diversos efeitos negativos no cotidiano do bairro. Em primeiro lugar, ao não se valer de uma real consulta pública, reivindicações históricas como moradia digna e saneamento para todos ficaram em segundo plano na consecução das obras do PAC. A falta de diálogo também se desdobrou de forma nociva em diversas intervenções, em especial aquelas relacionadas à sinalização, onde foi possível observar um total desconhecimento acerca das linhas de desejo dos moradores da região. Além disso, à população local não se deu sequer o direito de saber o que acontecia em seu bairro. Informações básicas sobre a destinação de certas obras, sobre como os moradores deveriam proceder diante de tais modificações, ou mesmo o que esperar do futuro no bairro, têm sido reiteradamente negadas aos moradores de Manguinhos. Como resultado, perigo, incerteza e caos se tornaram as características marcantes desse marco zero. É possível que esse contexto tenha influenciado a percepção restrita dos entrevistados quanto ao tema da mobilidade no bairro, geralmente relacionada à circulação dos veículos e às estratégias defensivas dos pedestres quanto ao volume, velocidade e desrespeito inerentes a essa mesma circulação. Essa perspectiva limitada acerca da mobilidade, que a transforma em sinônimo de fluxo de veículos,

não é compartilhada, entretanto, por outro grupo social de suma importância para o futuro de Manguinhos: as crianças do bairro. Eis aí a segunda descoberta que gostaríamos de ressaltar neste relatório. As crianças que participaram da pesquisa demonstraram um olhar sofisticado sobre o conceito de mobilidade. Em seus depoimentos, desenhos e fotografias notamos a presença de elementos relacionados à sua livre circulação pela cidade e ao prazer de ocupar o espaço público. O tom defensivo dos adultos, quase sempre relacionado ao medo de ser atropelado, assume, no discurso dessas crianças, um viés mais ativo e crítico, centrado no bem-estar do pedestre. A rua deixa de ser concebida como lócus de veículos e passa a assumir um papel crucial na sociabilidade daqueles que vivem no bairro.

A importância em se ouvir as crianças se mostrou evidente ao final dessa pesquisa. Em primeiro lugar porque é inegável o grau de conhecimento que elas possuem a respeito do trânsito em suas mais diferentes esferas. São capazes de compreender o significado e função das sinalizações, identificam problemas nem sempre óbvios relacionados ao trânsito e mobilidade, são conscientes de seus direitos como pedestres, bem como dos impedimentos ao exercício desses direitos. Possuem, portanto, um cabedal sensível, crítico e complexo sobre essa realidade, o que significa que detêm um conteúdo importante que pode ser repassado. Não é coincidência que o caráter multiplicador do seu conhecimento foi enfatizado por diversos interlocutores como uma fonte paupável de transformação, em um claro reconhecimento do espírito crítico, interpretativo e criativo como atributos das crianças enquanto seres sociais. Contudo, o quadro só se completa com outro elemento: os pais e demais familiares foram retratados pelas crianças sempre do ponto de vista do exemplo: “meu pai usa capacete”; “meu irmão me leva pela calçada”; “meu pai não avança o sinal”. O elemento familiar, alçado à categoria de exemplo de conduta, também se mostra, num sentido inverso, como elemento de cobrança. Em inúmeras declarações dos pais de alunos que entrevistamos figuravam narrativas acerca da vêmência dos filhos quanto ao respeito pela sinalização, por exemplo. Atravessar na faixa de pedestre, esperar o sinal verde, entre outras cobranças, demonstram a disposição das crianças para ensinar os adultos, bem como dos adultos em ouví-las. Nesse sentido, é possível afirmar que uma das poucas certezas decorrentes da pesquisa está na concepção da criança não como mera potencialidade de futuro, - isto é, nas expectativas sobre um indivíduo em formação - mas como potência presente, ativa, capaz de transformar concretamente seu meio social.

