



PROTEÇÃO A PEDESTRES

Convivência entre pedestres e veículos na cidade de São Paulo: um pouco da história do Programa de Proteção ao Pedestre

Marcelo Cardinale Branco

*Administrador, mestre em engenharia pela USP, ex-Secretário Municipal de Transportes da cidade de São Paulo, consultor em Gestão Pública
E-mail: marcelobranco@uol.com.br*

São Paulo é uma das maiores metrópoles do mundo, com mais de doze milhões de habitantes e com todos os problemas associados a esse gigantismo.

Um dos nossos grandes problemas – volume excessivo de veículos nas ruas, mais de cinco milhões – pode ser visto como uma das causas da falta de respeito aos pedestres. Mas não acredito que seja por aí: o que falta mesmo é educação da população e dos governantes que, raras exceções, não acreditam realmente que as pessoas circulando a pé devem ter absoluta prioridade no sistema viário.

Prioridade que não significa compromisso (ou sua falta) com a estrutura de circulação, com as regras, com as leis e, sim, por se tratar da mais singela forma de locomoção, a mais natural, de menor custo econômico e ambiental para a sociedade e, principalmente, a mais frágil em situação de eventual choque acidental.

Ou seja, não é de se esperar que a prioridade seja entendida como uma condição de “reinar absoluto”, como alguns pleiteiam para a circulação com bicicletas, querendo circular na contramão, sobre as calçadas e assim por diante. Naturalmente, o sentido não é de que toda a circulação de veículos seja interrompida em uma rodovia a cada vez que um pedestre deseje atravessá-la, mas espera-se dos governantes que haja essa priorização dentro de uma política de circulação nas cidades. E isso inclui informação, conscientização, controle e punição e, principalmente, planejamento e investimento.

Seguindo esse raciocínio, fica difícil aceitar, por exemplo, que a responsabilidade pela construção e manutenção de calçadas deva ser custeada pelos proprietários dos imóveis. Por que motivo o Estado pode gastar dinheiro proveniente de arrecadação de impostos, taxas etc. na



www.antp.org.br

pavimentação e manutenção de vias para a circulação de carros e motocicletas e não deve fazer investimento nas vias destinadas a circulação a pé? Construir e manter adequadamente uma calçada em frente a um edifício privado não é valorizar o tal edifício e, sim, cuidar de um sistema viário de interesse público, destinado à circulação de qualquer cidadão... Muito mais coletivo do que o leito carroçável das ruas, onde só circulam aqueles que possuem carros, motocicletas ou bicicletas.

Olhando ainda por outro ângulo, um terço dos deslocamentos na cidade de São Paulo é feito a pé. Se 33% de todos os recursos destinados pelos três níveis de governo ao setor de transportes na cidade fossem aplicados às vias destinadas a essa modalidade de circulação, certamente teríamos a melhor rede de calçadas do mundo. Mas não é o que se deseja. É evidente que outros modos de transporte como sistemas de ônibus e metropolitano são absolutamente fundamentais para grandes metrópoles e seu custo de implantação e manutenção são reconhecidamente dispendiosos. Mas é preciso ter equilíbrio nessa destinação de recursos.

O acesso aos sistemas de transportes públicos também são, sempre, amplamente dependentes do “andar a pé”, já que as pessoas se dispõem muito mais facilmente a utilizar esses sistemas se a circulação a pé para alcançá-los for segura e confortável. Não existe sistema de transporte público de qualquer capacidade que não dependa fundamentalmente da circulação a pé.

Enfim, seguindo essa forma de entendimento, de que a circulação de pessoas a pé de forma segura é fundamental para garantir que a cidade seja coletiva, pela convicção de que quanto mais proporcionamos condições de as pessoas andarem a pé, mais a cidade se humaniza, iniciou-se na cidade de São Paulo o Programa de Proteção ao Pedestre, adiante relatado.

O PROGRAMA

A decisão de atuar fortemente na educação de motoristas e pedestres e na punição de motoristas que cometam infrações de trânsito relacionadas à circulação e à segurança dos pedestres teve origem em dois fatores:

- nas análises das estatísticas de acidentes e mortes no trânsito paulistano que mostravam que das quase quatro mortes por dia de vítimas desses acidentes em São Paulo duas eram de pedestres. Ou seja, atuar na redução dessas mortes é atuar já em metade do problema;
- e no reconhecimento de que oferecer condições adequadas à circulação de pessoas a pé, além de ser uma obrigação do município, é um passo fundamental na busca mais ampla do conceito de cidades inteligentes, com sistemas ativos, conectados entre si, porém huma-

nizada, onde se prioriza a qualidade de vida em seus mais diversos aspectos. A valorização do pedestre traz a mensagem de que as pessoas têm muito mais valor do que os veículos – símbolo de status na nossa sociedade.

Há 20 anos, a CET dedica-se a melhorar os índices de acidentes da cidade de São Paulo. Para isso, tem feito muitas campanhas, realizando sistematicamente a vigilância e autuação de motoristas que trafegam fora dos padrões preconizados pelas leis.

Em dez anos (2001 a 2010), São Paulo viu decrescer seus índices de morte por atropelamento em 15%. Apesar disso, ainda há um caminho a percorrer. Os números continuavam assustadores: em 2010, morreram 630 pessoas atropeladas em São Paulo, que contabilizou mais de 7.000 atropelamentos. Números de epidemia. Mortes que poderiam ser evitadas se houvesse mais atenção dedicada à questão.

