

Representação social do pedestre da cidade de São Paulo

Liliam Rose Freire¹

Resumo

Este estudo tem por objetivo identificar a Representação Social de pedestres quanto ao seu comportamento e em relação ao outro, no trânsito da cidade de São Paulo. Para tanto, utiliza-se de pesquisa de campo realizada nas regiões centrais e periféricas do município. O instrumento de coleta de dados utilizado foi a entrevista de opinião. Com o estudo espera-se contribuir para a construção do conhecimento sobre o pedestre que permita subsidiar ações educativas e de segurança no trânsito que gere diminuição no número de acidentes.

Palavras-chave: Representação Social; Trânsito; Comportamento; Pedestres.

Abstract

This article aims to identify the Social Representation of pedestrians regarding their behavior and in relation to the other, in the traffic of the city of São Paulo. For this, field research is used in the central and peripheral regions of the municipality. The data collection instrument used was the opinion interview. The study hopes to contribute to the construction of knowledge about the pedestrian that allows to subsidize educational and traffic safety actions that generate a decrease in the number of accidents.

Keywords: Social Representation; Traffic; Behavior; Pedestrians.

Introdução

O comportamento do pedestre no trânsito da cidade de São Paulo há muito vem sendo objeto de discussão, estudos² e ações³ por parte do poder público do Município, todos com a intenção de diminuir o número de acidentes que acarretam em número elevado de vítimas fatais ou sequeladas.

Tendo em vista esse contexto atual de alto índice de acidentes envolvendo pedestres⁴, o objetivo precípuo

⁽¹⁾ Doutora em educação pela Faculdade de Educação da Universidade de São Paulo (FEUSP), Gestora de Educação de Trânsito da Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo (CET-SP).

⁽²⁾ Dentre os estudos pode-se citar FREIRE, 2016 e OMS, 2013 e 2017.

⁽³⁾ Dentre ações pode-se citar o Programa de proteção ao Pedestre; o Gesto do Pedestre – Portaria nº 51/2011; Programa de Proteção à Vida; Programa 100% Pedestre e Pedestre Seguro – Portaria 217/2017.

⁽⁴⁾ De acordo com dados disponíveis no sítio www.cetsp.com.br o número de mortes envolvendo pedestres no ano de 2017 foi de 331 ou 43% de um total de 796 mortes no trânsito.

desta pesquisa é investigar quais representações sociais agem na mobilidade urbana em São Paulo, especificamente visando analisar o comportamento dos pedestres no trânsito da cidade. Através desse conceito amplamente estudado por Serge Moscovici e Denise Jodelet, buscamos constatar nas respostas dos pedestres, em relação ao seu comportamento e ao de terceiros, como estes veem a si e ao outro no trânsito e, contrastando as respostas dos entrevistados, verificar se há variações nas respostas e/ou diferenças marcantes entre a região central e periférica.

A pesquisa se justifica pela importância social e premência no levantamento de dados que possibilitem conhecer o pedestre que se desloca diariamente em nossa cidade e a partir desse conhecimento refletir e desenvolver ações no âmbito da educação de trânsito e planejamento de segurança no trânsito, ambos de modo mais acertivo.

Metodologia de pesquisa

A pesquisa foi realizada tendo em vista a Teoria das Representações Sociais (TRS), a qual se trata de um fenômeno social dinâmico e complexo que almeja apreender e construir conhecimentos de *senso comum sobre a realidade*, elaborada socialmente com objetivos práticos para a prática social e/ou de grupos. De acordo com Moscovici (1981, p.81) a Representação Social

É um conjunto de conceitos, proposições e explicações criado na vida cotidiana no decurso da comunicação interindividual. São o equivalente, na nossa sociedade, dos mitos e sistemas de crenças das sociedades tradicionais, podem ser vistas como a versão contemporânea do senso comum.

Jodelet (2001) acrescenta que é a forma pelos quais o senso comum expressa seu pensamento, como os grupos sociais constroem e organizam diferentes significados dos estímulos do meio social e as possibilidades de respostas que podem acompanhar esses estímulos. As representações são construídas no processo de interação e comunicação social e variam de acordo com o grupo e sua cultura.

Utilizou-se a TRS para investigar esse fenômeno social relevante no trânsito, a representação que o pedestre faz do seu comportamento e do outro enquanto pedestre na interação com o trânsito da cidade de São Paulo.