## 10

### BIBLIOGRAFIA

- ALVES; R.; BISPO, S.; CALCINHA, M. *Promoting Sustainable Mobility in Home to School Journeys in a Small and Medium Sized Cities. Case study of Castelo Branco.* International Conference on Sustainable Urban Transport and Environment Proceedings. Paris, 2011.
- ARRUDA, F. *Imaginários Infantis Sobre A Cidade: Uma Alfabetização Cultural.* Cadernos de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo. 2014.1.
- BARTHOLL, Timo. *Movimento social urbano e PAC-Manguinhos (Rio de Janeiro): mobilização de baixo, desmobilização e repressão de cima.* ANPUR, 2013.
- BLACK, C; COLLINS, A; SNELL, M. *Encouraging walking: the case of journey-to-school trips in compact urban areas.* Urban Studies, 2011. N. 38:1121-1141.
- BRANQUINHO; SOARES; SILVA. *Percepção de elementos do trânsito por alunos do ensino fundamental em uma capital brasileira: o caso de João Pessoa-PB.* Revista dos Transportes Públicos, nº 134. (2013).
- BROWN, B. et al. *Gender differences in children's pathways to independent mobility.* Children's Geographies, 2011. vol. 6 (4): 385–401.
- CECIP. *Manguinhos pelo olhar das crianças: diagnóstico inicial sobre uma favela do Rio de Janeiro.* 2014.
- FARIA, E. O.; BRAGA, M.G.C. *Proposta para minimizar os riscos de acidentes de trânsito envolvendo crianças e adolescentes.* Ciência & Saúde Coletiva, 4 (1): 1999, p. 95-107
- FERNANDES, T. M.; COSTA, R.G. *As comunidades de Manguinhos na história das favelas no Rio de Janeiro.* Revista Tempo, Vol. 19 n. 34 (2012).
- FERNANDES, T. M. & GAMA-ROSA, R. C. *Histórias de Pessoas e Lugares. Memórias das comunidades de Manguinhos,* Rio de Janeiro, Editora Fiocruz:2009.
- FREIRE, L.; DE LUNA E SOUZA, M.; *Trocando o pneu com o carro andando: Uma etnografia do processo de intervenção do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) no Complexo de Manguinhos,* Relatório Final de Pesquisa, Rio de Janeiro, IFCS/UFRJ:2010.
- LO BIANCO, Mila. *O PAC-Manguinho: política urbana, usos e representações da cidade.* CPDOC. Rio de Janeiro: 2011.
- MADUREIRA, J. L. et al. *A construção de redes sociais de Manguinhos frente ao desafio da desterritorialização das políticas públicas.* FIOCRUZ, 2009.
- MALHO, M. J. *A criança e a cidade. Independência de mobilidade e representações sobre o espaço urbano.* Congresso Português de Sociologia., 2003.
- MARTINS, M.F.A.; DEBORTOLI, J.A.O.; TEIXEIRA, M.S.; ARRUDA, A.E.. *O Lugar da Infância no Centro da Cidade de Belo Horizonte: Um Estudo sobre os usos e Apropriações dos Espaços de Três Praças no Centro de Belo Horizonte.* In: 12º ENCUENTRO DE

GEÓGRAFOS DE AMÉRICA LATINA, 2009, Montevideu. Encuentro de Geógrafos de América Latina. Montevidéu, abr. 2009.

MATOS, A. P., PEREIRA, B., SOUZA, S., BASTOS, D., & COSTA, J. A. *Descrição do Trajeto Casa-Escola. Estudo Com Crianças de Três Escolas Públicas*. In P. Pereira, S. Vale, & A. Cardoso (Eds.), Livro de Atas do XI Seminário Internacional de Educação Física, Lazer e Saúde (SIEFLAS). Perspetivas de Desenvolvimento num Mundo Globalizado (pp. 12-21). Porto: Escola Superior de Educação, Instituto Politécnico do Porto, 2015.

PESSOA, A. *Manguinhos como pôde ser: A inacabada dinâmica urbana de um bairro carioca*. Dissertação de Mestrado. Rio de Janeiro, ProUrb/UFRJ:2006

PIVETTA, Fátima et al. *Saúde, Ambiente & Políticas Públicas: Uma Leitura Do PAC Manguinhos-RJ*. XI Congresso Luso Afro Brasileiro de Ciências Sociais, 2011.