Procurou-se, então, um aprofundamento maior no tema: quais são as causas desses acidentes; como as pessoas enxergam esse problema; quais os diferentes enfoques da comunicação necessários para levar a mensagem adequadamente e mudar o comportamento de motoristas e pedestres, com vistas à redução dessas fatalidades; como tornar essa questão uma preocupação real das pessoas; além de outras questões que foram elencadas exaustivamente para conceituar o problema. Uma premissa foi adotada já de partida: a transparência em todas as etapas do programa constituiu uma importante ferramenta de participação da nossa sociedade.

Todo o programa foi idealizado e implantado seguindo metodologia de planejamento estratégico, partindo da identificação correta do problema, seu dimensionamento, possíveis soluções para cada um dos fatores apontados, definição de visão de futuro, programas, projetos e metas para cada um dos programas. Foi criado um sistema de análise semanal e, de forma mais aprofundada, mensal, de cada um dos programas, projetos e metas, e as informações ali obtidas retroalimentavam o programa, corrigindo distorções, modificando onde erramos e reforçando as ações que se mostraram acertadas. Essa disposição em sempre analisar os rumos do programa, criar canais para receber comentários, críticas e sugestões, em todos os casos analisados, processados e com resultados incorporados ao programa é fundamental, porque nos faz pensar diariamente nos nossos conceitos, rever paradigmas, corrigir rumos e mostra que o programa, efetivamente, pertence à sociedade.

Na busca constante por esse sistema de críticas, foi criado o cargo de *ombudsman* no gabinete do secretário dos Transportes, cargo ocupado pelo experiente engenheiro especialista em transportes Luiz Célio Bottura nos primeiros meses, posteriormente substituído por uma das



www.antp.org.br

maiores autoridades brasileiras em programas de redução de acidentes – Philip Gold –, cuja função exclusiva foi a de ouvir críticas através dos mais variados canais de comunicação criados, somar às suas análises pessoais a respeito do programa e apresentar, mensalmente, suas críticas e sugestões consolidadas.

FOCO: MUDANÇA DE COMPORTAMENTO. ENGENHARIA, FISCALIZAÇÃO E COMUNICAÇÃO

A conscientização não é individual, mas sim coletiva. Ela mora no campo da intersubjetividade do qual todos compartilhamos. Então, quando um grupo de pessoas muda seu modo de ver e pensar um assunto, este campo coletivo também se transforma, pois este coletivo representa a própria consciência.

Andrew Cohen

Em abril de 2011, foi realizada uma pesquisa em vários cruzamentos de São Paulo para avaliar o comportamento de pedestres e condutores de veículos. A pesquisa focava dois pontos-chaves na questão que envolve acidentes com pedestres na cidade: a prioridade de passagem dos pedestres nas faixas de travessia em que há movimento de conversão dos veículos e o hábito dos condutores sinalizarem a intenção de fazerem conversão através do acionamento do pisca-pisca, fundamental para que o pedestre saiba a intenção do motorista em uma conversão.

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB) estabelece regras muito bem definidas sobre qual deve ser a conduta do condutor do veículo ao pretender fazer uma conversão para uma via transversal e qual deve ser sua conduta em relação à prioridade de passagem do pedestre. Há dois artigos no CTB que tratam desses itens, descritos a seguir de forma resumida:

Artigo 35: Antes de iniciar a manobra de conversão à direita ou à esquerda, o condutor deverá indicar seu propósito de forma clara e com a devida antecedência, por meio de luz indicadora de direção do seu veículo (seta).

Artigo 70: Os pedestres que estiverem atravessando a via sobre as faixas delimitadas para este fim terão prioridade de passagem, exceto onde houver sinalização semafórica própria para pedestre.

Na primeira parte da pesquisa, buscou-se identificar, por contagens objetivas, como os condutores agem quando, na conversão, se deparam com o pedestre tentando atravessar uma rua transversal. Considerando-se todos os cruzamentos pesquisados, observou-se que, de uma amostra de 675 veículos contados no momento em que havia conflito de passagem com pedestre, apenas 70 dos condutores

(10,4%) respeitaram as regras de prioridade do pedestre, enquanto que 89,6% não. Mas a pesquisa revelou um quadro assombroso de dissociação entre intenção e ação por parte dos condutores.

Enquanto a contagem indicou que 89,6% deles não respeitavam a prioridade, paradoxalmente, 76,8% deles alegaram, em entrevista, que respeitavam o direito dos pedestres. Por outro lado, a percepção dos pedestres se aproxima muito da realidade: 69,5% dos pedestres entrevistados indicaram sentirem-se desrespeitados, ou porque o condutor avança e passa na frente, ou porque os ameaça, acelerando o veículo, buzinando ou reclamando.

A pesquisa, portanto, confirmou aquilo que se via nas ruas: a absoluta falta de respeito dos motoristas em relação ao pedestre. Mas levantou o alerta: se os motoristas acreditam que respeitam o pedestre e, na verdade, não o fazem, é preciso identificar as causas dessa distorção entre pensamento e ação, e nos pareceu que os cidadãos de São Paulo mostravam existir uma semente de conscientização ou de desejo. Essa semente precisava ser cultivada para que essa intenção pudesse se tornar, rapidamente, ação.

