

Respeito à travessia do pedestre na cidade de São Paulo: quantos e quem são os que a estão respeitando?

Lilian Rose Freire¹

Resumo

Este artigo apresenta parte de resultados de estudo, que teve por objeto o respeito de travessia de pedestres da Cidade de São Paulo, e cujo objetivo foi quantificar, por meio de porcentagem, o respeito em faixas de pedestres, tanto por tipo de veículo quanto por gênero. O instrumento de coleta de dados utilizado foi a contagem realizada a partir de critérios adotados para que o “respeito” ou “desrespeito” fossem identificados. Com os resultados apresentados espera-se poder contribuir para o planejamento de ações de segurança e educação de trânsito que incidam na mudança de comportamento dos condutores quanto ao respeito à travessia do pedestre e no planejamento e implementação de ambientes mais seguros, além de contribuir para ampliação do conhecimento deste objeto.

Palavras chave: respeito à travessia do pedestre, respeito por tipo de veículo, respeito do condutor por gênero, comportamento no trânsito, comportamento do condutor de veículos.

Abstract

This article presents part of the results of a study, which had as its object the respect of pedestrian crossing in the City of São Paulo, and whose objective was to quantify, by percentage, respect in pedestrian crossings, both by type of vehicle and by gender. The data collection instrument used was counting based on criteria adopted so that “respect” or “disrespect” were identified. With the results presented, it is expected to be able to contribute to the planning of traffic safety and education actions that focus on changing drivers' behavior regarding respect for pedestrian crossing and on the planning and implementation of safer environments, in addition to contributing to the expansion knowledge of this object.

Keywords: respect for pedestrian crossing, respect for type of vehicle, respect for driver by gender, traffic behavior, driver behavior of vehicles.

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)

Introdução²

Art. 70. Os pedestres que estiverem atravessando a via sobre as faixas delimitadas para esse fim terão prioridade de passagem, exceto nos locais com sinalização semafórica, onde deverão ser respeitadas as disposições deste Código. [...] (Fonte: CTB)

O respeito à travessia de pedestres pelos condutores da Cidade de São Paulo, bem como o comportamento desses condutores, tem sido objetos de estudos frequentes da Pesquisa Sociocomportamental da Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo. Esses estudos se intensificaram a partir de 2011, ano em que os dados das contagens de respeito em oito cruzamentos da região central, com as faixas localizadas em conversão, obtiveram um percentual de respeito dos condutores de 10,4%.

Em outro estudo direcionado ao comportamento do condutor de veículos (FREIRE, 2019), no qual caracterizou-se a Representação Social desses condutores da cidade de São Paulo, os dados evidenciaram um condutor indulgente em relação à sua conduta no trânsito e mais crítico em relação à dos outros condutores. A pesquisa apurou que 32,6% dos condutores não mudariam nenhum comportamento seu no trânsito e 1,6% indicaram que dariam mais preferência à travessia do pedestre. Porém, quando se reportaram ao comportamento dos outros condutores, 27,4% deles afirmaram ser necessária uma mudança na falta de educação ou respeito. Uma das conclusões do estudo indicou que

[...] para que evoluamos nas relações dentro dos ambientes nos quais nos deslocamos e, possamos progredir para uma mobilidade segura, é necessário que se tenha a percepção de que a consciência de si é também do outro. (FREIRE, 2019, p.7)

Ou seja, para além de conhecermos os dados quantitativos de respeito à travessia em nossa cidade, ao serem analisados e para que sirvam de estratégias, será necessário que se tenha uma visão geral do perfil desse condutor.

O presente artigo expõe resultados de pesquisa³ que responde a indicativo de estudo a partir de dados obtidos em pesquisa publicada na Nota Técnica 256⁴, onde verificou-se que o elevado desrespeito das motos à travessia dos pedestres, quando somado ao desrespeito do total dos demais veículos elevava significativamente a curva de desrespeito do total dos veículos, percebeu-se, então, que não havia dados que discriminassem o respeito à travessia de pedestre por tipo de veículo, e dentro deste por gênero. Até porque na pesquisa supracitada a contagem de respeito à travessia foi realizada somente com dois blocos de caracterização, sendo eles, motos e demais veículos, além de presença do Agente de Trânsito no momento da contagem.

O estudo enseja que, com o conhecimento do percentual de respeito mais categorizado pelo tipo de veículo e, dentre deles, também por gênero, seja possível se ter um panorama das características de respeito de usuários do trânsito e que as informações produzidas por esse conhecimento melhor direcionem tomadas de decisões, ações educativas e de segurança no trânsito.

Convida-se a olhar os dados quantitativos apresentados nesse estudo a partir de nossa visão de cidadão, seres sociais integrantes de uma sociedade, a partir de DaMATTA, 1997:

[...] como cidadão eu pertença a um espaço eminentemente público e defino o meu ser em termos de um conjunto de direitos e deveres para com outra entidade também universal chamada “nação”. (p. 61).

[...] De fato, como membro de uma nação, tenho como interlocutores outros cidadãos e não posso me singularizar (enquanto cidadão) em termos de nenhuma outra dimensão social, pois a cidadania é um papel que pretende ser contaminador de toda minha conduta. (p. 61).

² Freire, Lilian Rose da Silva Carvalho. Prioridade do Pedestre na Travessia. Cet-SP. 2011.

³ Freire, Lilian Rose da Silva Carvalho. Respeito à travessia do pedestre em faixas da cidade de São Paulo: Uma exploração quantitativa por tipo de veículo e gênero. Unicet, Cet-SP, 2020.

⁴ Freire, Lilian Rose da Silva Carvalho. Nota Técnica 256. Disponível no sítio: <http://www.cetsp.com.br/media/704479/nt256.pdf>

[...] No papel de cidadão, portanto, aprendo (e muitas vezes a duras penas...) que devo ser universal e tenho que abandonar as complementaridades, [...]. Deixo de ser um homem de meia idade, deixo de ter um nome de família e uma cor; deixo de ser natural de um dado local geográfico e de ter uma determinada posição. Acabo também com minhas predileções e singularidades para me tornar uma entidade geral, universal e abstrata, dotada, de igualdade e dignidade. (p.62 - 63).

Metodologia

No critério de escolha das faixas de pedestres para contagem, procurou-se focar em faixas não semaforizadas e em vias nas quais fosse permitida a circulação de vários tipos de veículos. Ainda assim, atenta-se para o fato de que cada local em que essas faixas estão localizadas tem sua dinâmica própria. Algumas mais centralizadas, outras mais em direção aos bairros. Algumas com alta circulação de pedestres, outras com maior circulação de veículos. Por esse motivo, o respeito total é apresentado percentualmente por cada faixa e por tipo de veículo. A contagem de respeito à travessia do pedestre foi realizada em 11 faixas de pedestres, sendo três localizadas na região central e duas em cada uma das regiões Leste, Sul, Norte e Oeste da cidade de São Paulo. As faixas tiveram como critério de escolha, dentro de cada região, que uma fosse localizada em meio de quadra e outra em uma esquina, não deveriam ser semaforizadas e o trânsito na via deveria apresentar a circulação de veículos de passeio, caminhões VUC (veículo urbano de carga), ônibus, táxis, motocicletas e bicicletas. A seguir, a localização das faixas que fizeram parte do estudo:

Faixas da região central

- Pateo do Colégio (meio de quadra);
- Benjamin Constant x Senador Feijó (esquina);
- Senador Feijó x Quintino Bocaiúva (esquina).

Faixas da Zona Leste

- Tuiuti (meio de quadra, 50m após a rua Melo Freire);
- Tuiuti x Padre Estevão Pernet (esquina).

Faixas da Zona Sul

- Lins de Vasconcelos x Alves Ribeiro (esquina);
- Acesso da Vergueiro para 23 de Maio (meio de quadra).

Faixas da Zona Norte

- Dr. César Castiglioni Jr. X Jaguaretê (esquina);
- Maria Cândido (Meio de quadra, faixa próxima à rua Marili).

Faixas Zona Oeste

- Paes Leme (Meio de quadra);
- Willian Spears x Tenente Landy (esquina).

Foram realizadas contagens por tipo de veículo, sendo eles, veículo de passeio, motocicleta, bicicleta, caminhão, ônibus e táxi e, dentro dos tipos dos veículos foram realizadas também a contagem por gênero. Contabilizou-se também o número de pedestres e veículos que passaram na faixa no decorrer das duas horas de contagem, tornando possível o cruzamento dos dados de respeito por tipo de veículo e gênero e as relações entre o número de pedestres e veículos. Porém, a contagem de veículos e pedestres e seus cruzamentos não serão analisados neste artigo por se julgar a necessidade de análise em outro recorte.

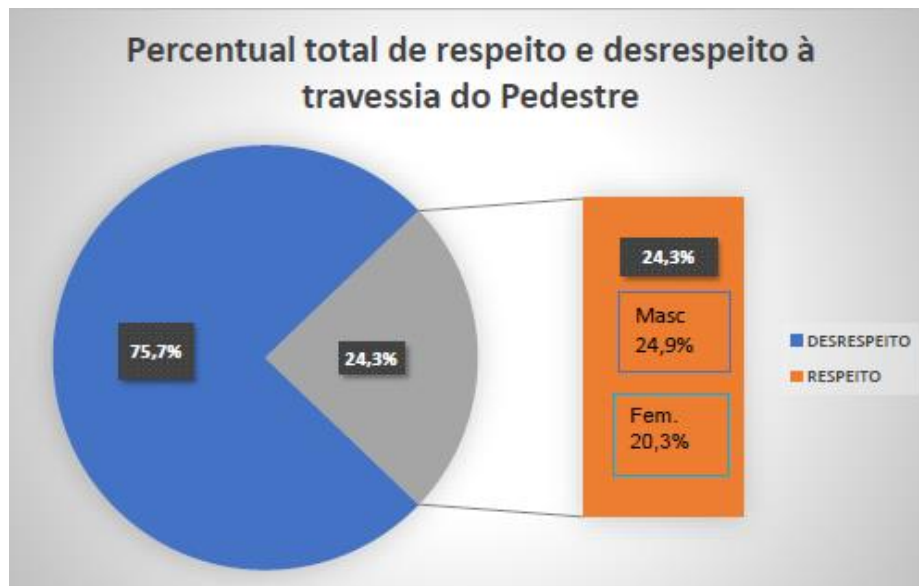
As contagens de respeito seguiram os seguintes critérios:

1) para que houvesse o respeito e desrespeito era necessário que pedestre e veículo desejassem passar pela faixa no mesmo instante; 2) a contagem de respeito/desrespeito teve como norte o número de veículos, se houvesse cinco pedestres desejando atravessar a via e somente um carro respeitasse, era computado como “um” respeito. No caso de um pedestre desejar realizar a travessia e dois veículos respeitassem/desrespeitassem, eram computados dois respeitos/desrespeitos. 3) Quando o pedestre estava na calçada fumando, ao celular ou conversando, entre outros, optou-se por não computar desrespeito do veículo por não saber precisar a intenção do pedestre. 4) Do mesmo modo se o pedestre estivesse posicionado tanto na borda da calçada como no meio fio e estivesse mantendo contato visual com o condutor, indicando uma intenção à travessia e o condutor não a respeitasse era então, computado como desrespeito. 5) Em caso de trânsito lento e veículo parado em cima da faixa, também foi observado como desrespeito. 6) Porém, quando a faixa estava localizada em esquina e após aguardar a travessia do pedestre o veículo avançasse na faixa para aguardar sua vez de entrar ou atravessar outra via, não foi computado como desrespeito. (FREIRE, 2020).

Principais resultados

Levando-se em conta o total das contagens nos onze cruzamentos distribuídos nas cinco regiões da Cidade de São Paulo, os resultados da pesquisa, expostos no gráfico 01, apontaram para um percentual de respeito à travessia do pedestre de 24,3%, sendo que as mulheres respeitaram a travessia dos pedestres em 20,3% das vezes e os homens em 24,9%. As mulheres, portanto, apresentam um respeito 4,6% menor que a média masculina. Em número absolutos, durante as contagens, os condutores masculinos desejaram passar pelas faixas de travessia ao mesmo tempo que 24.797 pedestres e deram preferência ao pedestre em 6.180 das vezes (24,9%). Já as condutoras desejaram passar pelas faixas de travessia simultaneamente aos pedestres 3.846 vezes, e cederam passagem ao pedestre em 779 momentos (20,3%).

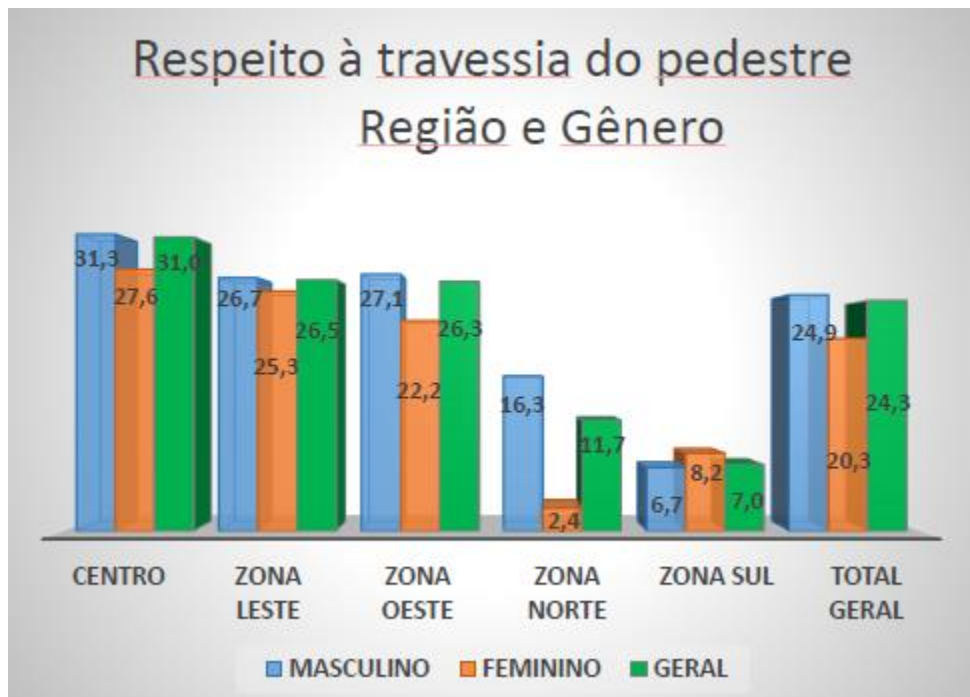
Gráfico 01: Percentual total de respeito à travessia do pedestre



Os dados apresentados no gráfico 02 evidenciam que as mulheres tiveram um respeito menor em quatro das cinco regiões, sendo que a Zona Sul foi a única em que o respeito masculino foi menor que o feminino, porém com uma diferença diminuta de 1,5%. A região em que a diferença entre o respeito masculino e feminino apresentaram maior diferença (13,9%) foi a Zona Norte, onde respeito masculino foi de 16,3% e o feminino de 2,4%. Apesar de o total do desrespeito feminino ser maior que o masculino, ainda assim, o maior respeito que ocorreu foi na região central de 31,3%, ou seja, respeito baixo para ambos os lados, pior ainda no conjunto geral,

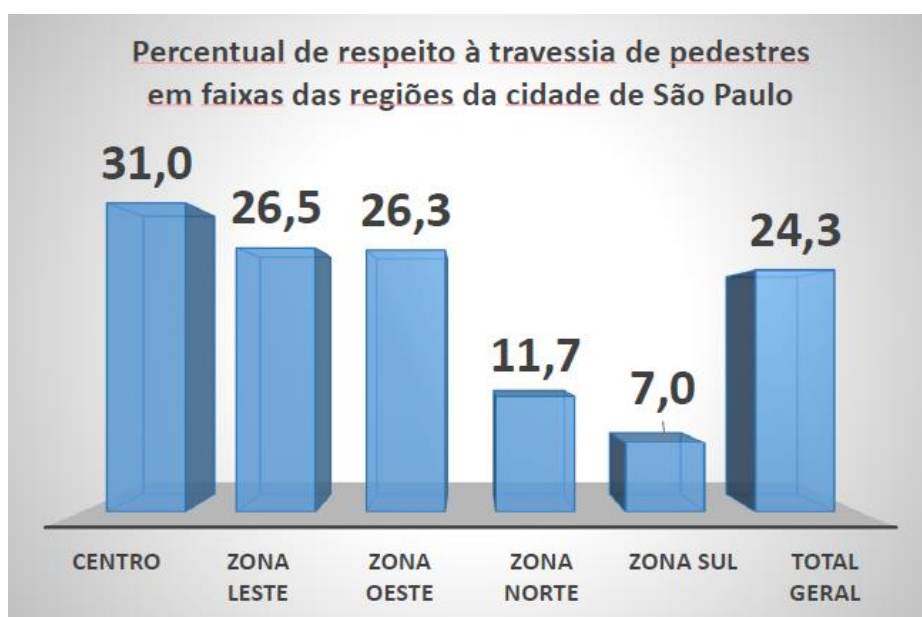
31%. Ou seja, na região em que mais está sendo respeitada a travessia do pedestre, essa travessia é respeitada em menos de um terço das vezes.

Gráfico 02: Respeito à travessia do pedestre – Região e Gênero



O gráfico 03 apresenta os percentuais de respeito à travessia dos pedestres contabilizados nas onze faixas que compuseram a pesquisa. Sendo a região central a que apresentou maior respeito, seguida da Zona Leste, Zona Oeste, Zona Norte e Zona Sul com 31,0%, 26,5%, 26,3%, 11,7% e 7,0%, respectivamente. A média de respeito dos onze cruzamentos foi de 24,3%. Percebe-se que as Zonas Leste e Oeste apresentam percentuais similares e as Zonas Nortes e Sul apresentam um percentual menor de respeito quando comparadas às outras regiões. E a Zona Sul com apenas 7,0% de respeito se destaca como o menor deste estudo.

Gráfico 03: Percentual de respeito em faixas das diversas regiões da Capital



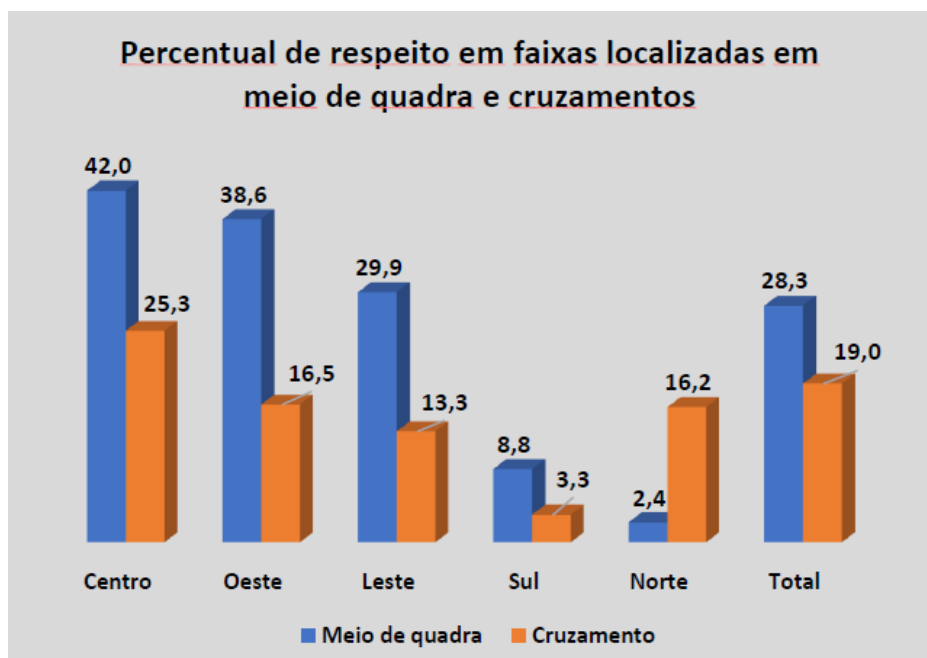
Dados sistematizados na tabela 01, a seguir, evidenciam um maior respeito à travessia nas faixas localizadas em meio de quadra, com exceção da Zona Norte que apresentou um resultado diverso em virtude do baixo percentual de respeito na faixa localizada na rua Maria Cândido, aliás faixa essa que apresentou o menor respeito à travessia desse estudo, a ser explicitado mais adiante. A totalidade das faixas localizadas em meio de quadra apresentaram um respeito à travessia de 28,3% e as localizadas em esquina um respeito de 19,0%, comparativamente uma diferença de 9,3% a mais para as faixas de meio de quadra. A maior diferença de respeito, dentro de cada região, ocorreu na Zona Oeste com 22,1% de respeito a mais na faixa de meio de quadra quando comparada à localizada na esquina.

Tabela 01: Respeito à travessia: faixas em meio de quadro e esquinas

Região da contagem	Meio de quadra					Esquina				
	Respeito		Desrespeito		total	Respeito		Desrespeito		total
	Freq	%	Freq	%	Freq	Freq	%	Freq	%	Freq
Centro	1450	42,0	2005	58,0	3455	1710	25,3	5042	74,7	6752
Oeste	411	38,6	654	61,4	1065	219	16,5	1107	83,5	1326
Leste	2464	29,9	5772	70,1	8236	277	13,3	1812	86,7	2089
Sul	299	8,8	3100	91,2	3399	55	3,3	1637	96,7	1692
Norte	5	2,4	201	97,6	206	69	16,2	356	83,8	425
Total	4629	28,3	11732	71,7	16361	2330	19,0	9954	81,0	12284

Apresenta-se a seguir, no Gráfico 04, os dados sistematizados da Tabela 01, o qual permite melhor visualização comparativa desses percentuais e suas diferenças.

Gráfico 04: Percentual de respeito faixas em meio de quadra e esquinas



Dados sistematizados na Tabela 02 apresentam a faixa localizada na rua Maria Cândido, como sendo o local em que se obteve o menor percentual de respeito registrado na pesquisa, 2,4%. De um total de 206 encontros entre pedestres e condutores somente 5 travessias foram respeitadas. Percebe-se, de acordo com os dados, que essa faixa é a única localizada em meio de quadra, sendo que o desenho dos dados indicou maior respeito nas faixas

localizadas em meio de quadra. Dados de observação indicam como uma das possíveis explicações o fato de a faixa estar localizada em quadra muito extensa e quando os veículos chegam à altura da faixa já estão em velocidade mais elevada com tendência ao não respeito. O local em questão apresentou a menor razão (0,01) entre o número de pedestres (90) e veículos (6.791), quando comparado aos outros locais da amostra. Existem nessa quadra, em alguns momentos, vazios de veículos e os pedestres atravessam nessas brechas. Talvez, como mais uma hipótese a ser verificada, possa ser rotineiro e de conhecimento do condutor que o pedestre realizará a travessia na próxima brecha e deixe de dar a preferência, talvez explique, mas logicamente não se justifique.

Tabela 02: Cruzamento com menor percentual de respeito

Menor Respeito	Localização da Faixa	Encontros	Respeitou	% respeito
Centro	Benjamin constant x Quintino Bocaiúva (esq)	2571	591	23,0%
Leste	Tuiuti x Pde Estevão Pernet (esquina)	2089	277	13,3%
Sul	Lins de Vasconcelos x Alves Ribeiro (esquina)	1692	55	3,3%
Norte	Maria Cândido (meio de quadra)	206	5	2,4%
Oeste	Willian Spears x Tenente Landy (esquina)	1326	219	16,5%

O maior percentual de respeito à travessia do pedestre foi registrado em faixa localizada no Pátio do Colégio, região central de São Paulo, 42%. De um total de 3455 encontros entre pedestres e condutores, os últimos respeitaram a preferência de travessia do pedestre em 1450 vezes. Na Zona Sul, a faixa que apresentou maior respeito está localizada no Acesso da rua Vergueiro para a Avenida 23 de Maio, porém esse “maior respeito” representa apenas 8,8% da concessão de travessia ao pedestre, nessa faixa em particular observou-se que apesar do limite de velocidade ser de 40 km, muitos veículos passam em velocidade superior a essa e os pedestres acabam sendo obrigados a aguardarem um brecha para realizarem a travessia. Dados expostos na Tabela 03, a seguir:

Tabela 03: Cruzamento com maior percentual de respeito por gênero

Maior Respeito	Localização da Faixa	Encontros	Respeitou	% respeito
Centro	Pátio do Colégio (meio de quadra)	3455	1450	42,0%
Leste	Tuiuti (Próximo Melo Freire) (meio de quadra)	8236	2464	29,9%
Sul	Acesso Vergueiro - 23 de Maio (meio de quadra)	3399	299	8,8%
Norte	Dr. César Castiglioni Jr. (esquina)	425	69	16,2%
Oeste	Paes Leme (meio de quadra)	1065	411	38,6%

Na Nota Técnica 256, já havia sido apurado que os fatores físicos no local onde está ambientada uma faixa impactam diretamente no respeito à travessia dos pedestres (p.18). Desse modo uma faixa localizada em via plana e estreita tem maior percentual de probabilidade de respeito do que vias que apresentem aclive ou declive acentuados, ou mesmo uma via muito larga com muitas faixas de rolamento, ou ainda, uma faixa em conversão. O gráfico 04, a seguir, apresenta o percentual de respeito por tipo de veículo e gênero. Percentualmente, o veículo que mais respeitou a travessia do pedestre foi o ônibus, tanto pelo sexo masculino (40,0%) quanto feminino (33,3%). Os ônibus foram seguidos pelos táxis (31,5%) e em terceiro maior respeito estão os caminhões (25,9%). Carros e motos apresentam quase o mesmo percentual de respeito à travessia do pedestre, 22,2 e 21,1, respectivamente. Com um baixo percentual de diferença, mas percebe-se que a condutora de motos (21,1%) respeita mais a travessia que a condutora de veículos (19,9%), o contrário ocorrendo para os condutores do sexo masculino, os quais os condutores de veículos (22,8%) respeitam mais a travessia que os condutores de motos (21,0%). O veículo que menos respeitou a travessia dos pedestres foi a bicicleta, o respeito masculino do condutor desse veículo foi de 10,9% e o feminino praticamente não existiu (0,0%). É curioso, instigante e controversa a análise desses dados de respeito dos ciclistas em relação à travessia dos pedestres. Cotidianamente nos deparamos com ciclistas reivindicando mais respeito e segurança ao seu direito de

circulação por parte dos outros veículos, porém com a taxa de 10,1% de respeito de ciclistas à travessia de pedestres, põe-se em questão a mesma cobrança dos pedestres em relação à falta de respeito dos ciclistas, como também a falta de empatia desses condutores que clamam rotineiramente por um respeito que não desvelam ao outro mais frágil hierarquicamente a ele no trânsito, e o único imediatamente após o próprio ciclista que merecia ser respeitado: o pedestre.

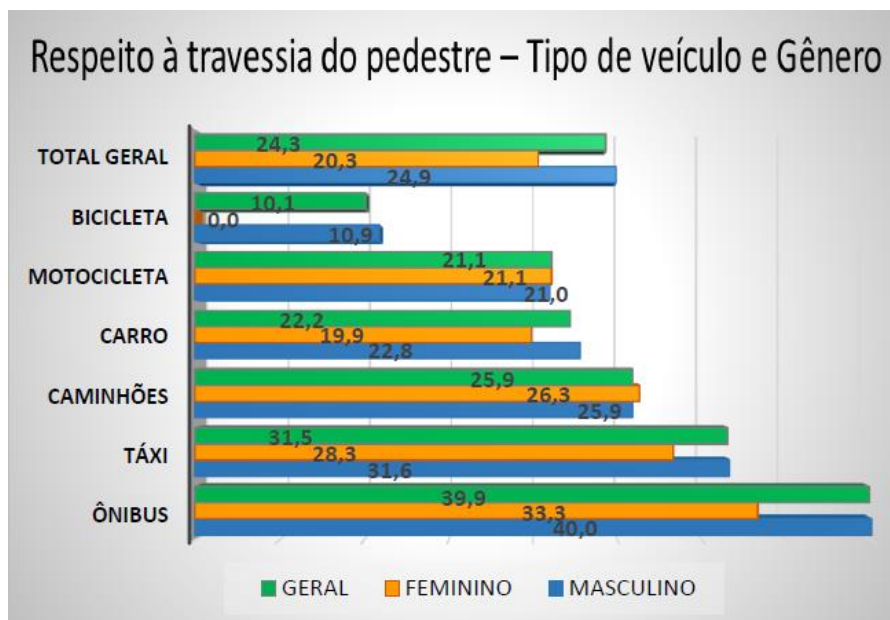
De acordo com o Artigo 29, inciso XII, parágrafo 2º do CTB:

Art. 29. O trânsito de veículos nas vias terrestres abertas à circulação obedecerá às seguintes normas:

[...] § 2º Respeitadas as normas de circulação e conduta estabelecidas neste artigo, em ordem decrescente, os veículos de maior porte serão sempre responsáveis pela segurança dos menores, os motorizados pelos não motorizados e, juntos, pela incolumidade dos pedestres.

Deste modo veículos como caminhões e ônibus serão responsáveis pela totalidade dos outros veículos, automóveis por motocicletas, bicicletas e pedestres; motocicletas por bicicletas e pedestres e por fim as bicicletas serão responsáveis pela segurança dos pedestres. Comportamentos que nesses cruzamentos amostrados vem se concretizando em percentuais muito baixos.

Gráfico 04: Respeito à travessia por tipo de veículo e gênero



Esse estudo, aqui apresentado, trata de um levantamento quantitativo e inicial que teve como objetivo a obtenção de dados sobre o real respeito de condutores femininos e masculinos e de diversos tipos de veículos à travessia do pedestre.

Conclusões finais

Os dados apresentados são resultados obtidos em pesquisa quantitativa, que teve como principal intenção a de levantar dados percentuais de respeito à travessia dos pedestres pelos diferentes tipos de veículos e por gênero. Entende-se que esses dados são um marco numérico para o entendimento quanto às responsabilidades e comportamentos dos envolvidos. Ao se obter esse conhecimento poder-se-á, então, conjuntamente com a Segurança e Educação de Trânsito, aliados aos estudos já produzidos sobre o tema, traçar-se políticas e projetos que influenciem positivamente o comportamento dos condutores de veículos.

As contagens realizadas em onze faixas de pedestres, divididas nas cinco regiões da cidade de São Paulo, indicaram um percentual total de respeito à travessia de pedestres 24,3%. As mulheres respeitaram a travessia em 20,3% e os homens 24,9%. Com uma diferença de 4,6% de respeito a menos para as mulheres, que somente tiveram percentual maior de respeito na Zona Sul da capital, mesmo assim com pequena diferença de 1,5% a mais que os homens.

A região central da capital indicou o maior respeito à travessia dos pedestres, seguida pelas Zonas Leste, Oeste, Norte e Sul, com percentuais totais de respeito de 31,0%, 26,5%, 26,3%, 11,7% e 7,0%, respectivamente.

O menor respeito (2,4%) registrado no estudo ocorreu em faixa localizada na região Norte, rua Maria Cândido, localizada em meio de quadra. Já o maior percentual de respeito foi percebido em faixa localizada na região central, no Pátio do Colégio (42,0%), faixa também localizada em meio de quadra.

Quando se trata de respeito por tipo de veículo, os ônibus, táxis e caminhões foram os veículos que apresentaram maior percentual de respeito, 39,9%, 31,5% e 25,9%, respectivamente. O percentual de respeito de motocicletas (21,1%) e de veículos de passeio (22,2%) foram similares, apresentando uma variação de 1% a mais de respeito para os veículos. O veículo que menos respeitou a travessia dos pedestres foi a bicicleta, apresentando um percentual de respeito de 10,1%.

Há muito a se evoluir em pesquisas e conhecimento quanto ao respeito à travessia dos pedestres. Uma dessas necessidades é a de obter respostas para o seguinte questionamento: “O que torna uma faixa mais respeitável que outra?”. No Boletim técnico 256 evoluímos no sentido de se entender que as características físicas na qual a faixa está ambientada impacta o percentual de respeito. No estudo ora apresentado as faixas localizadas em meio de quadra obtiveram maior percentual de respeito (28,3%) do que as localizadas em esquina (19,0%).

O critério de escolha das faixas desse estudo baseou-se em suas características fundamentais: a não existência de semáforo e uma via que passassem todos os tipos de veículos. Por conta da natureza da pesquisa, que pretendia compreender o porquê de algumas faixas serem mais respeitadas que outras, além de entender a dinâmica de cada faixa, não existia faixa melhor ou pior para se medir.

O objetivo desse estudo, portanto, é que, ao olhar para determinada faixa, os técnicos de segurança no trânsito saibam exatamente qual as medidas que precisam ser tomadas para diminuir o impacto do desrespeito e, aliado ao trabalho técnico da segurança a Educação de Trânsito junto a campanhas de Marketing, consigam bons resultados quanto à mudança de comportamento dos condutores. Em um cenário ideal, a Educação de Trânsito deveria prevalecer e a partir do momento que o condutor assimilasse que há, em sua frente, uma faixa e um pedestre aguardando a travessia e que, inexistindo um semáforo que determine que não precise parar, então ele precisa parar, pois o Artigo 70 do CTB determina que a preferência é do pedestre. Dentro dessa situação ideal, a equipe de Segurança nem seria tão dispendida na viabilização de projetos para tornar uma faixa mais respeitável e assim melhorar o respeito do condutor à faixa. A educação do condutor já seria, em grande medida, a solução mais viável. Porém, percebe-se que para que haja, nesse momento inicial, mudança comportamental do condutor em relação a seu respeito à travessia do pedestre, é requerido um trabalho conjunto de todas as áreas da sociedade, ou seja, é necessário um trabalho conjunto da empresa de trânsito com todas as instituições que compõem e participam ativamente no cotidiano de nossa cidade.

Quanto ao fato de se buscar conhecimento para entendimento das hipóteses levantadas a partir de dados apresentados, não significa que os dados encontrados justifiquem motivos de desrespeito, porém são dados fundamentais para se compreender qual a percepção que o condutor tem ao tomar a atitude de respeitar ou não a travessia em faixa de pedestre não semaforizadas, onde a preferência, como salientada no decorrer do estudo,

é do pedestre.

O estudo expõe dados majoritariamente quantitativos, porém fornece parâmetros e desafia a entender o que significam, ficando desse modo um convite desafio para a continuidade das pesquisas no sentido de se responder ou se refletir acerca dos seguintes pontos:

- Qual o motivo de uns veículos respeitarem mais a travessia de pedestres que os outros?
- Quais peculiaridades - motivações, novos comportamentos, novo perfil feminino - estão envolvidas quanto ao fato de as mulheres desrespeitarem mais a travessia dos pedestres quando comparadas ao gênero masculino? Elas que historicamente são as que menos estão envolvidas em acidentes e mortes no trânsito?
- Pode-se usar como atenuante para o desrespeito à travessia do pedestre o fato de faixas estarem inseridas em diferentes dinâmicas geográficas e sociais?
- Condutores de veículos, os quais colocam em pauta regularmente a falta de segurança gerada pela direção dos motociclistas, desrespeitam a travessia dos pedestres tanto quanto eles.
- Ciclistas que clamam por respeito e que o CTB seja respeitado quanto ao seu direito hierárquico de fragilidade, no qual a bicicleta seria mais frágil somente que o pedestre, porém esse mesmo ciclista desrespeita a travessia do pedestre, o único mais frágil que ele nessa hierarquia de responsabilidades.

Esses são apenas alguns dos pontos a serem explorados e aos quais os dados apresentados dessa pesquisa quantitativa ensejam. Ter conhecimento gerado fidedignamente sobre o comportamento dos diferentes usuários do trânsito, auxilia na elaboração de projetos, tomadas de decisões e ações estratégicas, sejam elas a médio, curto ou longo prazo a atuarem de forma mais eficaz e eficiente na busca de comportamentos mais positivos visando a segurança do trânsito e respeito à mobilidade de todos os envolvidos.

BIBLIOGRAFIA

BRASIL - Código de Trânsito Brasileiro – CTB – LEI Nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

Da MATTA, Roberto. **A casa & a rua:** espaço, cidadania, mulher e morte no Brasil. Rio de Janeiro: Rocco, 1997.

FREIRE, Lilian Rose da Silva Carvalho. **A Representação Social do condutor de veículos da cidade de São Paulo.** Artigo apresentado no Congresso Brasileiro de Mobilidade Urbana da ANTP. Setembro de 2019.

FREIRE, Lilian Rose da Silva Carvalho. **Respeito à travessia do pedestre em faixas da cidade de São Paulo:** uma exploração quantitativa por tipo de veículo e gênero. UNICET – 2020.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO – Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo – FREIRE, Lilian Rose da Silva Carvalho. **Nota Técnica 256** - A presença do Agente de Trânsito na rua: Respeito do condutor à travessia e à faixa de pedestre. 2018.

Disponível em: <http://www.cetsp.com.br/media/704479/nt256.pdf> (acessado em 13/05/2020)