SILVA, K. S.; LOPES, A. S.; SILVA, F. M. *Atividade física no deslocamento à escola e no tempo livre em crianças e adolescentes da cidade de João Pessoa, PB, Brasil*. R. bras. Ci e Mov. 2007; 15(3): 61-70.

SOUZA, S., PEREIRA, B., MATOS, A. P., SILVA, A., SANTOS, E., SOUZA, L., SANTANA, P. V. *O deslocamento ativo no trajeto casa-escola em adolescentes de uma escola secundária de São Luís/MA/Brasil*. In P. Pereira, S. Vale, & A. Cardoso (Eds.), Livro de Atas do XI Seminário Internacional de Educação Física, Lazer e Saúde (SIEFLAS). Perspetivas de Desenvolvimento num Mundo Globalizado (pp. 154-164). Porto: Escola Superior de Educação, Instituto Politécnico do Porto. 2015

WAISELFISZ, J. J. *MAPA DA VIOLÊNCIA 2013: Acidentes de Trânsito e Motocicletas*. Rio de Janeiro 2013

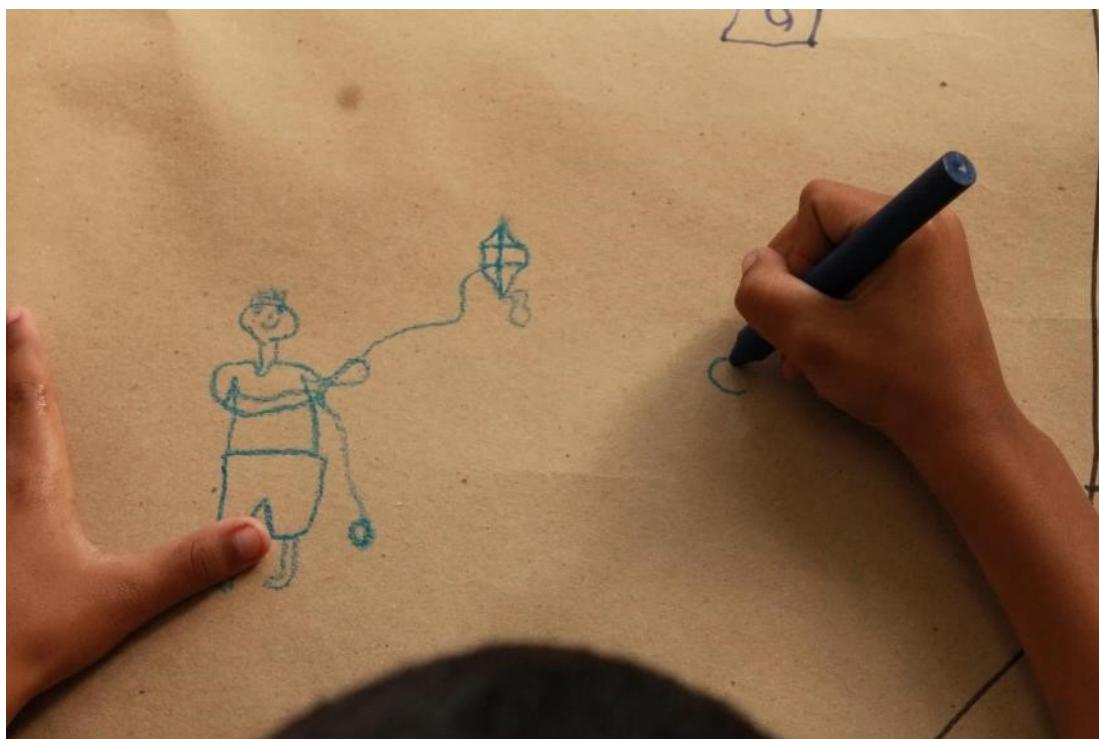
**11**  
**Registro fotográfico**



Atividade de oficina – 14 de julho de 2015



Atividade de oficina – 14 de julho de 2015 – Guilherme



Atividade de oficina – 14 de julho de 2015



Atividade de oficina – 21 de julho de 2015



Atividade de oficina – 21 de julho de 2015 – Isabelly e Raquelley

Atividade de oficina –  
21 de julho de 2015

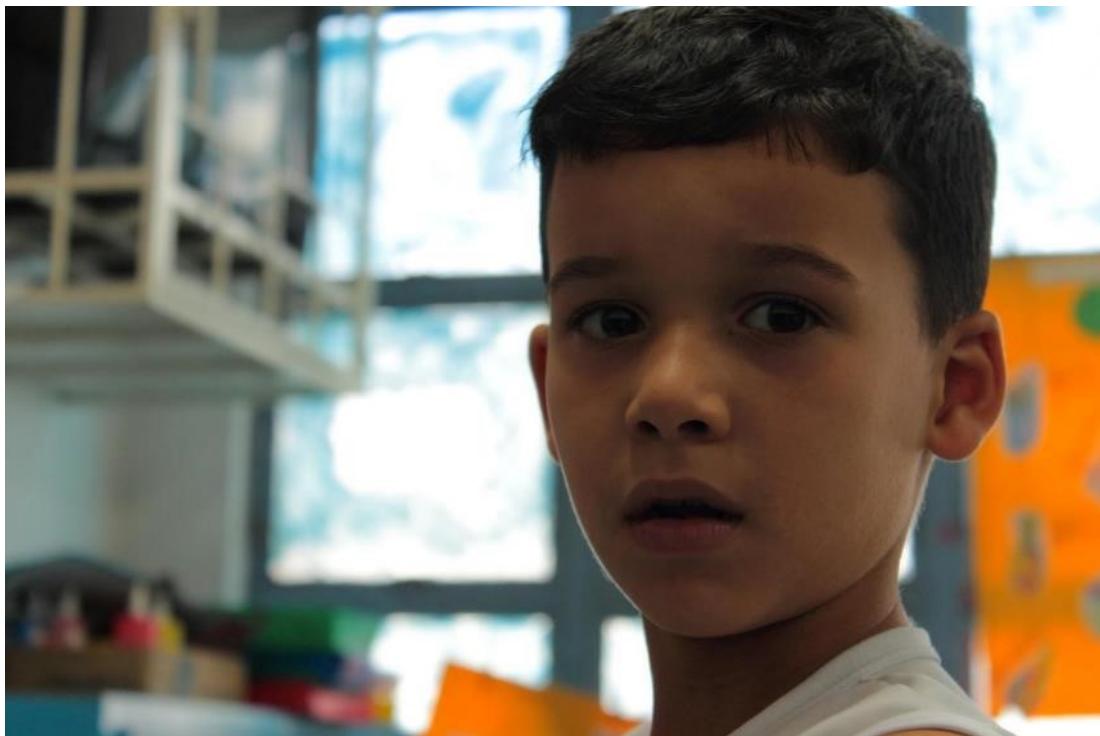