O trabalho de comunicação começou com uma ampla discussão sobre as diversas formas possíveis de campanhas para redução de acidentes e os possíveis efeitos de cada uma delas. Ao redor do mundo, vemos algumas campanhas extremamente agressivas (um formato muito utilizado na Austrália, por exemplo), que mostram de forma ostensiva o acidente e os acidentados, com cenas fortes, chocantes, com o propósito de fixar a mensagem pelo choque das imagens. Algumas peças publicitárias mostram filmagens reais de acidentes, um atropelamento fatal de uma criança, por exemplo, com as imagens nítidas da vítima após o acidente.

Outros locais optam por um formato de campanha mais leve, procurando passar a mensagem pelo convencimento, em que a argumentação passa a ser mais importante do que as imagens. Ou ainda algumas campanhas com apelo a imagens engraçadas, divertidas. Enfim, a escolha de qual seria o melhor caminho a seguir na campanha que se iniciaria na cidade era uma decisão importante a tomar.

Optamos, mais uma vez, por um caminho de escolha absolutamente técnico, objetivo, em que as preferências pessoais seriam deixadas de lado e a escolha se daria pela maior possibilidade de sucesso, ou seja, o formato de campanha que promovesse, de forma mais efetiva, a mudança de comportamento das pessoas com relação à segurança do pedestre.

A forma encontrada para definir esse formato de campanha foi elaborar, em parceria com a FGV Projetos, uma pesquisa que teve como objetivo levantar, medir e analisar as reações psiconeurofisiológicas



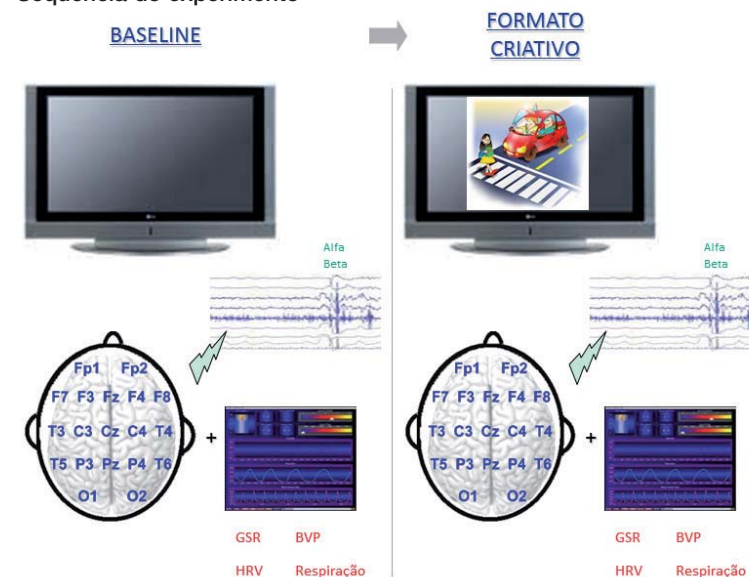
de motoristas paulistanos diante de diferentes “formatos criativos” desenvolvidos pela agência publicitária contratada pela Prefeitura (Nova S/B), com o intuito de desenvolver campanha publicitária que incentive o respeito às faixas de pedestres na cidade de São Paulo.

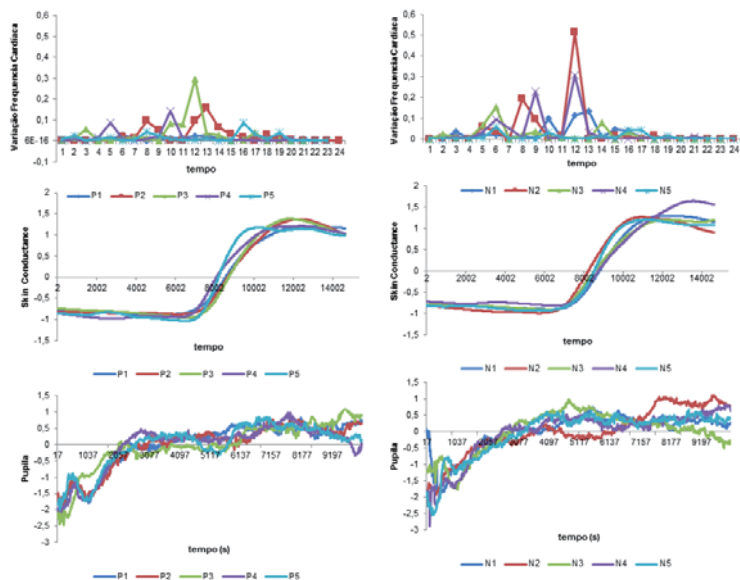
O experimento teve as seguintes características:

- Coleta de dados: pessoal, individual, realizada no Laboratório de Neuromarketing da FGV Projetos.
- Método: observacional, composto de:
 - neurometria / biometria de *baseline*: olhos abertos;
 - neurometria / biometria sob estímulo: observação das reações neurofisiológicas dos indivíduos diante de estímulos selecionados para o experimento;
 - *eye-tracking*: monitoramento do percurso do olhar diante dos estímulos.

Ou seja, esses indivíduos são equipados, em laboratório, de medidor de batimentos cardíacos, sensor de identificação de dilatação das pupilas, de frequência de respiração e de sudorese nas mãos, além de identificação do foco do olhar (para onde ele está olhando, por quanto tempo – frações de segundos – deteve o olhar em cada ponto da imagem), entre outras medições.