Foram realizadas pesquisas de opinião em todas as regiões da cidade de São Paulo. Na região central foram aplicadas na região da Sé, Praça Ramos e Liberdade; na periferia da zona norte na Vila Cachoeirinha, zona leste no Itaim Paulista, zona sul no Grajaú e zona oeste Na Vila dos Remédios. Foram entrevistados 454 pedestres nas regiões da periferia e 405 pedestres na região central, perfazendo um total de 859 entrevistas. Os dados foram coletados no decorrer do segundo semestre de 2016.

O questionário foi composto por três perguntas, identificadas no corpo do texto como P1, P2 e P3 e explicadas a seguir.

Variável 01 (P1) pretende identificar a representação social do comportamento que pedestres julgam ter e que gostariam de mudar.

Como pedestre, se você fosse mudar um comportamento seu no trânsito, qual comportamento mudaria?

Variável 02 (P2) pretende identificar a representação social do comportamento de outros pedestres que “eu” como pedestre gostaria de mudar.

Se você fosse mudar um comportamento de outro pedestre no trânsito, qual comportamento mudaria?

Variável 03 (P3) pretende fazer interface com a variável 01, verificando se a impressão de pedestres em relação ao seu comportamento se mantém.

Em uma palavra ou frase “Quem é você quando é pedestre [andando na rua]”?

Principais resultados

A primeira dimensão da pesquisa nos traz a representação que o pedestre faz de si e a representação do “outro” como pedestre. A Tabela 01 a seguir traz os resultados obtidos em P1, quando o pedestre foi questionado em relação a si próprio “se fosse mudar um comportamento seu no trânsito, qual comportamento mudaria”, as respostas estão divididas entre a região central e periférica da cidade de São Paulo e pelo total de pedestres entrevistados nessas regiões.

Como pedestre se você fosse mudar um comportamento seu no trânsito, qual comportamento mudaria?						
categorias	Centro	%	Periferia	%	Total	%
Mudanças gerais	132	32,4	142	31,1	274	31,7
Não mudaria nenhum comportamento	122	29,9	128	28,0	250	28,9
Mudaria tudo ou um pouco de tudo	5	1,2	10	2,2	15	1,7
Não soube responder	5	1,2	4	0,9	9	1,0
Mudanças atitudinais	176	43,1	184	40,3	360	41,6
Falta de atenção ou distração	56	13,7	54	11,8	110	12,7
Teria menos pressa	23	5,6	40	8,8	63	7,3
Mudaria minha impaciência	10	2,5	15	3,3	25	2,9
Teria mais educação / respeito	8	2,0	20	4,4	28	3,2
Preciso ser menos estressado	14	3,4	11	2,4	25	2,9
Teria mais calma	13	3,2	9	2,0	22	2,5
Mudaria minha ignorância	16	3,9	9	2,0	25	2,9
Mudaria meu comportamento	4	1,0	8	1,8	12	1,4
Teria mais educação	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Mudaria meu mau humor	2	0,5	5	1,1	7	0,8
Mudaria meu nervosismo	11	2,7	4	0,9	15	1,7
Mudaria minha tranquilidade	4	1,0	3	0,7	7	0,8
Seria mais cuidadoso	2	0,5	0	0,0	2	0,2
Teria mais responsabilidade	6	1,5	0	0,0	6	0,7
Mudaria minha ansiedade	3	0,7	3	0,7	6	0,7
Mudaria minha raiva	4	1,0	3	0,7	7	0,8
Mudanças de procedimentos	100	24,5	127	27,8	227	26,2
Atravessaria mais na faixa de pedestres	47	11,5	74	16,2	121	14,0
Aguardaria o farol ficar favorável para trav	43	10,5	33	7,2	76	8,8
Andaria mais na calçada	3	0,7	5	1,1	8	0,9
Prestaria mais atenção durante a travessi	2	0,5	11	2,4	13	1,5
Não aproveitaria brechas no trânsito	1	0,2	3	0,7	4	0,5
Faria o gesto do pedestre	2	0,5	0	0,0	2	0,2
Seguiria as leis de trânsito	1	0,2	0	0,0	1	0,1
Deixaria que os carros esperassem por m	1	0,2	0	0,0	1	0,1
Atravessaria em meio de quadra	0	0,0	1	0,2	1	0,1
Relação motorista e pedestre	0	0,0	4	0,9	4	0,5
Não entram em um acordo	0	0,0	3	0,7	3	0,3
Quem tem que mudar é o motorista	0	0,0	1	0,2	1	0,1
TOTAL GERAL	408	100	457	100	865	100

Tabela 01: Respostas dos pedestres sobre possíveis mudanças em seu comportamento.