Atividade de oficina –  
21 de julho de 2015 - Adryan





Atividade de oficina – 21 de julho de 2015



Atividade de oficina – 02 de agosto de 2015



Atividade de oficina – 02 de agosto de 2015 – Adenilson



Atividade de oficina – 02 de agosto de 2015



Atividade de oficina – 02 de agosto de 2015



Evento Leopoldo pela paz –  
30 de agosto de 2015





Casa da Mulher – Manguinhos



UPA na nova via. Ao fundo a avenida Dom Hélder Câmara – Manguinhos



Estação de Manguinhos, rua Leopoldo Bulhões.



Família de porcos do lado de fora da Estação de Manguinhos



Nova via observada desde a Estação de Manguinhos.



Bifurcação da nova via. A via oferecerá sequência para conectar-se com a avenida Dom Hélder Câmara ou seguir junto à rua Leopoldo Bulhões em direção à Benfica



Sinal em frente à entrada da comunidade Samoura Machel  
e em frente à nova via



Nova via ao passar pela linha férrea elevada



Nova via e cano d'água jorrando de terraço para o passeio.

## **12. Anexo**

### **Comentários Fátima Pivetta – Laboratório Territorial de Manguinhos**

Muito interessante o levantamento dos dados de acidentes e mortes de Manguinhos: ter dado nenhum é uma informação fundamental.