Figura 1
Sequência do experimento





Para aplicar esse método de estudo, foi escolhido um determinado número de indivíduos na cidade que representem os segmentos da sociedade em que se deseja atuar preferencialmente, para aplicação da pesquisa, utilizando os seguintes critérios:

Critérios de inclusão dos indivíduos:

- Residir na cidade de São Paulo.
- Ambos os sexos: 20 homens e 20 mulheres.
- Idade entre 25 e 40 anos.
- Classe econômica A2/B (Critério Brasil).
- Nível mediano de escolaridade (ensino médio concluído).
- Possuir carteira de motorista há cinco anos ou mais.
- Dirigir carro de passeio todos os dias na cidade de São Paulo.

Critérios de exclusão dos indivíduos:

- Histórico de neurocirurgia, tratamento psiquiátrico ou neurológico.
- Usuários de medicamentos depressores ou drogas estimulantes do SNC (psicotrópicos – anticonvulsivantes, estabilizadores de humor, ansiolíticos, tranquilizantes, antidepressivos ou antipsicóticos).
- Indivíduos com atividade elétrica cerebral e funções fisiológicas fora dos padrões de normalidade (como distonia, por exemplo).
- Ter consumido bebidas alcoólicas ou estimulantes (cola, café etc.) 12 horas antes.
- Ter dormido pouco ou mal na noite anterior à neurometria / biometria.



www.antp.org.br

Depois de equipar cada um dos indivíduos, eles são submetidos a imagens de diversas naturezas, desde figuras com imagens mais tranquilas até aquelas imagens mais chocantes. Cada uma das imagens traz uma frase, que deve ser lida pelo participante do estudo e, a cada imagem, todos os parâmetros monitorados são extraídos e registrados. O objetivo final é identificar qual o tipo de imagem apresentada ao indivíduo gera maior eficiência no registro da mensagem apresentada. Ou seja, com qual tipo de imagem o indivíduo grava melhor a frase apresentada a ele.

Outra informação a ser extraída do estudo é qual o tipo de imagem que retém mais a atenção desses indivíduos. Para que parte das imagens as pessoas olham mais e por maior período de tempo. Nos exemplos seguintes, as linhas azuis indicam o “percurso” do olhar do indivíduo participante do estudo, enquanto os pontos azuis mostram onde ele parou o olhar, ou seja, dedicou maior atenção:

Figura 2
Eye-tracker map (P1)



Figura 3
Eye-tracker map (P2)



Figura 4
Eye-tracher map (P3)



Figura 5
Eye-tracher map (P4)



Figura 6
Eye-tracher map (P5)



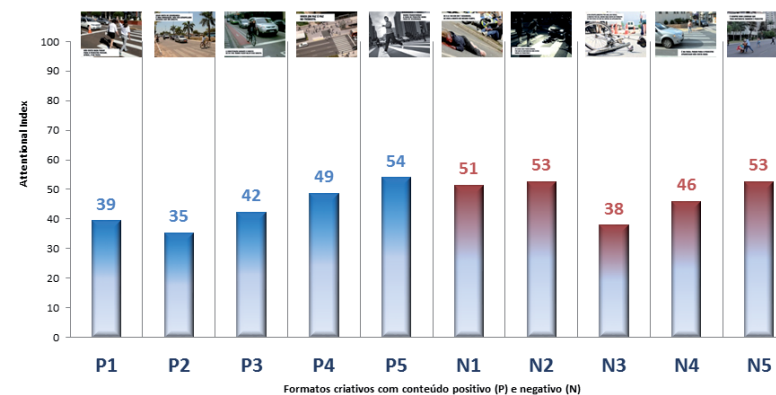
Figura 7
Eye-tracher map (N1)



Entre outras, duas conclusões fundamentais foram extraídas desse estudo: a primeira, que os paulistanos, ali representados por uma amostra, gravam melhor a mensagem apresentada se a cena exposta a ele *não for traumática*; a segunda, que as pessoas *raramente olhavam e identificavam a presença das faixas de pedestres nas imagens*.

Essa segunda conclusão pareceu explicar, talvez parcialmente, os resultados da pesquisa feita anteriormente, aqui relatada, em que se apurou que os motoristas acreditavam, em sua grande maioria, que respeitavam o pedestre, apesar de os números mostrarem que, na prática, esse respeito não existia. A faixa de travessia foi

Figura 8
Esforço atencional



tão desconsiderada ao longo de décadas na cidade, tanto pelos condutores de veículos quanto pelas autoridades de trânsito e até pelos pedestres, que as pessoas passaram simplesmente a ignorá-la. Ou seja, o motorista não enxergava mais a faixa na sua rápida análise feita, inconscientemente, das informações importantes em um cruzamento. Não ficava, assim, registrado em seu subconsciente que ele havia desrespeitado a preferência de travessia do pedestre naquele local.