As respostas foram categorizadas em quatro subtemas nomeados como [“mudanças gerais”, “mudanças atitudinais”, “mudanças procedimentais” e “Relação entre motoristas e pedestres”], no caso dessa última com dados identificados somente em respostas da periferia.

Os resultados que mais se sobressaem são: 250 (28,9%) dos pedestres dizem que não mudariam nenhum comportamento seu no trânsito. Os comportamentos atitudinais são mais citados como possíveis modificações do que os procedimentais, 360 (41,6%) e 227 (26,2%) respectivamente.

Dentre os comportamentos atitudinais mais citados estão a “falta de atenção” e “distração”, com 12,7% do total. O estado emocional, que acompanha o pedestre durante seu percurso de acordo com o resultado obtido, deve ser apreciado como fator fundamental para a segurança do pedestre em seu trajeto. Foram muitos os citados, como, mau-humor, ansiedade, estresse, nervosismo, raiva. Estados emocionais estes que levam à distração, falta de atenção, e às atitudes “ignorantes”, como nomeadas pelos próprios pedestres respondentes.

A pressa também é fator reconhecido como passível de mudança por 7,3% dos pedestres que participaram da pesquisa.

Dentre os comportamentos procedimentais mais citados destaca-se “atravessaria na faixa de pedestres” com 14% do total de respostas e “aguardaria o farol ficar favorável para realizar a travessia” com 8,8% das respostas. Mesmo tendo-se a percepção de que os pedestres regularmente fazem travessia fora da faixa ou com semáforo desfavorável à travessia, temos aqui um resultado científico em que um percentual de 22,8% de pedestres afirma ter esse comportamento como principal atitude a ser modificada.

Há uma similitude grande entre os percentuais de respostas apresentados entre a região periférica e central. Percebe-se essa semelhança entre a distribuição do percentual de respostas nas categorias, quanto às mudanças gerais houve 32,4% na região central e 31,1% na região periférica. Quanto às atitudinais na região central 43,1% e na periferia 40,3%. Quanto às mudanças procedimentais há 24,5% de citações na região central e 27,8% na região periférica. Todos percentuais próximos.

Talvez a diferença mais relevante apresentada em P1 seja na proporção, onde há inversão no percentual de respostas quanto à mudança procedimental:

Mudanças de procedimento (P1)	Região central	Região periférica
Atravessaria mais na faixa de pedestres	11,5%	16,2%
Aguardaria o farol ficar favorável para travessia	10,5%	7,2%

Tabela 02: Mudança relevante entre região periférica e central

A partir da tabela 02 (recorte da tabela 01) percebemos que na região central a mudança em relação a “aguardar o farol ficar favorável para só então se realizar a travessia” apresenta maior percentual de citações do que a periferia, 10,5% e 7,2%, respectivamente. Ao passo que a mudança “Atravessaria mais na faixa de pedestres” apresenta maior percentual de citações na região periférica do que na central, 16,2% e 11,5%, respectivamente. Podendo-se hipoteticamente considerar que na região central a travessia com o semáforo desfavorável é problema de risco maior do que a travessia fora da faixa, bem como na periferia ocorreria o contrário. A travessia fora de faixa apresenta risco maior do que a travessia com o semáforo desfavorável.

Outra diferença que se faz presente nas respostas dos pedestres e apresentadas, ainda, na Tabela 01, seria a presença da categoria “Relação entre motoristas e pedestres”, que só é citada na periferia, porém também com percentual baixo 4 ou 0,5% das citações.

A Tabela 03 a seguir traz os resultados obtidos em P2, quando o pedestre foi questionado em relação ao comportamento do “outro” enquanto pedestre: “se fosse mudar um comportamento de outro pedestre no trânsito, qual comportamento mudaria?”, as respostas estão divididas entre a região central e periférica da cidade de São Paulo e pelo total de pedestres entrevistados nessas regiões.