Página 25 - Comunidades de Manguinhos: nós, do LTM, trabalhamos com as comunidades reconhecidas pelos moradores como Manguinhos, e que não incluem as que são colocadas na divisão dada pelas UPPs (Arará, Parque Herédia de Sá e Horácio Cardoso).

Atualmente, nós trabalhamos com 16 comunidades, pois incluímos DSUP e CCPPL, às pré PAC:

1. Amorim/Parque O.Cruz
2. Parque Carlos Chagas
3. Samora Machel
4. Nelson Mandela
5. Embratel
6. CONAB/Vitória de Manguinhos
7. Mandela de Pedra
8. CHP2
9. Parque João Goulart
10. Vila Turismo
11. Vila União
12. Ex-Combatentes
13. Comunidade Agrícola
14. V. São Pedro.
15. DSUP
16. CCPPL

Comunidade Agrícola e V. São Pedro não se reconheciam como Manguinhos antes do PAC, por isso não constam do mapa do sítio do LTM e nem no livro da Tania e Renato.

A Saúde da Família, mapa no anexo, opera com outra divisão do território que é por micro área atendida por cada equipe, e são 13. Agora incluíram a CCPPL, mas não está nesse mapa.

O mapa do nosso site está desatualizado, pois é pré PAC.

A demarcação do território de Manguinhos é uma controvérsia sempre. Nós da Fiocruz discutimos sempre quando falamos sobre isso, pois o poder público fragmenta a área setorialmente: saúde, educação, segurança, etc. Tem o decreto de 1988 que tem a delimitação do bairro, mas nem pra prefeitura acho que vale mais.

A referência à Manguinhos como Faixa de Gaza era pré PAC-UPP. Acho que vocês poderiam refazer essa redação colocando isso, e fazendo observação que os confrontos voltaram a partir de 2015.

Sugiro colocar nas legendas das fotos acervo, nome do fotógrafo, data e fonte, quando não é de vocês mesmo. Como exemplo:

FOTO II.6 – Saneamento e calçamento no COHAB Samora Machel. Abril, 2009. Acervo LTM. Foto Mariza Almeida.

Página 34: ... desinteresse das lideranças/pessoas...: essa é uma fala controversa e é a visão de gente de fora e do governo, pois o governo estadual acabou com o Comitê de Acompanhamento do PAC, organizado pelo Fórum Social de Manguinhos, inclusive com ameaças. Isto referenciamos no Relato Fotográfico de 2012. Nós acompanhamos o Fórum e formulação do Regimento Interno do Comitê proposto pelos moradores e que foi negado pelo Cabral. Houve uma intensa participação, organização de debates com os responsáveis pelo PAC, pesquisadores, etc. O pessoal queria participar, e aí o governo não topou.

O GT Trânsito, se vocês estão falando do que eu, Fatima, participei, não se formou no início do PAC. Foi formado no âmbito do CGI em 2015, quando iria entrar em funcionamento a via Urano e adjacências.

Nas considerações, vocês destacaram o ponto central que nós também sempre destacamos: a falta de diálogo do poder público com os moradores e soluções sempre provisórias dos problemas.

### **CECIP**

Direção executiva: Claudio Ceccon

Direção administrativa: Dinah Frotté

Coordenação de projetos: Claudia Protasio Ceccon

Coordenação financeira: Elcimar de Oliveira

### **PROJETO CRIANÇA PEQUENA EM FOCO**

Supervisão: Claudia Protasio Ceccon e Claudio Ceccon

Coordenação: Moana Van de Beque

Equipe: Mariana Koury, Rafaela Lopes Paccolla, Raquel Ribeiro e Soraia Melo

### **PESQUISA: INFÂNCIA E TRÂNSITO EM MANGUINHOS**

Supervisão editorial: Equipe CECIP

Coordenação da pesquisa: Diogo Lyra

Pesquisador de campo: Athos Luis Vieira

Oficina com crianças: Mariana Koury e Raquel Ribeiro

Diagramação: Shirley Martins

CECIP - Centro de Criação de Imagem Popular

Rua da Glória, 190, 2º andar - sala 202

Rio de Janeiro - RJ - CEP 20241-180

[www.cecip.org.br](http://www.cecip.org.br)

REALIZAÇÃO



APOIO



**Instituto C&A**