Figura 9
Engajamento emocional

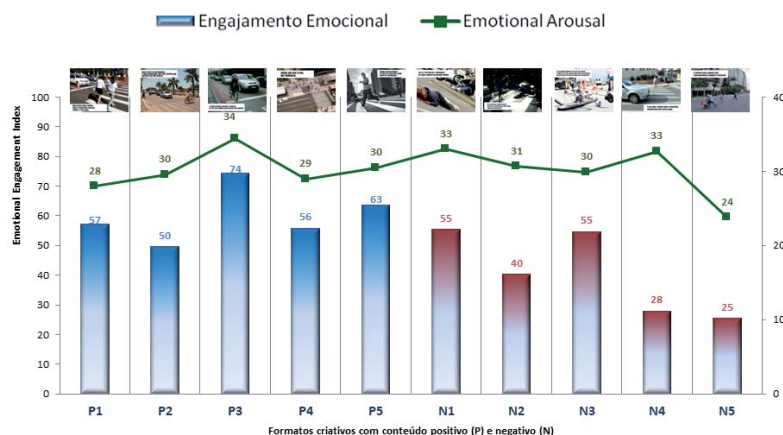
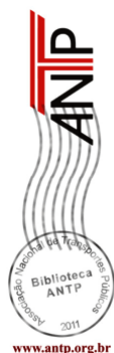
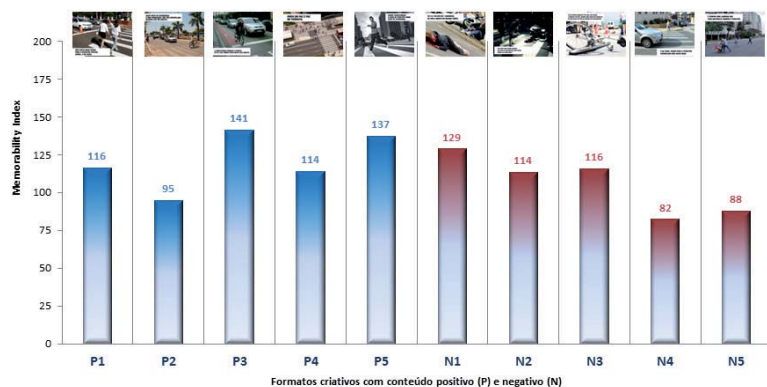


Figura 10
Potencial de memorização



Essas duas conclusões principais conduziram, então, o formato da campanha de comunicação com a sociedade: de um lado, seriam utilizadas imagens não traumáticas e, de outro, havia a necessidade de mostrar a existência das faixas de pedestres e sua correta forma de utilização, primeiro passo para que a travessia fosse respeitada nesses locais.

Definido o formato da campanha, passou-se a outro importante instrumento de mudança de comportamento: o engajamento da sociedade com a causa defendida pela Prefeitura. Um dos pilares dessa campanha foi, além da ampla divulgação, a absoluta transparência na apresentação dos problemas, sucessos e insucessos para a imprensa, de forma a mostrar que o objetivo era realmente de promoção dessa mudança de comportamento social e o compromisso maior era de redução dos acidentes e fatalidades envolvendo pedestres, sem qualquer promoção pessoal dos responsáveis pelo programa.

Foi programada, então, uma ampla agenda de apresentação do problema aos mais diversos organismos de imprensa, incluindo televisão, jornais, rádios, de forma a sensibilizar esses meios de comunicação, buscar um forte engajamento em uma causa que acreditamos poder melhorar drasticamente a convivência nas ruas e, conseqüentemente, a qualidade de vida das pessoas.

Esse crédito nos foi dado: durante o período em que o Programa de Proteção ao Pedestre foi uma prioridade da administração municipal, centenas de inserções em jornais, revistas, programas de televisão e rádio foram dedicadas a ele. No total, somente em televisão, foram 5 horas e 56 minutos dedicados ao programa, de 20 de abril a 17 de agosto de 2011. Em rádio, foram 16 horas, 52 minutos e 59 segundos no mesmo período. Em jornais, revistas e sites, houve 151 inserções. A Secretaria Municipal de Transportes promovia, semanalmente, balanços das ações e resultados do programa exclusivamente para jornalistas dos mais diversos meios de comunicação, em que estavam presentes os diretores da CET e SPTrans envolvidos diretamente com o programa, de forma a apresentar esses balanços, defender seus pontos de vista em cada uma das ações, mostrar as bases estatísticas e, tão importante quanto apresentar resultados, ouvir as críticas, sugestões e responder às questões levantadas pelos repórteres.

O engajamento da sociedade foi buscado também através do convencimento e parceria de diversas entidades, das mais diversas naturezas, como AACD, Abraspe, Associação Nacional de Transportes Públicos - ANTP, Agência de Transportes do Estado de São Paulo - Artesp, Câmara Municipal de São Paulo, Associação dos Ciclistas Urbanos de São Paulo - Ciclocidades, Comgás, Centro de Referência do Idoso - CRI, Departamento de Transportes Públicos da Cidade de São Paulo - DTP, Hospital Samaritano de São Paulo, Hospital das

Clínicas, Instituto de Engenharia, jornal *A Voz do Moto*, jornal *Agora*, jornal *Diário de São Paulo*, jornal *Primeira*, Metrô, Motoclube Bodes do Asfalto, Noca Central Sindical dos Trabalhadores – NCST, Rádio Kiss FM, Rádio Transamérica, *Revista do Taxista*, Sabesp, Sindicato das Empresas de Compra, Venda, Locação e Administração de Imóveis Residenciais e Comerciais de São Paulo – Secovi SP, Secretaria Executiva de Comunicação de São Paulo, Secretaria Municipal da Saúde, Secretaria Municipal do Verde e Meio Ambiente, Sest/Senat, Sindiauto, Sindicato dos Mensageiros, Motociclistas, Ciclistas e Mototaxistas de São Paulo, Secretaria das Subprefeituras, Sindicato dos Motoristas de Ônibus, Sindimoto SP, SPTRans, Trilha Urbana – Site de Cultura, Lazer e Turismo da Cidade de São Paulo, TV Minuto entre outros parceiros. As ações do Programa foram divididas em três pilares básicos de estudos e execução: ações de engenharia, ações de fiscalização e ampla campanha de conscientização, acompanhadas de medições constantes de desempenho e de pesquisas de comportamento.