As respostas foram categorizadas em três subtemas nomeados como “mudanças gerais”, “mudanças atitudinais”, “mudanças procedimentais” e diferentemente das respostas da P1 apresentadas na Tabela 01 não houve citações quanto a “Relação entre motoristas e pedestres”.

Se você fosse mudar um comportamento de outro pedestre no trânsito, qual comportamento você mudaria?						
Categorias	Centro	%	Periferia	%	Total	%
Mudanças gerais	33	8,6	54	11,3	87	10,1
Não mudaria nada ou nenhum comportamento	11	2,9	30	6,3	41	4,7
Mudaria tudo ou um pouco de tudo	18	4,7	17	3,5	35	4,0
Se ele quiser que mude	0	0,0	3	0,6	3	0,3
Não soube responder	3	0,8	2	0,4	5	0,6
Só respondo por mim / cada um por si	1	0,3	2	0,4	3	0,3
Mudanças atitudinais	263	68,3	265	55,2	528	61,0
Mais educação / respeito	106	27,5	116	24,2	222	25,7
Falta de atenção	67	17,4	40	8,3	107	12,4
Ter mais consciência	19	4,9	10	2,1	29	3,4
Ter compreensão / tolerância / paciência	18	4,7	25	5,2	43	5,0
Ser menos apressado	18	4,7	23	4,8	41	4,7
Ser menos ignorante	11	2,9	19	4,0	30	3,5
Ter mais calma	11	2,9	14	2,9	25	2,9
Ser menos estressado	4	1,0	5	1,0	9	1,0
Ser menos folgado	3	0,8	3	0,6	6	0,7
Mudaria seu comportamento	3	0,8	0	0,0	3	0,3
Melhorar o mau humor	2	0,5	8	1,7	10	1,2
Ser menos negligente	1	0,3	2	0,4	3	0,3
Mudanças de procedimentos	89	23,1	161	33,5	250	28,9
Atravessar mais na faixa de pedestres	61	15,8	100	20,8	161	18,6
Aguardar o farol ficar favorável para travessia	18	4,7	28	5,8	46	5,3
Andar na calçada	5	1,3	8	1,7	13	1,5
Cuidado ao atravessar entre os carros	4	1,0	18	3,8	22	2,5
Seguir as normas de trânsito	1	0,3	0	0,0	1	0,1
Andar mais depressa	0	0,0	3	0,6	3	0,3
Ajudar os idosos	0	0,0	2	0,4	2	0,2
Multa para os pedestres	0	0,0	2	0,4	2	0,2
TOTAL GERAL	385	100,0	480	100,0	865	100,0

Tabela 03: Possíveis mudanças que pedestres realizariam no comportamento de outros pedestres

A partir de dados apresentados na Tabela 03 percebe-se que a distribuição do percentual entre categorias está distribuído igualmente entre periferia e centro, desse modo a categoria com mais citações é a atitudinal, seguida pela procedimental e em terceiro as mudanças gerais; no total apresentam 61%, 28,9%

e 10,1%, respectivamente.

Percebe-se que o número de citações quanto à “falta de atenção” na região central é maior do que na periférica, 17,4% e 8,3%, respectivamente. Ao passo que na região periférica, mudanças procedimentais como “Atravessar na faixa de pedestres”, “Aguardar o farol ficar favorável” e “cuidado ao atravessar entre os carros” elevam o percentual dessas mudanças para 33,5% do total, enquanto que para essa mesma categoria a região central apresenta 23,1% das citações.

Ao se realizar uma análise comparativa entre as questões P1 e P2 percebe-se diferenças significativas, entre elas a migração de citações da categoria “mudanças gerais” de P1 para as mudanças atitudinais da P2, conforme se pode observar na Tabela 04, uma migração em torno de 20%.

Principais temas citados	P1		P2	
	Região central	Periferia	Região central	Periferia
Mudanças Gerais	32,4%	31,1%	8,6%	11,3%
Mudanças atitudinais	43,1%	40,3%	68,3%	55,2%
Mudanças procedimentais	24,5%	27,8%	23,1%	33,5%

Tabela 04: comparativo entre as principais categorias de P1 e P2

Voltando-se aos dados apresentados nas Tabelas 01, percebe-se que os pedestres ao responderem “o que mudariam em seu comportamento”, 28,9% dizem que não mudariam “nada ou nenhum comportamento” enquanto no comportamento de “outro” pedestre “não mudariam nada ou nenhum comportamento” em apenas 4,7% das citações. Revelando desse modo um olhar mais indulgente sobre seu comportamento comparativamente ao de outro pedestre.

