

SP 23/03/79

NT 035/79

Programa de Orientação para Travessia De Pedestres

Godiva Aguilar Peres

Antecedentes

Dentro daquilo que se entende por sistema viário, o pedestre sempre foi o elo mais frágil. Quase sempre as políticas desenvolvidas pelos órgãos responsáveis pelo sistema de trânsito, enxergavam na figura do pedestre mais um objeto que criava obstáculos à boa fluidez dos veículos, do que propriamente o seu elemento mais importante. Felizmente esta visão tecnicista vem sendo gradativamente abandonada; mesmo assim, devemos reconhecer que há muito a ser feito para atingir um estágio ideal que permita a perfeita integração entre seus componentes (homem, via e veículos).

Procurando estabelecer uma filosofia mais social para o nosso trânsito e dar a ela uma prática que possa ser incorporada a todos os projetos técnicos que são desenvolvidos pelo Departamento de Operação do Sistema Viário - DSV e pela Companhia de Engenharia de Tráfego - CET, a Superintendência de Comunicação Social procurou, em caráter experimental, desenvolver junto aos pedestres de São Paulo, um trabalho de educação para o trânsito que tivesse por objetivo não apenas promover a sua segurança, mas principalmente recolher subsídios que pudessem, num futuro próximo, desenvolver uma política de trânsito essencialmente voltada para o pedestre.

Assim sendo, entramos em contato com a Gerência de Engenharia de Campo, a fim de viabilizar nossos objetivos. Todavia, dado o enorme contingente humano necessário para um projeto de tal envergadura, estabeleceram-se, através do Departamento de Ação Comunitária, da Companhia de Engenharia de Tráfego, alguns contatos preliminares com a Fundação Projeto Rondon.

Convênio CET/Projeto Rondon

Após algumas reuniões, chegou-se a um denominador comum, firmado por um convênio celebrado a 2 de agosto de 1978 e com duração até 31 de dezembro de 1978.

Assim, ficou estabelecido que a Fundação Projeto Rondon responsabilizar-se-ia pela contratação de 384 universitários de Psicologia, Sociologia e Serviço Social, julgados mais condizentes com o tipo de trabalho que seria desenvolvido.

A Companhia de Engenharia de Tráfego ficou incumbida de repassar à Fundação Projeto Rondon, a importância de Cr\$ 685.740,00 a fim de suprir as necessidades de alimentação e transporte dos 384 estagiários recrutados pela Fundação Projeto Rondon.

A CET coube, ainda, a responsabilidade de efetuar o levantamento dos principais pontos críticos de travessia de pedestres, o que foi realizado pela Gerência de Engenharia de Campo, onde a mesma apontou 72 pontos, dos quais 15 foram selecionados e devidamente sinalizados. Ainda no sentido de estimular a participação dos universitários no referido programa, a CET comprometeu-se, também, a publicar suas melhores monografias na "Revista Trânsito" e no "Boletim Técnico".

O Trabalho em Campo

Acertados e definidos os termos do convênio, partiu-se para a fase de operacionalização dos trabalhos, onde os 15 pontos foram divididos em 3 etapas de 6,4 e 5 cruzamentos, respectivamente, envolvendo 128 estagiários, por etapa.

Cumprido ressaltar que em nenhuma das etapas, alcançou-se o número de 128 estagiários previstos pelo convênio, conforme Quadro I:

Quadro I

Etapa	Universitários Previstos	Universitários Inscritos
I	128	84
II	128	80
III	128	78
Total	384	284

Dessa forma, o Departamento de Ação Comunitária ficou obrigado a redimensionar os pontos de acordo com o número de estagiários inscritos, alterando sensivelmente sua programação inicial. Cabe lembrar que todas as etapas tiveram a duração de 15 dias úteis, divididos em dois períodos: das 07h30 às 11h30 e das 13h30 às 17h30.

A primeira etapa teve início em campo no dia 11/09 com término em 28 do mesmo mês, com 5 dias úteis de treinamento dado por técnicos do Projeto Rondon e da CET, treinamento este, efetuado na Cidade Universitária no período de 27/08 à 06/09.

Dos Pontos

Quadro II

Ponto	Manhã		Tarde	
	Estagiários inscritos	Estagiários previstos	Estagiários inscritos	Estagiários previstos
Rua da Mooca x Av. Paes de Barros	9	13	11	13
Av. Paulista x Rua Augusta	10	10	13	10
Radial Leste x Cons. Lafayette	10	11	10	11
Largo 13 de Maio (Sto. Amaro)	--	11	12	11
Av. Vitor Manzini x Rua Francisco de Souza	--	6	6	6
Av. das Nações Unidas (entre Ponte do Socorro e Av. Interlagos)	--	13	--	13
Total	29	64	52	64

Como se observa nesta primeira fase, operou-se com uma defasagem de 47 estagiários, o que impediu a atuação em 3 pontos no período da manhã e em 1 ponto no período da tarde.

A segunda etapa teve seu início em 02/10 e estendeu-se até o dia 23 do mês, sendo seus treinamentos realizados nos dias 26,27 e 28/09, conforme aponta o Quadro III.

Quadro III

Etapa II

Pontos	Período			
	Manhã		Tarde	
	Estagiários inscritos	Estagiários previstos	Estagiários inscritos	Estagiários Previstos
Celso Garcia x Rua Bresser	5	6	6	6
Largo 13 de Maio	13	11	17	11
Radial Leste x Cons. Lafayette	13	11	17	11
Celso Garcia x João Bohemer	5	6	6	6
Av. São João x Largo Paissandu	--	30	--	30
Total	36	64	46	64

Nesta segunda fase, apesar de se trabalhar com 46 estagiários a menos que o previsto, foram mantidos os cruzamentos da Radial Leste x Cons. Lafayette e o Largo 13 de Maio, em virtude de 2/3 dos estagiários inscritos nesta segunda fase serem provenientes da primeira fase e desejarem permanecer no programa e naqueles locais, por serem próximos de suas residências. Isto significa que esta etapa só foi possível graças à continuidade dos estagiários e reflete, de maneira indireta, a total falta de comprometimento da Fundação Projeto Rondon com o referido programa. Programa que, como será observado, entrará na sua etapa final, também com um número inferior que o previsto de estagiários.

A terceira e última etapa iniciou-se no dia 06/11 e encerrou-se a 28/11, sendo que os treinamentos desta fase foram realizados nos dias 25,26 e 27 de outubro.

Quadro IV

Etapa III

Pontos	Período			
	Manhã		Tarde	
	Estagiários inscritos	Estagiários previstos	Estagiários inscritos	Estagiários previstos
São João x Ipiranga	10	20	17	20
Praça Melvin Jones (Lapa)	8	12	14	12
Brig. Luís Antonio x São Carlos do Pinhal	9	13	13	13
São Luís x Consolação	--	19	7	19
Total	27	64	51	64

Assim, chegou-se ao término da terceira e última fase, com apenas 78 estagiários, ou seja, com 50 a menos que o número previsto que era de 128 estudantes-estagiários.

Deve-se considerar que, em todas as etapas aconteceram desistências, em apenas um ponto chegaram a comprometer a continuidade dos trabalhos: São Luís x Consolação, que já não apresentara número suficiente de estagiários pela manhã, teve que ser retirado da programação e seus elementos transferidos para o cruzamento da Av. São João x Av. Ipiranga, em virtude de, não somente contar com um reduzido número de estagiários (7), como também pela falta de colaboração do policiamento no local, que segundo as palavras do supervisor chegou mesmo em alguns momentos a impedir o desempenho dos trabalhos no referido cruzamento.

As sugestões dos estagiários

Passaremos agora a relatar as impressões dos universitários envolvidos com o trabalho de orientação de travessia para pedestres. Antes porém, torna-se importante fazer algumas considerações preliminares:

Ao término de cada etapa de trabalho eram feitas reuniões na sede da Fundação Projeto Rondon, situada no Campus da Universidade de São Paulo, juntamente com os técnicos deste órgão e com todos os estagiários que participaram da operação, para conjuntamente, debater e avaliar os trabalhos em campo.

Infelizmente o desinteresse de alguns e o diminuto grau de conhecimento de outros para com os problemas sociais, levaram à apresentação de sugestões, que ficaram muito aquém das expectativas. Assim, selecionaram-se aquelas observações que mais se aproximavam da realidade do trânsito e que poderiam, se devidamente avaliadas, trazer benefícios substantivos ao pedestre:

- Aumentar o tempo de travessia para pedestres, pois em diversos cruzamentos, quando o pedestre se encontra no meio da pista, o semáforo libera o fluxo de veículos;
- Instalar faixas de travessia intermediárias (entre dois cruzamentos), pois em diversos pontos constata-se que os pedestres são obrigados a percorrer uma distância considerável para alcançar a faixa, estimulando os mais apressados a fazerem a travessia fora de seus limites;
- Instalar semáforos para veículos antes da faixa de segurança de pedestres, obrigando os veículos a aguardarem a liberação do sinal sem avançar sobre a faixa e, conseqüentemente, sobre os pedestres; e
- Elaborar um plano de sinalização global para a cidade, especialmente em se tratando de faixas de segurança, onde, segundo os estagiários, mesmo os pedestres que as respeitam e atravessam pela faixa num primeiro momento são desestimulados a fazê-lo novamente, pois entre um e outro cruzamento existem vários que não são sinalizados por faixas.

Dessas considerações de ordem técnica e de características mais imediatas passaram-se a outras de contornos mais amplos e gerais, onde os problemas do trânsito e suas soluções estariam localizados no interior da estrutura econômica desenvolvimentista adotada pelo governo brasileiro nestas últimas décadas.

Considerações gerais

A par das críticas, sugestões e avaliações levadas a efeito pelos estagiários rondonistas, julgamos oportuno fazer algumas considerações:

Observando as intervenções do DSV no campo das sinalizações, verificamos que, muito embora uma série de medidas estejam sendo adotadas, visando beneficiar o conjunto da população, estas são muito tímidas se comparadas às reais necessidades de um centro urbano como São Paulo.

Se por um lado, a implantação de uma faixa exclusiva para ônibus representa um grande avanço no campo da engenharia de tráfego, trazendo em seu bojo medidas de largo alcance social, observamos, por outro lado, que na quase totalidade dos cruzamentos semaforizados o tempo de travessia oferecido aos pedestres é muito inferior à sua capacidade de atingir, sem riscos para sua

segurança, o outro extremo da rua ou avenida; em especial, nas áreas mais centrais da cidade, quando não ocorrem concomitantemente conversões de veículos.

Quanto as faixas propriamente ditas, é muito comum observar-se a existência de todo um mobiliário urbano disposto em locais que praticamente impedem o uso daqueles, como por exemplo bancas de jornais, caixas de correio, telefones etc.

Conclusão

Como conclusão desejamos tecer o seguinte comentário: dizer que o pedestre ocupa o primeiro plano na filosofia de atuação do DSV/CET, implica num compromisso de grandeza social de real importância.

Essa afirmativa nos leva a crer que temos uma padronização na sinalização existentes e que "os comportamentos inadequados dos pedestres são mais por irreverência destes". Ousar crer nisso é de uma ingenuidade sem par. A padronização na sinalização não é uma verdade e as denúncias feitas aos rondonistas pela população comprovam isso.

O nosso objetivo no exposto é aguçar a visão das áreas técnicas para as necessidades reais dos pedestres, pois não podemos mais aceitar a fluidez do automóvel em detrimento do pedestre, do uso e deterioração do solo sim, porque hoje, para se garantir o sucesso do projeto, viola-se a lei do zoneamento, sem nenhuma projeção do que isso significa.

Não devemos continuar falando que o transporte individual está no último plano de atendimento, pois num balanço de nossos feitos, ele falou mais alto do que a prioridade um.

Quando se proclama que devemos colocar a advertência (semáforo) antes da faixa, recebemos a informação que em assim fazendo estaríamos "criando um campo cinzento" para o motorista. Como querendo dizer que ele precisa ter a certeza, dentro da sua infração (passando no semáforo em amarelo), dos riscos que estará correndo. Como se pode acreditar que a travessia segura do pedestre está sendo levada a sério?

Propomos que se padronize a sinalização para pedestre, dentro da cidade e que se compatibilize o tempo necessário de travessia, pois pedestre também faz parte do trânsito.

Godiva Aguilar Peres

Chefe do Departamento de Ação Comunitária - GCS