

Referências Bibliográficas

BRANDÃO, E. **Publicidade on-line, ergonomia e usabilidade: o efeito de seis tipos de banner no processo humano de visualização do formato do anúncio na tela do computador e de lembrança da sua mensagem.** Rio de Janeiro, 2006. 400p. Dissertação (Mestrado em Design) – Departamento de Artes & Design, Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro – PUC-Rio.

CAMPOS, M.M. **Uma Análise da relação entre acidentes de trânsito e variáveis sociais, econômicas, urbanas e de mobilidade na cidade do Rio de Janeiro.** Rio de Janeiro, 2005. 131 p. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Transporte) – COPPE - Universidade Federal do Rio de Janeiro.

CARDOSO, G. LINDAU, L.A., GOLDNER, L.G., **A percepção do risco e fatores causais de atropelamentos a partir da ótica de pedestres e agentes de fiscalização: uma abordagem utilizando grupos focados,** in: Grupos Focados: teoria e aplicações, editor: José Luis Duarte Ribeiro. FEENG/UFRGS – Porto Alegre RS. 2003.

CAVALLIERI, F. BRITO, P. Atropelamentos – Um semestre de 3.115 Vítimas. **Coleção Estudos da Cidade**, nº 31, out/2001, Instituto Pereira Passos, Seção Armazém de Dados – Rio Estudos. Disponível em <http://www.armazemdedados.rio.rj.gov.br> Acesso em: 30. dez. 2003.

DEJOY D.M.. Attitudes and beliefs . In:___ **Warnings and Risk Communication.** EUA. Taylor & Francis, 1999. p.189-220.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO – DENATRAN. **Manual brasileiro de sinalização de trânsito em áreas escolares /** Apresentação: Carlos Antônio Morales. Brasília (DF). Denatran, 2000.

DIAZ, E. M. Theory of planned behavior and pedestrians' intentions to violate traffic regulations. **Transportation Research Part F**, 5, pp. 169-175, 2002.

FAGUNDES, A. J. F. M. **Descrição, Definição e Registro de Comportamento.** 7ª Ed. São Paulo, EDICON, 1985, 115 p.

FORMIGA, E.L., **Ergonomia informacional: compreensibilidade de símbolos para sinalização de hospitais públicos e unidades de saúde no Rio de Janeiro.** Rio de Janeiro, 2002. Dissertação (Mestrado em Design) – Departamento de Artes & Design, Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro – PUC-Rio.

FUNDAÇÃO SISTEMA ESTADUAL DE ANÁLISE DE DADOS – SEADE. SP-Demográfico – **Resenha de Estatísticas Vitais do Estado de São Paulo**, Ano 7 – nº 3. Disponível em <http://www.seade.gov.br>. Acesso em: 15.Fev.2009. São Paulo (SP). SEADE, 2006.

GIL, A.C. **Métodos e técnicas de pesquisa social.** 5.ed. São Paulo: Atlas, 1999. 206 p

HAMED, 2001 M.M., Analysis of pedestrian behavior at pedestrian crossings, In: **Safety Science** 38,), pp. 63–82, 2001.

HUTT, S. J.; HUTT, C. **Observação direta e medida do comportamento**. São Paulo : EPU, 1974. 279p.

IEA. Internacional Ergonomics Society. Desenvolvido pela Sociedade Internacional de Ergonomia. Apresenta textos sobre ergonomia e associações pelo mundo. Disponível em <<http://www.iea.cc/ergonomics/>>. Acesso em 10 mar. 2003.

LEONARD S.D.; OTANI H.; WOGALTER M. Comprehension and memory. In: **Warnings and Risk Communication**. EUA. Taylor & Francis, p.149-188. 1999.

LYNCH, K. **A Imagem da Cidade**. Tradução de Jefferson Luiz Camargo. 2ª Ed. São Paulo: Ed. Martins Fontes, 1999, 227 p. Título Original: *The Image of the City*, Cambridge MA, MIT Press, 1960

LOUKAITOU-SIDERIS A., LIGGETT R., SUNG H. Death on the Crosswalk – A Study of Pedestrian-Automobile Collisions in Los Angeles. In: **Journal of Planning Education and Research** - Association of Collegiate Schools of Planning, p. 338-351, 2007.

LUM K.M., TAN Y.W. Driver Response at a Signalized T-Intersection During an Amber Blackout. In: **Transportation Research Part F** – Elsevier, p. 183-195. 2003.

MATLIN, M.W. **Psicologia Cognitiva**. Rio de Janeiro: LTC – Livros Técnicos e Científicos Editora S.A. tradução Stella Machado – 5ª. Edição. 2004.

MAZIS M.B.; MORRIS. L.A.. Channel. In: **Warnings and Risk Communication**. EUA. Taylor & Francis, p.123-148. 1999.

MONT´ALVÃO C. Ergonomia e Segurança de Tráfego – da Teoria à Prática. In: **Avisos, Advertências e Projeto de Sinalização**. Organização: Anamaria de Moraes. iUsEr – Rio de Janeiro. p. 45-73. 2002.

MORAES, A.; MONT´ALVÃO, C. **Ergonomia: Conceito e Aplicações**. 3ª ed. Rio de Janeiro, iUsEr, 2003, 139 p

MORAES, A. Registro de Comportamento. Ergonomia – Diagnose Ergonômica (2002). Transparências de aula.

MORAES A. Ergonomia Informacional: A Comunicação Humano-Tarefa-Máquina; Processamento, Convergência e Mudança de Comportamento. In: **Avisos, Advertências e Projeto de Sinalização**. Organização: Anamaria de Moraes. iUsEr – Rio de Janeiro, p.7-29. 2002.

NODARI, C.T.;LINDAU L.A. Identificação e Avaliação de Características Físicas da Rodovia que Influenciam a Segurança Viária. In: **Panorama Nacional de Pesquisa em Transporte 2003 – XVI Congresso de Pesquisa e Ensino em Transporte – ANPET, 2003**, Rio de Janeiro. Anais XVI Congresso de Pesquisa e Ensino em Transporte – ANPET, Rio de Janeiro, ANPET, 2003.

OLIVEIRA, G.A. **Abordagem ergonômica da situação do pedestre na Barra da Tijuca**. Rio de Janeiro, 2004. 192p. Dissertação (Mestrado em Design) –

Departamento de Artes & Design, Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro – PUC- Rio.

PETTENDORFER, M. P. **Advertências visuais : uma análise da compreensão dos rótulos de risco pela ótica da ergonomia informacional**. Rio de Janeiro, 2006. Dissertação (Mestrado em Design) – Departamento de Artes & Design, Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro – PUC-Rio.

SANTOS, J. Segurança e Ambiente no Tráfego. In: **Associação Nacional de Pesquisa em Design -ANPED, 2003**, Rio de Janeiro – RJ. Anais 2º Congresso Internacional de Pesquisa em Design Brasil – ANPED, Rio de Janeiro, ANPED, 2003.

TOSTA, P. **Identificação dos Pictogramas de Prevenção na Manipulação das Drogas utilizadas em Laboratórios do Campus da UNESP de Jaboticabal**. Bauru, 2006. Dissertação (Mestrado em Design) – Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação da Universidade Estadual Paulista.

ROSENBLOOM T.; NEMRODOV D.; BARKAN H. For heaven’s sake follow the rules: pedestrians’ behavior in an ultra-orthodox and a non-orthodox city. **Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour** Volume 7, Issue 6, November 2004, Pages 395-404. 2004.

RIO DE JANEIRO (CIDADE). Gerência de Informações de Tráfego – GIT. Companhia de Engenharia de Tráfego – Rio de Janeiro - CET-Rio, 2007. Disponível em <<http://www.rio.rj.gov.br/smtr/>> Acesso em: 02 de dezembro de 2008.

RIO DE JANEIRO (CIDADE). Secretaria de Obras da Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 2008. Disponível em <http://obras.rio.rj.gov.br/index.cfm?sqncl_publicacao=250> Acesso em: 02 de dezembro de 2008.

RUDIO, F.V. **Introdução ao projeto de pesquisa científica**. 30. ed. Petrópolis: Vozes, 2002. 144 p.

SANT’ANNA R. M. **Mobilidade e segurança no trânsito da população idosa: um estudo descritivo sobre a percepção de pedestres idosos e de especialistas em engenharia de tráfego**. Rio de Janeiro. 2006, 195 p. Tese (Doutorado em Engenharia de Transportes) COPPE - Universidade Federal do Rio de Janeiro.

SEEDAT M.; MACKENZIE S.; MOHAN D. The phenomenology of being a female pedestrian in an African and an Asian city: A qualitative investigation. In: **Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour** Volume 9, Issue 2, March 2006, p. 139-153, 2006.

SPATA A.V. **Métodos de pesquisa: ciências do comportamento e diversidade humana**; tradução: Lemos A B.P.; Rio de Janeiro: Editora LTC, 2005, 247 p.

STEYVER F.J.J.M. & JOHNSON Making Road Safety (and Danger) Visible. In: **Ergonomics in Design** – Vol 13 – No. 1 – Winter 2005 – p.20-24, 2005.

SISIOPIKU V.P., AKIN D. Pedestrian behaviors at and perceptions towards various pedestrian facilities: an examination based on observation and survey data. In: **Transportation Research Part F 6** – Elsevier, p. 249-274. 2003.

SILVER N.C.; BRAUN C.C. Behavior. In: **Warnings and Risk Communication**. EUA. Taylor & Francis, p.123-148, 1999.

SOMMER R.; SOMMER B. **A Practical Guide to Behavioral Research – Tools and Techniques**. 5ª Ed. Nova Iorque – EUA, Oxford University Press, 2002, 380 p.

TIWARI, G.; BANGDIWALA, S.; SARASWAT A.; GAURAV S. Survival analysis: Pedestrian risk exposure at signalized intersections. In: **Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour**, Volume 10, Issue 2, Pages 77-89. 2007.

VELLOSO, M. **Identificação dos fatores contribuintes dos atropelamentos de pedestres em rodovias inseridas em áreas urbanas: o caso do Distrito Federal**. Brasília, 2006, Dissertação (Mestrado em Engenharia), Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Faculdade de Tecnologia, Universidade de Brasília, DF, 178p.

VIALLE, C.; KRAUSS W. Desrespeito às faixas de pedestres: o papel dos órgãos de trânsito. In: **Panorama Nacional de Pesquisa em Transporte 2004 – XVII Congresso de Pesquisa e Ensino em Transporte – ANPET, 2004**, Rio de Janeiro - RJ. Anais XVII Congresso de Pesquisa e Ensino em Transporte – ANPET, Rio de Janeiro, ANPET, 2004.

WILSON, D.; PURUSHOTHAMAN, R. Dreaming with BRICs: The Path to 2050. **Global Economics** – Paper No: 99, GS Global Economics Web Site, Gold Sachs, out/2003. Disponível em <http://www.gs.com.br>. Acesso em: 20. jan. 2009.

WOGALTER M.; DEJOY, D.M.; LAUGHERY, K.R. **Warnings and Risk Communication**. EUA. Taylor & Francis, 1999. 365 p.

WOGALTER M.S; DINGUS T.A. Methodological techniques for evaluating behavioral intentions and compliance. In:___ **Warnings and Risk Communication**. EUA. Taylor & Francis, p.53-81. 1999.

WOGALTER M.S; LEONARD S.D. Attention capture and maintenance. In:___ **Warnings and Risk Communication**. EUA. Taylor & Francis, p.123-148. 1999.

WOGALTER M.S. Factors that influence the effectiveness of warning signs and labels. In:___ **Ergodesign/USIHC Coletânea de palestras de Convidados Internacionais e Nacionais**. Rio de Janeiro. IUsEr e FAPERJ, p.25-36. 2004.

YAGIL.D. Beliefs, Motives and Situational Factors Related to Pedestrians' Self-Reported Behavior at Signal-Controlled Crossings. In: **Transportation Research Part F** – Elsevier, p. 1-13. 2000.

YOUNG S.L.; LOVVOLL D.R. Intermediate processing stages: methodological considerations research on warnings. In:___ **Warnings and Risk Communication**. EUA. Taylor & Francis, p.27-52.1999.

ZACHARIAS, J. Pedestrian Behavior and Perception. in Urban Walking Environments. In:___**Journal of Planning Literature**, Vol 16, No. 1, Ago/2001, [S.I], Sage Publications, 2001

ZEGEER, C.V.; SEIDMAN, C.; LAGERWEY, P.; CYNECKI, M.; RONKIN, M.; SCHNEIDER, R. (2002) **Pedestrian Facilities Users Guide: Providing Safety and Mobility**. Federal Highway Administration, McLeen, U.S.A.

Anexo 1 – Entrevistas Semi-Estruturadas

Apresenta-se um breve panorama das entrevistas semi-estruturadas feitas após a realização das observações e aplicações da escala de avaliação e do teste de compreensão. O objetivo foi, após a aplicação dos métodos quantitativos, ouvir das pessoas que costumam atravessar diariamente a Av. Presidente Vargas suas impressões sobre as travessias de pedestres. Desta forma, buscou-se investigar questões relacionadas às crenças e motivações dos pedestres, mas partindo-se de declarações espontâneas.

Participaram das entrevistas apenas informantes que preencheram a escala de avaliação. Portanto, os entrevistados já tinham conhecimento sobre o assunto e, talvez, algumas noções sobre o tema que foi abordado. Antes de começar a sessão de perguntas foi conversado que a proposta da entrevista era aprofundar em alguns temas e conhecer mais detalhes da opinião do entrevistado sobre o comportamento do pedestre na Av. Presidente Vargas.

Foram entrevistadas sete pessoas: quatro mulheres e três homens. A idade dos entrevistados variou entre 20 e 51 anos. A escolha de quem iria participar da entrevista foi em função das disponibilidades dos voluntários. Entretanto procurou-se um equilíbrio na distribuição de idade e gênero entre estes voluntários. As entrevistas ocorreram em salas de reunião, sala de aula e escritórios de pessoas que estudam ou trabalham no Centro da cidade. Cada sessão de entrevista durou entre 25 e 40 minutos.

Como os entrevistados eram voluntários e interessados no tema, o clima da entrevista ocorreu num clima tranquilo e sem pressão externa relacionada ao tempo. As entrevistas aconteceram na hora do almoço ou antes de iniciar a atividade de estudo ou trabalho do entrevistado. Segue abaixo o perfil dos entrevistados:

A) Entrevistada 1 - Sexo: feminino
Idade: 20 anos
Estado Civil: solteira
Escolaridade: superior incompleto
Profissão: designer gráfico
Habilitação para conduzir veículos: não
Tempo de habilitação: -

B) Entrevistada 2 - Sexo: feminino
Idade: 23 anos
Estado Civil: solteira
Escolaridade: superior incompleto
Profissão: estudante
Habilitação para conduzir veículos: sim
Tempo de habilitação: 2 anos

C) Entrevistado 3 - Sexo: masculino
Idade: 28 anos
Estado Civil: solteiro
Escolaridade: Superior completo
Profissão: designer
Habilitação para conduzir veículos: sim
Tempo de habilitação: 10 anos

D) Entrevistada 4 - Sexo: feminino
Idade: 32 anos
Estado Civil: casada
Escolaridade: superior incompleto
Profissão: estudante
Habilitação para conduzir veículos: Sim
Tempo de habilitação: 10 anos

E) Entrevistado 5 - Sexo: masculino
Idade: 41 anos
Estado Civil: solteiro
Escolaridade: pós-graduado
Profissão: analista de sistemas
Habilitação para conduzir veículos: Sim
Tempo de habilitação: 10 anos

F) Entrevistada 6 - Sexo: feminino
Idade: 46 anos
Estado Civil: divorciada
Escolaridade: segundo grau completo
Profissão: supervisora
Habilitação para conduzir veículos: Sim
Tempo de habilitação: 26 anos

G) Entrevistado 7 - Sexo: masculino
Idade: 51 anos
Estado Civil: casado
Escolaridade: pós-graduado
Profissão: analista de sistemas
Habilitação para conduzir veículos: Sim
Tempo de habilitação: 30 anos

Os entrevistados em muitas das perguntas externaram opiniões semelhantes sobre a situação dos pedestres nas travessias da Av. Presidente Vargas. Abaixo

segue uma breve compilação de cada entrevista. Aconteceram algumas variações na forma de perguntar, de acordo com a conveniência da conversa. Permitiu-se estas alterações, tendo em vista que a entrevista foi planejada para ser do tipo semi-estruturada.

A) Entrevistada 1

A primeira entrevistada opinou que tanto condutores quanto pedestres não respeitam as leis dos trânsitos e que “isto é coisa do brasileiro”. A principal forma de contato com a educação no trânsito foi através dos pais, quando passeava nas ruas, mas que não se recorda de aulas ou orientações na escola. Sobre campanhas recentes de segurança no trânsito, a entrevistada disse lembrar de um anúncio em outdoors, que mostrava um acidente e uma criança. Havia uma frase sobre como o menino gostaria que os pais tivessem voltado para casa. Esta campanha, segundo a entrevistada, afetou-a bastante, pois a criança é uma vítima indireta do trânsito. Na sua opinião, acha que esta campanha não atinge a população em geral, pois só viu o anúncio em outdoors e não em outras mídias.

Em relação à Av. Presidente Vargas, a entrevistada pensa que o tempo do semáforo é muito curto e que o ideal seria uma pessoa atravessar a avenida, de calçada a calçada, sem a necessidade de correr. Ela relata que não consegue atravessar as quatro pistas apesar de andar rápido e comenta “imagina uma pessoa mais idosa”. Além disso diz que acha o comportamento dos condutores é “muito desrespeitoso”, pois “param em cima da faixa e eles querem é passar”. A fiscalização é deficiente, segundo a entrevistada, pois ela alerta que nunca vê guardas de trânsito no trecho onde frequenta (Rua Uruguaiana). Independente se é durante a noite ou na parte da manhã, a não ser que ocorra acidente de trânsito.

A informante diz que “acha muito ruim” a fiscalização sobre o pedestre na Av. Presidente Vargas e na cidade do Rio de Janeiro. Os pedestres não respeitam as normas de segurança tanto quanto os motoristas e lembra daqueles que preferem atravessar vias debaixo das passarelas. Ela concorda que o pedestre deve ser punido também em caso de acidentes de trânsito e que é possível um guarda abordar um pedestre, apesar de nunca ter visto uma abordagem deste tipo. A entrevistada confessa que já atravessou fora da faixa para pedestres e que já fez travessias quando o semáforo indicava a passagem de veículos ou quando os carros estavam engarrafados. Diz que atraso e exposição à chuva podem motivá-la

a atravessar fora do tempo de travessia do pedestre. Ela acha que a maioria das pessoas que andam na Av. Presidente Vargas está com pressa e que o nível de stress é alto, pois não vê pessoas caminhando calmamente pela avenida. Opina que a sinalização é adequada para o pedestre e pensa que, se houver um atropelamento na via, a pessoa pode morrer por causa da velocidade dos carros. Por fim, diz que já testemunhou acidentes com pedestre e que ficou impressionada com o ocorrido.

B) Entrevistada 2

Esta informante acha que a educação no trânsito é ruim, pois os pedestres e condutores “avançam o sinal” e “fecham o cruzamento”. Ela diz que acha que este desrespeito acontece por questões de tempo por causa da pressa das pessoas. Aborda sobre a falta de educação no trânsito no colégio e que só teve orientação sobre o assunto em casa com os pais ou no treinamento de auto-escola, a partir do que ela lembra.

Perguntada sobre campanhas de segurança no trânsito, a entrevistada lembrou do outdoor na Av. Presidente Vargas que retratava uma criança chorando com os dizeres “só queria dizer que te amo”. Revela que esta campanha trouxe um choque por considerar a criança inocente pela perda dos pais. Apesar de achar que a campanha pode chocar a população, ela não consegue alterar a maneira de agir da maioria das pessoas em relação ao seu comportamento no trânsito.

A entrevistada acha que os principais riscos para um pedestre na Av. Presidente Vargas é o atropelamento e a possibilidade de assalto a noite, devido à escuridão e a presença de moradores de rua. Ela julga que os condutores na avenida “respeitam bem” a sinalização, pois “é difícil ver alguém passando o sinal”. Tal afirmação baseia-se em comparação com o tráfego de veículos em outros bairros do Rio de Janeiro nos horários noturnos. Ela também informa que só vê fiscalização do trânsito na Av. Presidente Vargas no horário de pico, mas mesmo assim, apenas um agente de trânsito e que nunca viu fiscalização em relação ao pedestre. Mostrou-se até um pouco surpresa, pois chegou a perguntar “isso existe?”.

A informante diz que aguarda a indicação do semáforo para poder atravessar no momento certo, mas que à noite ela atravessa até uma das ilhas de refúgio, quando não vem carro, para poder pegar um ônibus. Ela também revela que acha

o tempo de espera na calçada demasiado e que sente um pouco de impaciência. Para atravessar, diz que faz a travessia correndo porque o tempo é insuficiente e que geralmente consegue atravessar as quatro pistas. Afirma que a pressa é um fator que pode motivá-la a atravessar fora do tempo, mas que não costuma estar apressada na Av. Presidente Vargas. Ela afirma que as pessoas na avenida “andam correndo” devido a vontade de chegar logo em casa.

Ao ser perguntada se acha que pode ser atropelada numa via como a Av. Presidente Vargas reagiu dizendo “difícil responder isso...”. Diz que está exposta como todo mundo e que toma cuidado. Sobre os equipamentos urbanos para orientar a travessia de pedestre diz achar que são adequados. Acredita que as pessoas se forem atropeladas podem morrer porque os carros sempre estão em alta velocidade. Nunca viu acidente com pedestres.

C) Entrevistado 3

O terceiro entrevistado pensa que “o povo não tem educação” em relação às questões de trânsito, independente se é pedestre ou condutor, pois vê as pessoas atravessando de qualquer lugar e motoristas desrespeitando as indicações dos semáforos. Sobre educação no trânsito lembra que seu contato foi somente através da família. Em relação às campanhas de trânsito, recordou-se de uma campanha veiculada na TV com personagens de histórias infantis e que abordava diversos temas sobre trânsito e relata que vê notícias de atropelamentos em periódicos mais populares, citando o jornal “Meia Hora” como exemplo. Disse que ficou impressionado com um recente acidente que resultou na morte de uma idosa que estava saltando de um ônibus. Ele opina que as campanhas de trânsito são mais interessantes para o público jovem ou crianças e que para ele não faz diferença.

Na Av. Presidente Vargas, o entrevistado acha que os maiores riscos que uma pessoa está exposta são assaltos e acidentes de trânsito. Ele diz que nunca viu nem atropelamento e nem assalto, mas que já testemunhou um “quase atropelamento” e um “stress” entre pessoas na avenida. Perguntado se estas situações alteraram o seu comportamento na via, ele manifesta que é uma “pessoa consciente” ao atravessar e “que não sai assim feito um maluco”. Entretanto, revela que não espera sempre o “sinal vermelho”, mas quando vê que “está uma situação tranquila”, ele olha para os dois lados e atravessa. Inclusive relata que atravessa também em situações de engarrafamento. Referindo-se aos condutores,

revela que a maioria respeita os semáforos na Av. Presidente Vargas, mas que alguns passam direto quando não tem guarda ou param em cima da faixa de pedestres. Uma questão que ele destaca sobre a fiscalização é que sempre vê a presença de guardas de trânsito, mas que não percebe a atuação dos agentes aplicando multas. Sobre a fiscalização ao pedestre ele informa que não existe. Inclusive, acredita que jamais um agente abordará uma pessoa por ter atravessado na hora e no local errado.

Atraso, pressa ou alguma confusão na rua são os fatores motivadores que o levariam a atravessar fora do momento ideal. O tempo de espera na calçada é tranqüilo, segundo o entrevistado 3. Porém, para atravessar as quatro pistas da avenida o tempo é muito breve e, mesmo com 28 anos, precisa correr as duas últimas pistas para conseguir alcançar a calçada numa única travessia.

Ele pensa que o nível de stress das pessoas que caminham na Av. Presidente Vargas é alto, pois estão atrasadas e precisam comer rápido para voltar ao trabalho. Ele acha que ninguém “passeia” no centro da cidade. Quando indagado sobre a possibilidade de ser atropelado ele explicita que caso aconteça, o desrespeito vai ser por causa do condutor. Ele acha que existem poucas faixas de travessia na Av. Presidente Vargas, mas considera adequado as que existem. Expôs que, em caso de acidente com algum pedestre, este pode sofrer “escoriações, quebra de braço ou morte, talvez”.

D) Entrevistada 4

A entrevistada afirma que não existe educação no trânsito “nem com os pedestres nem com as pessoas que dirigem”, pois está acostumada a ver coisas “bárbaras” no trânsito. Ela pensa que este comportamento é uma “coisa do carioca mesmo”, pois está acostumada a freqüentar Juiz de Fora e “lá as pessoas param no sinal vermelho de madrugada”. Em relação à própria educação no trânsito, ela afirma que nunca teve, pois sua habilitação é antiga e mesmo quando renova, só estuda como se fosse uma prova. Ao ser indagada como se comportava como pedestre antes de ter a habilitação, ela confessa que é uma “péssima pedestre”, pois atravessa a rua onde for possível. Afirma que “as pessoas têm consciência do que é certo e do que é errado” e que, quando está com a filha de 12 anos, atravessa em todos as faixas de pedestres e aguarda todos semáforos ficar na cor vermelha. Perguntada se a mãe ou pai não fazia o mesmo, responde que não se recorda.

Sobre campanhas de trânsito, ela lembra de outdoors com fotos de acidente e uma criança chorando com saudades dos pais e outra com os pais chorando a morte de um filho. Confessa que esta campanha deixou-a chocada, pois se colocou no lugar dos pais que estavam na foto.

A informante considera que o maior perigo ao caminhar na Av. Presidente Vargas é a possibilidade de assalto e que tem medo de andar na avenida. Inclusive, caminha agarrando a bolsa. Ela diz que os condutores avançam muito o semáforo, principalmente, os motoristas de ônibus, que também param fora do ponto e deixam os passageiros no meio da rua. Informa que sempre vê guarda municipal orientando os carros para não fecharem os cruzamentos, mas somente em dois ou três pontos. Por esta razão, os guardas não conseguem ver outras infrações. Relata que não há qualquer fiscalização sobre o pedestre e “que não consegue imaginar” uma abordagem de um agente de trânsito no pedestre, pois considera que não há meios práticos para puní-lo.

Em relação ao seu comportamento na travessia da avenida, ela diz esperar o “sinal fechar, de preferência, mas que tem horas que dá pra atravessar com ele aberto”, apesar de já ter testemunhado dois atropelamentos graves na Av. Presidente Vargas. Um deles, inclusive, ela quase atropelou um sujeito, mas conseguiu desviar. Porém, o pedestre (que estava bêbado, segundo a entrevistada) foi pego pelo veículo de trás. O acidente deixou-a chocada a ponto de chegar em casa tremendo e chorando. Mesmo sendo testemunha deste acidente, ela diz que continua atravessar a avenida como sempre fez, mas que toma bastante cuidado, pois olha se vem carro. Informa que tem medo de atravessar com o trânsito engarrafado porque tem medo de motos e da falta de visualização por causa dos inúmeros ônibus parados na pista. Ela reconhece que pode ser atropelada porque atravessa fora do seu tempo.

A entrevistada acha que o tempo de espera para pedestres e condutores é demorado. Para atravessar a avenida, ela diz que sempre tem que atravessar correndo e, por isso, acha o tempo do semáforo aberto para pedestres muito breve, mesmo sendo uma pessoa que anda rápido. A pressa é algo que a motiva atravessar a rua fora do tempo, inclusive, a informante diz que está sempre apressada. Avalia que as pessoas na Av. Presidente Vargas estão sempre estressadas, principalmente na hora do almoço, quando o tempo “é contado” e a avenida é bastante tumultuada. Sobre a sinalização, considera que é suficiente,

pois a faixa de pedestre está presente e os semáforos estão sempre funcionando. No caso de um atropelamento, ela acredita que “durante o dia a pessoa pode se machucar bastante, mas que de noite é morte”.

E) Entrevistado 5

Este entrevistado classifica como “caótica” a educação das pessoas em relação ao trânsito. Justifica que o “caos existe” porque a sinalização não é respeitada nem por motoristas e nem pelos pedestres, apesar de muitas vezes achar que a via nem sempre é bem sinalizada. Perguntado sobre o porquê das pessoas não respeitarem a sinalização de trânsito, argumenta que, no caso da Av. presidente Vargas, os frequentadores da via estão ali por causa do trabalho nos dias úteis e que “as pessoas estão espremidas” pelo fator tempo “mesmo na hora do almoço”. Considera que o “tempo é o fator mais determinante” para o comportamento arriscado das pessoas diante do trânsito.

O entrevistado disse que “desde que se entende por gente” teve educação no trânsito, quando a mãe ensinava-o a atravessar a via ao pegá-lo pela mão, devido ao medo dela em relação a atropelamentos. Ele diz também que recebeu educação no trânsito na auto-escola, mas que “eles colocavam como coisas que você tem que saber. Quando é assim é assim e pronto!”, que lá nunca recebia informações sobre as conseqüências de um acidente de trânsito. Ele opina que “também é muito importante pensar sobre o lado do outro” e que “a auto-escola também não coloca isso”. Emite a opinião que deveria-se abordar mais sobre os riscos de acidentes.

Ele revela que vê muitas campanhas de trânsito na mídia, principalmente sobre o alcoolismo. Declara que tais campanhas não têm tanta força sobre ele, pois já costuma a cumprir as orientações que passam na mídia, mas para a população é importante, pois “está atrelada à tragédia” e que acha que a população está mudando o seu comportamento, conforme ele percebe através da mídia. Não se recorda de campanhas de trânsitos marcantes nos meios de comunicação, justificando que já cumpre as normas e orientações no trânsito como, por exemplo, de não beber.

Acha que o maior perigo da Av. Presidente Vargas é “o assalto” e que este fator junto com o tempo faz as pessoas desrespeitarem as normas de trânsito. Não sabe dizer se “eles (os pedestres) estão mais preocupados com os carros ou os

assaltantes”. O entrevistado afirma que já testemunhou assalto na Av. Presidente Vargas, mas não atropelamentos. Informa que soube de um atropelamento através de outras pessoas e que já viu este tipo de acidente em outras vias do Centro. Acrescenta que a Av. Presidente Vargas “mete medo nos pedestres”, devido ao “fluxo de carros, a extensão para atravessá-la e a velocidade dos carros na avenida”.

Ele pensa que o comportamento do condutor em relação à sinalização do semáforo “está muito preso à atitude do pedestre e da polícia, que vai multar”, pois é uma área com muito guarda civil ou militar e, por isso, “inibe as infrações”. Ele diz que os pedestres não respeitam a sinalização do semáforo “quando fica vermelho para o carro, mas não fica verde imediatamente para o pedestre” e que, neste aspecto, o condutor respeita mais. Em relação à fiscalização sobre o pedestre, o entrevistado acha que ela não existe. “Há alguma coisa” nos horários de pico quando o guarda está preocupado em liberar a via. Opina que é impraticável o agente de trânsito fiscalizar o pedestre com a estrutura que existe atualmente. Não sabe dizer como poderia ser feita uma fiscalização deste tipo.

Confessa que um assalto ou um tiroteio na calçada seriam motivos possíveis para atravessar fora do tempo de travessia de pedestre. Entretanto, ao ser perguntado sobre a possibilidade de atravessar durante uma brecha de veículos, o informante responde que “nada impede de atravessar quando não há carro” e que, portanto, “atravessaria, sem dúvida, numa brecha que pudesse atravessar caminhando, não correndo”.

Sobre o tempo de espera para atravessar a Av. Presidente Vargas, o respondente disse ter a percepção de que o tempo de travessia altera-se ao longo do dia e que acha válido o pedestre aguardar um pouco mais quando o fluxo de veículos é intenso, pois não estão envolvidos apenas pedestres. Porém, pensa que é insuficiente o tempo de atravessar as quatro vias da Av. Presidente Vargas apesar de considerar-se em boa forma física.

Revela que o nível de estresse das pessoas aumenta muito na travessia da Av. Presidente Vargas em dias chuvosos e que os esbarrões incomodam muito. “Este estresse se apresenta durante a travessia, não quando a pessoa está parada”. O entrevistado diz que nunca foi abordado na Av. Presidente Vargas e acha “difícil ser atropelado” na via porque “não dá bobeira” durante o processo de travessia. Se ocorrer tal fato, será por causa da perda de controle do veículo por

parte do condutor. Ele diz estar ciente de que caso alguém seja atropelado, o risco de vida na via é alto.

No fim da entrevista, manifesta-se favorável a uma legislação que possa punir o pedestre infrator, pois “o ser humano só faz quando dói no bolso”, e que não pode haver impunidade.

F) Entrevistada 6

De acordo com a entrevistada 6 a população é “supermal educada no trânsito”. Ela afirma que costuma ver veículos “parando de forma errada e fechando cruzamentos”, mesmo na presença de agentes de trânsito, pois estes não conseguem controlar o tráfego, às vezes. Informa também que “está cansada de ver pedestres atravessando fora da faixa” como também já presenciou pedestres reclamando mesmo quando estão desobedecendo as sinalizações do semáforo. Ao ser perguntada sobre como foi a sua educação no trânsito, ela informou que aprendeu a dirigir com seu pai e que se habilitou através da auto-escola, mas já sabendo conduzir veículos. Acrescenta que na escola não teve orientação alguma sobre o trânsito.

Sobre as campanhas de trânsito, a informante recorda-se de um outdoor que mostrava uma criança aguardando os pais que sofreram um acidente de trânsito. Disse que esta campanha de trânsito destacou-se bastante, “pois já viu situações assim, não na família, mas com conhecidos”. Ela citou um caso recente da perda de um amigo no bairro da Barra em acidente de moto. A entrevistada concorda que campanhas com um apelo emocional forte causa algum impacto na população.

A respondente diz que o maior risco que o pedestre está exposto na Av. Presidente Vargas está relacionado aos assaltos. Inclusive alerta que não só o pedestre como também os condutores arriscam-se ao utilizar a via. Ela informa que só dirige pela região com o vidro fechado e que já testemunhou “roubos por pivetes muitas vezes”. Sobre os condutores ela diz que estes não respeitam a sinalização semafórica, “trancando” constantemente os cruzamentos existentes na Av. Presidente Vargas, “principalmente na altura da Central”.

“Os guardas municipais são muito despreparados”, conforme a opinião da entrevistada. Ela explicita que não compreende como agentes de trânsito que são treinados para organizar o tráfego não consegue coibir e evitar a confusão que

acontece diariamente na Av. Presidente Vargas. Diz, inclusive, que na época da Polícia Militar o controle do trânsito “era um pouquinho melhor”. Acrescenta que nunca viu fiscalização sobre os pedestres na cidade do Rio de Janeiro, mas concorda que estes poderiam também ser autuados em caso de infração.

Para atravessar, quando está a pé, a entrevistada diz que usa a faixa de pedestre, mas confessa que aproveitar para atravessar em situações em que há brecha de veículos. Afirma que o tempo de espera na calçada para o pedestre “é normal”, mas que “não dá para atravessar as quatro pistas” numa única vez quando o semáforo permite. Confessa também que o atraso é um fator que a motivaria atravessar a rua na vez dos carros, apesar de geralmente não estar apressada. Ela percebe que as pessoas estão sempre estressadas na Av. Presidente Vargas. Inclusive, relata que o trânsito cansa muito mais que o seu trabalho.

No fim, diz também que dificilmente seria atropelada, pois “procurar atravessar sempre no sinal fechado”. Contudo informa que já “atravessou no embalo” percebendo, posteriormente, que não era o momento apropriado. Opina que os equipamentos na via são suficientes para uma travessia segura, pois tem “sinal e faixas”. Tem consciência que se ocorrer um atropelamento na avenida o risco de morte é grande.

G) Entrevistado 7

O sétimo entrevistado afirma que o brasileiro demonstra o “jeitinho e a cordialidade” e, mais recentemente, a manifestação de “medo e agressividade” no seu comportamento, inclusive no trânsito. Segundo o informante, “as pessoas tentam, seguir aquela bendita Lei do Gérson, de levar vantagem”, inclusive com a “conivência dos guardas”. Diz que apesar de o País não ser um Estado caótico “há um forte desregramento da sociedade”, que reflete no trânsito.

A sua educação no trânsito foi a partir de orientação de pai e mãe ensinando como aguardar o sinal vermelho na calçada e atravessar na faixa. Posteriormente, através dos meios de comunicação, mostrando as conseqüências caso haja um acidente de trânsito. O respondente citou que recentemente fez uma prova no Detran, mas explicitou sua indignação pela avaliação ser feita através de questões objetivas, pois não há como julgar o juízo de valor das pessoas.

Lembra de uma campanha de trânsito que existiu em 1966/67, que tinha um refrão “o guarda é camarada, amigo da garotada”. Nesta época, segundo o

entrevistado, os guardas tinham uma relação de cumplicidade com a população, ainda, e que as pessoas conheciam os guardas nas ruas e esquinas. Opina que os acidentes de trânsito existentes poderiam ser “facilmente contornáveis”. