

Prefeitura de SP culpa pedestres por desrespeito à faixa

Categories : [Outras Vias](#)

-

Quando o Programa de Proteção aos Pedestres de São Paulo foi lançado, em maio de 2011, a Prefeitura de São Paulo anunciou a meta de até o final de 2012 diminuir entre 40% e 50% o número de mortes por atropelamentos na cidade. Em 2010, 7.007 pedestres foram atropelados, sendo que 630 morreram. A campanha está prestes a completar um ano e a redução ainda não chegou nem perto do esperado. O número de mortes por atropelamento caiu cerca de 8%, de acordo com o levantamento mais recente apresentado pela Companhia de Engenharia de Tráfego. De maio de 2010 a janeiro de 2011 aconteceram 464 mortes em atropelamentos, enquanto no mesmo intervalo de 2011 a 2012 foram 427. Praticamente duas pessoas morreram atropeladas por dia na cidade, média considerada ainda bastante alta - para efeito de comparação, em Nova Iorque, aconteceram [237 mortes durante em](#) 2011 o que representa uma morte a cada dois dias.

Até agora, as campanhas de publicidade em favor do respeito aos pedestres e à faixa de pedestres consumiram R\$ 5.560.773,68 dos cofres públicos, segundo levantamento feito pelo Outras Vias com base em informações que, por lei, a [CET é obrigada a divulgar](#). Mesmo com tantos recursos, o programa não dá os resultados esperados e os gestores públicos parecem não saber o que fazer. A falta de rumo da campanha - que teve um bom começo, registre-se -, foi tema de [artigo recente aqui no Outras Vias](#) e de críticas [em análise detalhada publicada na revista Veja São Paulo](#).

Em vez de retomarem medidas efetivas inicialmente adotadas, como a diminuição do limite de velocidade nas ruas (decisiva para a conquista da redução de 8%) e a defesa de que o respeito à vida deve ser prioridade em qualquer circunstância, os representantes do poder municipal optaram por radicalizar na tentativa de responsabilizar o pedestre pelos resultados pífios alcançados até agora.

Mãos ao alto, pedestre!

A eficiente equipe responsável pelo trânsito de São Paulo não iria, claro, abrir espaço para as críticas sem apontar soluções. Assim, no [texto institucional](#) além de indicarem a falta de responsabilidade dos distraídos e inconsequentes pedestres, que insistem em conversar, falar no

telefone e fumar enquanto caminham, os agentes destacaram que a maioria dos motoristas "disse que seria aconselhável se os pedestres fizessem mais o gesto do pedestre, estendendo o braço e reforçando, assim, sua vontade em cruzar a via", sendo que "é importante atentar que essa ação do gesto em si não pára o motorista automaticamente, mas sim significa que ele, motorista, visualiza melhor o pedestre quando este sinaliza sua intenção". Em outras palavras, quem se move sem o uso de motores (e sem poluir as ruas com ar e barulho, que, afinal, é um dos motivos deste blog estar abrigado em um portal de meio ambiente) tem que esticar o braço, mas deve também redobrar o cuidado porque às vezes mesmo esticando a mão, o motorista pode insistir em avançar.

Parte dos jornais da capital simplesmente ignorou o "estudo" - cujo dado mais relevante, na realidade, é o fato de não ter havido praticamente nenhuma mudança no respeito às faixas de pedestre mesmo com o investimento de milhões em peças publicitárias com este foco. Agentes analisaram o comportamento de motoristas em quatro cruzamentos diferentes da capital e constataram que, antes da campanha, 89,6% deles desrespeitaram a faixa, e depois 86,1%. Em um dos cruzamentos observados, na Rua Haddock Lobo, nos Jardins, houve aumento do desrespeito: de 91,2% na primeira amostragem, o índice saltou para 93,5%. A informação não foi divulgada no informe institucional da Prefeitura, mas [consta no site do Centro de Treinamento e Educação de Trânsito](#) da CET.

O jornal Estadão publicou um [texto debochado](#) sobre os dados apresentados. A Folha de S. Paulo, por sua vez, abriu espaço para a responsabilização dos pedestres, publicando até um infográfico indicando como o [braço deve ser levantado ao se atravessar a rua](#). A verdade é que, com ou sem o braço levantado, o pedestre tem preferência sempre nas faixas (salvo quando há semáforos orientando a passagem de pessoas e veículos), conforme indica o Código de Trânsito Brasileiro. O artigo 214 prevê que "deixar de dar preferência de passagem a pedestre e a veículo não motorizado: que se encontre na faixa a ele destinada; que não haja concluído a travessia mesmo que ocorra sinal verde para o veículo; portadores de deficiência física, crianças, idosos e gestantes" é infração gravíssima. Desrespeitar o pedestre "quando houver iniciado a travessia mesmo que não haja sinalização a ele destinada; que esteja atravessando a via transversal para onde se dirige o veículo" é infração grave. Os artigos 215, 216 e 217 também fazem referência à necessidade de se priorizar o direito de quem caminha.

** Este texto é dedicado ao cavalheiro que ameaçou me atropelar no cruzamento da Rua Cayowaá com a Rua Havaí na manhã de quarta-feira, 18 de abril, um dia após a divulgação do informe institucional pela CET, episódio que compartilho em detalhes por ilustrar na práticos os efeitos da tentativa de se responsabilizar atropelados pelos atropelamentos rotineiros na cidade. Antes de*

pisar na faixa de pedestre, preocupei-me em olhar nos olhos no motorista e só avançar após constatar que havia sido visualizado. Continuei caminhando calmamente, devagar e com prudência, e, mesmo assim, o motorista seguiu avançando. Com velocidade reduzida, aproximou tanto o carro que me forçou a acelerar, não sem um grito de protesto. "Ei, estou na faixa de pedestres! A preferência é minha". Ao que o motorista, com o braço confortavelmente apoiado na janela e cara de estressado, retrucou: "É, mas você não levantou o braço". O jornalista, testemunha do insólito desencontro, resumiu tudo: "logo mais a gente vai ter que andar com uma bandeirinha para poder atravessar a rua".

Leia também:

[Deu zebra na campanha de defesa de pedestres de SP](#)
[As mortes de sábado à noite no trânsito de São Paulo](#)