Dentre as ações de engenharia, destaco a modificação dos sistemas semafóricos para pedestres, com três ações principais: ampliação do número desses equipamentos na cidade; aumento do tempo para a travessia dos pedestres nos cruzamentos e a modificação do sistema de comunicação semafórica, que passou a informar ao pedestre, pelo sistema de verde contínuo ou piscante, se haveria tempo suficiente para o pedestre iniciar e concluir sua travessia, quando ele chegasse ao cruzamento em momento em que o verde já estava aceso.

Não menos importante foi o programa de pintura e repintura de faixas de pedestres na cidade, em que quase 20.000 faixas foram pintadas ou repintadas ao longo do programa, de um total de aproximadamente 70.000 existentes na cidade, colocando a cidade de São Paulo como uma das cidades com maior número de faixas para travessia de pedestres no mundo, assim como a implantação de 920 placas educativas para pedestres e motoristas e a implantação de iluminação em grande número de faixas de pedestres, ação fundamental para que elas sejam vistas pelo motorista no período noturno.

Figura 11
Na conversão prioridade sempre do pedestre (placa)



Figura 12
Só atravesse no verde (placa)



A divulgação de início da campanha contou com a distribuição, pela cidade, de 200 faixas de pano:



Logo no início da campanha, um ponto polêmico: a criação do “gesto do pedestre”, ou seja, o pedestre deveria fazer um gesto de mão indicando sua intenção em fazer a travessia da via naquele momento. Parte dos especialistas defende, não desprovidos de certa razão, que o pedestre não deve fazer qualquer gesto indicando sua intenção e atravessar a via em uma faixa de pedestres porque ali a sua prioridade já é absolutamente garantida pela legislação. Portanto, não seria necessário “pedir autorização” aos motoristas dos veículos para fazer algo que é seu direito. Na faixa, o direito de preferência à travessia é do pedestre e é obrigação do motorista parar o seu veículo para permitir a travessia.

Porém, meu entendimento, compartilhado com outros especialistas em segurança viária, é que a sinalização com o gesto contribui para que não haja dúvida da intenção do pedestre em atravessar a rua naquele momento. Em longos períodos de observação nas vias do centro da cidade, pudemos observar cenas em que, por exemplo, dois colegas de trabalho se encontraram na calçada e passaram a conversar ao lado de uma faixa de pedestres, olhando, de tempos em tempos, para o

fluxo de veículos que circulava na via. Os motoristas se mostravam absolutamente indecisos: Será que os dois desejam atravessar ou estão simplesmente conversando? Em um caso como esse, o gesto elimina por completo a dúvida: Quando se decidirem pela travessia, os pedestres fazem o sinal e atravessam a via. Além disso, não me parece que o fato de fazer o gesto de mão diminua em nada a prioridade do pedestre, podendo ser visto como uma gentileza, o que em nada prejudica a convivência no trânsito. Comparativamente, podemos imaginar o chefe de uma determinada seção de um escritório que pede um relatório a um subordinado: em nada será diminuída a autoridade do superior se ele pedir “por favor” ao subordinado, mesmo que aquela seja uma tarefa que se encontra entre as obrigações do funcionário.

Reforçando ainda esse entendimento, a cidade de Brasília teve enorme sucesso na década de 1990 na conscientização dos motoristas em relação à prioridade da travessia dos pedestres nas faixas, e grande parte desse sucesso se deu pela implantação do gesto do pedestre, utilizado até hoje. Partimos para uma nova pesquisa entre motoristas e pedestres, buscando identificar se o gesto contribuiria para aumentar o respeito aos pedestres. Foram ouvidas 836 pessoas, trazendo os seguintes resultados:

- 51,5% dos entrevistados entendiam que o pedestre deveria fazer o “gesto do pedestre”, estendendo o braço e reforçando, assim, sua intenção de cruzar a via naquele momento. Para os motoristas, os pedestres tinham uma atitude muitas vezes dispersa durante a travessia, o que acabava por gerar dúvida no condutor do veículo;
- 53,5% dos motoristas desistiam de parar para o pedestre quando este ficava “distraído olhando para os lados”; 46,3% quando o pedestre “falava ao celular”; e 29,2% quando o pedestre “está na calçada, mas conversando com outras pessoas”.

Criamos, então, o “gesto do pedestre”, estabelecido em portaria da Secretaria Municipal de Transportes. Em pesquisa posterior, 59,3% dos pedestres disseram se sentir mais respeitados na faixa, ao fazerem o gesto.

Figura 13
Gesto do pedestre
Portaria nº 103/2011 SMT.GAB de 05/08/2011



www.antp.org.br

Ainda em relação às ações que compuseram o programa, em parceria com a Secretaria de Subprefeituras, foi implantado um programa de recuperação de calçadas. Em parceria com as demais secretarias e empresas municipais foi aplicado treinamento aos motoristas dos veículos municipais e aos motoristas de ônibus.

A CET destacou um grupo de especialistas dedicados exclusivamente a estudos e propostas de ações de engenharia voltadas à proteção do pedestre. Foram analisadas dezenas de enfoques diferentes para várias questões viárias, de posicionamento das faixas de travessia, novas formas e desenhos nos cruzamentos, formas de iluminação exclusiva para as travessias, sempre focados no pedestre. Muitos evoluíram, outros muitos foram descartados.

Figura 14
Ampliação de passeio com pintura de solo
Projeto piloto: Largo do Paissandu



A implantação do programa contou com contratação e treinamento de 798 orientadores de travessia, recrutados em parceria com as secretarias de Desenvolvimento Econômico e de Assistência Social, a maior parte deles entre ex-moradores de rua desempregados, ampliando ainda mais a característica de promoção da requalificação urbana e qualidade de vida na cidade.

Dois mil e quatrocentos agentes de trânsito foram treinados para orientar e, posteriormente, fiscalizar as infrações de trânsito que colocam em risco a integridade dos pedestres. O programa teve diversas etapas de implantação, físicas e de ações: iniciou-se no centro expandido da cidade, pela compreensão de que por essa região passam pessoas oriundas de todas as outras regiões da cidade, potenciali-

zando, assim, a capacidade de disseminação das informações, sendo, posteriormente, ampliado para os corredores de ônibus, grandes corredores de transporte da cidade, estações de metrô, terminais de ônibus e abrangendo, finalmente, todas as regiões da cidade. Foram criadas, ao longo dos meses, 26 zonas de máxima proteção ao pedestre, onde todas as ações eram intensificadas:

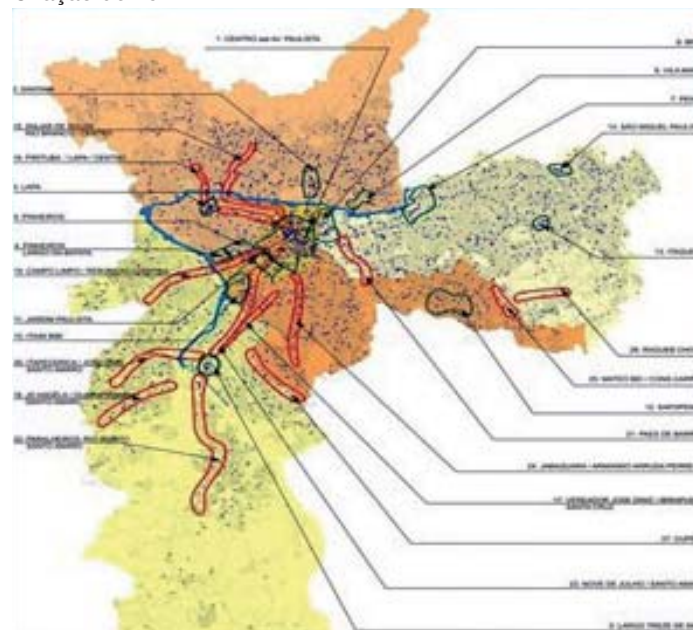
- Ampla campanha com situações de preferência ao pedestre.
- Divulgação da necessidade de realizar sinal de braço antes de iniciar a travessia em faixas não semaforizadas.
- Realizar treinamento dos motoristas de ônibus, iniciando pelos que acessam as zonas máximas de proteção aos pedestres (ZMPP).
- Dar prioridade às instituições de ensino e outras organizações empresariais existentes nas ZMPP.
- Realizar teatro e mímica nas ruas (contrato de artes cênicas).
- Divulgar, através dos cursos de EAD e do trabalho em redes sociais, os conceitos e princípios que norteiam as ZMPP.
- Promoção de caminhadas, em cada uma das regiões abrangidas pelas zonas de máxima proteção ao pedestre, como meio de divulgar e conscientizar a população sobre o projeto e a segurança dos pedestres.
- Implantação de novas faixas de travessias quando a distância entre faixas for superior a 100 metros.
- Buscar a implantação do tempo recomendado de espera máximo de 60 segundos.
- Aumento do número de focos para pedestres.
- Adequação dos semáforos com botoeira para melhor compreensão.
- Manutenção das faixas de travessia existentes.
- Iluminação das faixas de travessia.
- Adequação dos limites de velocidade à segurança dos pedestres.
- Implantação de placas educativas “Na conversão a preferência é do pedestre”.
- Nova padronização de gradis.
- Temporizadores nos focos para pedestres.
- Construção de refúgios e avanços de calçada.
- Remoção de interferências nas esquinas.
- Rebaixamento de guias.
- Melhoria do pavimento das calçadas – Secretaria das Subprefeituras.
- Melhoria da iluminação das vias – Ilume.
- Rotas para deficientes visuais.



Figura 15
Orientadores de travessia



Figura 16
Criação de 26 ZMPP



Inicialmente, em cada nova área de atuação do programa, as ações eram estritamente educativas e de comunicação, passando para aplicação de multa aos infratores três meses depois da implantação das ações educativas. Mas, quando implantada, a fiscalização foi severa: a punição aos infratores é um dos pilares fundamentais para a mudança de comportamento da sociedade. Não há respeito às leis de trânsito sem punição. E a compreensão da sociedade sobre essa necessidade foi demonstrada em algumas pesquisas de opinião realizadas ao longo do programa: 94,5% dos condutores e 88% dos pedestres concordavam que a fiscalização e a punição aos infratores eram importantes para a mudança de comportamento.

Ou seja, buscou-se, da forma mais ampla possível, transmitir ao paulistano a importância da mudança de comportamento, tanto do motorista quanto do pedestre, para que a cidade fosse melhor para todos. E todas as pesquisas feitas ao longo do tempo mostraram a absoluta aceitação dos argumentos e a real disposição das pessoas em se adequarem a esse novo modelo de cidade.

As ações de divulgação incluíram a criação de um teatro de rua em que, de forma bem humorada e lúdica, os mímicos interagiam nos cruzamentos promovendo a conscientização sobre a importância dessa mudança de comportamento de pedestres e motoristas.

Figura 17



Com a peça *O céu já tem anjos demais*, uma equipe de artistas contratados mostrou o programa a milhares de alunos de ensino fundamental, nas escolas e centros de educação integrada da cidade.



ALGUNS RESULTADOS

Os programas de redução de acidentes são, frequentemente, formados por projetos de longo prazo.

A não ser projetos de engenharia que dependam fundamentalmente de obras, aqueles que têm base em educação e mudança de comportamento devem ser dimensionados para longos períodos. Preferencialmente, os programas de educação devem ter caráter permanente, sob pena de, mesmo depois do êxito na mudança de comportamento e consequente redução nos acidentes, haver retrocesso, muitas vezes retornando ao status anterior à implantação do programa.

O Programa de Proteção ao Pedestre foi idealizado de forma a avançar progressivamente na cidade, iniciando-se, como já mencionado, na região central, de forma que a mensagem alcançasse o grande número de pessoas que por lá circulam e que são originárias das mais diversas regiões da cidade. O grande número de pessoas que circulam a pé na região central também contribuiu para que a escolha da região para início do programa fosse essa.

A partir daí, ampliou-se o raio de ação para o centro expandido (que inclui área maior do que algumas cidades da região metropolitana, por exemplo) e para outras regiões específicas, como avenidas que contam com corredores de ônibus e seu entorno, estações de metrô, proximidades de parques e assim por diante. Cada uma dessas regiões foi denominada como Zona de máxima proteção ao pedestre – ZMPP. Ao final do ano de 2012, eram 26 ZMPP por toda a cidade.

As constantes pesquisas de opinião e os resultados das análises das estatísticas de acidentes mostraram não só a redução significativa do número de atropelamentos e de mortes por atropelamento como também a sinalização da mudança no comportamento de motoristas e pedestres, que compreenderam a importância da convivência harmônica na rua e que, para isso, é fundamental o cumprimento das normas de trânsito.

Em quase um ano e meio de programa, 91% dos motoristas diziam acreditar ser fundamental sinalizar com a seta sua intenção de conversão nas esquinas. Em contrapartida, 60% dos pedestres disseram que os motoristas passaram realmente a utilizar a seta nas conversões, mostrando o alinhamento do discurso dos motoristas com a observação dos pedestres, já que, antes do Programa de Proteção ao Pedestre, somente 28% dos que andavam a pé diziam que os motoristas tinham essa prática.

O respeito ao pedestre nas suas travessias na faixa também sofreu significativo aumento, na opinião dos pedestres, que relatavam serem

respeitados por pouco mais de 30% dos motoristas, enquanto antes da campanha eram 10%.

A área central da cidade foi a região onde houve maior redução do número de mortes por atropelamento, chegando a 40% de redução. O centro expandido teve redução de 35% no número de fatalidades que, somados à redução percebida nas outras ZMPP, evitou a morte de mais de 100 pessoas nesse pequeno período, com aproximadamente 11% de redução na cidade como um todo.

Esses avanços nos permitem concluir que se o programa tivesse tido continuidade nos anos seguintes, essa mudança de comportamento tenderia a se solidificar e o número de atropelamentos seguiria uma curva descendente, consolidando um patamar muito menor de fatalidades.

Infelizmente, o programa foi descontinuado ao final de 2012, pela falta de entendimento da gestão municipal de que a prioridade nas cidades deve ser dada às pessoas e não aos seus equipamentos de locomoção.



www.antp.org.br



Sistema de Informações da Mobilidade Urbana

O Sistema de Informações da Mobilidade Urbana desenvolvido pela ANTP, em parceria com o BNDES, consiste em banco de dados e informações especialmente desenhado para permitir, aos setores públicos federal, estaduais e municipais, o adequado acompanhamento das várias facetas de caráter econômico e social envolvidas na dinâmica do transporte e trânsito urbanos dos municípios brasileiros com população superior a 60 mil habitantes.

O Sistema de Informações da Mobilidade Urbana foi desenvolvido para agregar mais de 150 dados básicos dos 437 municípios, com 60.000 ou mais habitantes em 2003, obtidos por meio de questionário enviado pela ANTP e preenchidos pelos responsáveis do transporte e trânsito municipais e metropolitanos. A abrangência das áreas consideradas são as seguintes: ônibus municipais; ônibus metropolitanos; metroferroviário; trânsito e mobilidade urbana.

Consulte o Sistema de Informações da Mobilidade Urbana no site da ANTP - www.antp.org.br