Outro ponto que chama a atenção é quanto à “falta de educação e respeito” que atribui ao outro pedestre em 25,7% das respostas; enquanto quando se refere a si, esse item teria que ser mudado em apenas 3,2% das citações. Reforçando que o “outro” precisa ter uma mudança atitudinal superior a “mim”.

Mas também há pedestres que perceberam a importância de se “mudar tudo ou um pouco de tudo” tanto em relação a si quanto em relação ao outro, 1,7% e 4% respectivamente.

Tanto em P1 quanto em P2 é reconhecida a importância da mudança procedimental de se “atravessar na faixa de pedestres”, “Aguardar o semáforo ficar favorável para se realizar a travessia”, “andar mais na calçada” e “tomar cuidado na travessia entre os carros”.

Análise comparativa entre as questões P1 X P3

A pergunta 1 “Como pedestre se você fosse mudar um comportamento seu no trânsito, qual comportamento mudaria” ao ser analisada comparativamente com a pergunta 3 “Em uma palavra ou frase “quem é você quando é pedestre (andando na rua)?” apresenta coerências e incoerências entre as respostas, sendo que a intenção ao se realizar as questões era verificar se o pedestre mantinha sua reflexão de forma crítica entre seu comportamento no trânsito e o modo como se percebe como pedestre. Dos 859 entrevistados, todos responderam a P1 e 842 responderam a P3.

Houve coerência entre as respostas da P1 e p3 em 277 ou 32,9% das respostas.

Dessas 277 respostas 178 (64,3%) ou 21,1% (caso se considere o total geral) se posicionavam positivamente quanto ao seu comportamento como pedestre e defendiam esse posicionamento. Argumentos como: “Não mudaria nada, porque sou um pedestre sempre atento”; “não mudaria nada porque sou calmo ou compreensivo ou atento ou respeitador ou sereno ou cidadão consciente”; “Não mudaria nenhum comportamento meu porque sou um ótimo pedestre, ou um bom pedestre, ou um excelente pedestre, ou um pedestre consciente”.

Das 277 respostas 99 (35,7%) ou 11,8% (caso se considere o total geral) se posicionavam negativamente quanto seu comportamento no trânsito e mantiveram a coerência entre as respostas da P1 e P3, apresentando argumentos como: “O comportamento que mudaria seria a pressa, pois sou muito apressado ou impaciente”; “Respeitaria mais pois sou muito ignorante”; “teria mais atenção ao atravessar pois sou muito distraído”; “Tentaria ser mais calmo ou paciente, pois não tenho um ‘pingo’ de paciência”; “A preocupação com a travessia, pois sou muito medroso”; “mudaria meu mau-humor ou estresse pois sou muito mal-humorado e estressado”.

Entre as outras 582 respostas ou 67,8% do total, percebe-se falta de coerência entre as respostas da P1 e P3. Algumas dessas respostas chamam à atenção quanto ao próprio conceito ou a concepção de que o respondente possa ter do que seja um “pedestre”. Nesse sentido sobressaem-se 040 (6,9%) respostas que necessitam ser mais profundamente pesquisadas quanto à concepção que se tem do significado do termo “pedestre”. Falas como: “Mudaria tudo em meu comportamento, sou como qualquer outro pedestre: ignorante”; “Eu atravessaria na faixa, mas sou um pedestre normal”; “Mudaria uns errinhos básicos de todo pedestre, sou um pedestre calculista”; “Não mudaria nada, sou um pedestre como qualquer outro na rua”; “Talvez mudasse o respeito, porque sou folgado na rua, porque ninguém respeita ninguém”; “Não mudaria nada, porque sou um pedestre como qualquer outro, as vezes calmo e as vezes estressado”; “Não mudaria nada, sou pedestre”; “Pararia de correr no meio dos carros, sou um pedestre normal”; “Quem tem que mudar é o motorista, sou pedestre”; “Deixaria de ser folgado em relação aos outros, quando estou na rua sou pedestre”; “Não mudaria nada, como todo pedestre, irresponsável”.

Observou-se que 76 (9%) das respostas à P1 e P3 não estavam em consonância. Falas como as apresentadas no Quadro 001

P1: Como pedestre se você fosse mudar um comportamento seu no trânsito, qual comportamento mudaria	P3: Em uma palavra ou frase “quem é você quando é pedestre” (andando na rua)?
Teria mais atenção no trânsito	Sou uma pessoa atenta
Mudaria minha pressa	Sou extremamente calma
Começaria a atravessar na faixa	Sou consciente no trânsito
Não preciso mudar meu comportamento	Sou extremamente distraído Sou ignorante no trânsito
Xingaria menos	Sou uma pessoa cautelosa
Prestaria mais atenção ao farol	Presto atenção ao que acontece
Sou muito ansiosa no trânsito	Sou calma enquanto pedestre
Respeitaria mais a sinalização	Sou um pedestre atencioso
Necessito ser menos agressivo	Sou um pedestre calmo
Seria mais paciente no trânsito	Sou um pedestre educado

Quadro 001: Respostas da P1 e P3 em discordância

Falas como essa trazem a dimensão do quanto a falta de autoconhecimento e reflexão sobre o tema podem expor o pedestre a situações de risco sem se que sintam responsáveis.

Muitas das conexões entre as respostas da P1 e P3 são extremamente relevantes para sua utilização no que diz respeito a levar o cidadão a refletir sobre suas ações, os diferentes estados de emoção e sua resposta motora nessa relação ação e emoção. O Quadro 002 a seguir apresenta algumas dessas relações.

P1: Como pedestre se você fosse mudar um comportamento seu no trânsito, qual comportamento mudaria	P3: Em uma palavra ou frase “quem é você quando é pedestre” (andando na rua)?
Não atravessaria mais no sinal vermelho	Sou um pedestre atento Sou muito desatento / distraído Depende muito do dia Sou muito apressado
Sou muito brava	Sou uma pessoa atenciosa
Prestaria mais atenção	Sou um bom pedestre Sou uma senhora educada Sou um cidadão consciente Sou calmo Sou responsável Sou respeitador
Preciso atravessar mais na faixa	Sou prestativo Sou apressado Sou desligado / distraído Sou disciplinado Sou educado
Preciso melhorar meu estresse	Sou um pedestre consciente
Preciso melhorar a minha educação	Sou apressado Sou impaciente Sou estressado
Preciso melhorar minha pressa	Sou responsável Sou respeitador Sou estressado Sou atencioso
Não preciso melhorar nada	Sou bom pedestre, mas as vezes faço coisas erradas.

Quadro 002: conexões respostas P1 e P3 para se refletir o comportamento

Ao se ter em conta a necessidade de ações que tenham como foco a mudança de comportamento do pedestre-indivíduo é preciso se ter em conta Skinner (1969) apud Moroz (1993, p.33) que discorre que

[é] somente pelos efeitos nos indivíduos que as práticas são selecionadas e planejadas [...] as espécies não existem fora de seus membros ou a cultura fora do povo que a prática [...] O que sobrevive são as espécies e a cultura. Elas permanecem além do indivíduo, no sentido de que elas são responsáveis por ele e sobrevivem a ele.

Portanto, ao se ter em mente um plano de ação ou estratégia de segurança e educação, ambos com enfoque cultural ensejado, deve-se levar em conta o espaço físico e social de interação do indivíduo.

Conclusão Final

Os dados levantados apontam para uma representação social do pedestre como *indulgentes* em relação a

si, e em relação ao outro de forma mais *rígida e crítica*. Ao falar sobre si 28,9% dos pedestres indicaram não perceberem necessidade de mudança em nenhum comportamento seu, enquanto pedestre no trânsito. Já quando se referiram ao “outro” como pedestre percebem que apenas 4,7% não precisariam alterar seu comportamento.

O pedestre ao se referir a “falta de educação e respeito” explicita que precisaria ser mais educado e respeitoso em 3,2% das respostas e quando se refere ao outro, esse percentual aumenta para 25,7%. Ou seja, o pedestre se vê como educado e respeitoso em relação à figura do outro pedestre.

Tanto ao se referirem a “si” quanto ao “outro”, as respostas sinalizam que a grande mudança a ser alcançada e ideal é a mudança de atitude. Para si a mudança atitudinal deve ser primeiramente em relação a “falta de atenção ou distração” e para o “outro” em relação a “sua falta de educação ou respeito”.

É importante observar que apesar de falta de atenção ter sido muito citado tanto em relação ao próprio pedestre quanto em relação ao outro, esta falta de atenção pode estar associada ao estado emocional do pedestre no momento de uma desatenção. Os estados emocionais mais citados foram: ansiedade, impaciência, estresse, mau-humor, nervosismo, raiva, e ainda outras influências externas que provocavam a pressa, desencadeadora da travessia fora da faixa, em semáforo desfavorável e travessia rápida na brecha dos veículos.

Ao se observar comparativamente as respostas das perguntas P1(qual comportamento seu mudaria) e P3 (Quem é você enquanto pedestre) percebe-se pouca coerência entre as respostas, podendo sinalizar uma falta de reflexão do pedestre sobre seu comportamento no trânsito.

Algumas respostas, apresentadas no Quadro 02 são aparentemente banais, Mas se consideradas pelo seu teor, podem estar na origem de vários acidentes e por isso devem ser vistas como preocupantes ou mesmo importantes para serem refletidas sobre seu significado e utilizadas na educação de trânsito, em campanhas educativas e em ações de planejamento e segurança. Por exemplo, o fato do pedestre falar que “gostaria de não atravessar mais no sinal vermelho” e na sequência diz que sua condição de ser pedestre “depende do dia” ou que é um pedestre “distraído”.

Salienta-se a importância de continuidade da pesquisa em direção à construção do conhecimento que considere a concepção que o cidadão tem do termo “pedestre”, visto que em algumas falas o entrevistado se diz “folgado como pedestre” e acrescenta “que quando está na rua é pedestre” ou outra fala onde é explicitado que “Não mudaria nada, como todo pedestre, irresponsável”. Diante de falas como essas se questiona: ***qual a concepção que o cidadão da cidade de São Paulo tem de ser “pedestre”?***

Percebe-se a importância de ações conjuntas da área de segurança com a educação de trânsito com o objetivo de serem pensadas estratégias a serem desenvolvidas conjuntamente a fim de produzir no pedestre a necessidade de reflexão sobre seu posicionamento crítico em relação ao outro, indulgente em relação a si e as situações de risco às quais ambos estão expostos por conta dessas diversas mudanças que julgam importantes serem realizadas. Acrescentar-se-ia o questionamento de Moroz (1993, p. 34): “Quais

são os comportamentos a serem estabelecidos, que sejam vantajosos para o indivíduo e para os outros, em um tempo futuro?”. Isso tudo levando em conta a cultura do grupo, seu espaço físico e social.

Bibliografia

FREIRE, Lilian Rose da Silva Carvalho. De modal de transporte à satisfação de andar a pé. **Boletim Técnico nº 59**. São Paulo: Companhia de Engenharia de Tráfego, 2016.

JODELET, Denise. **Representações sociais**: um domínio em expansão. In: JODELET, D. (Org.). *As representações sociais*. Rio de Janeiro: EdUERJ, 2001. P. 17-44.

MOSCOVIC, Serge. **Representações Sociais**: Investigações em Psicologia Social. Petrópolis, RJ: Vozes, 2009.

MOROZ, Melania. Educação e autonomia: relação presente na visão de B.F.Skinner. **Temas em Psicologia**, n.2, 1993.

OMS. Organização Mundial da Saúde. **Salvar vidas**: Pacote de medidas técnicas para a segurança no trânsito, 2017.

_____. **Promovendo a defesa da segurança viária e das vítimas de lesões causadas pelo trânsito**: um guia para organizações não governamentais, 2013. Disponível no sítio:
http://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/44854/9789248503320_por.pdf;jsessionid=00ED4419FF2DB1BA9F9AA8BE67D1F8CE?sequence=

São Paulo. Município. Notícias. Disponível em www.cetsp.com.br, acessado em 18/06/2018.

São Paulo. Município. Gesto do Pedestre. Portaria nº 052/2011.

São Paulo. Município. Pedestre Seguro. Portaria nº 217/2017.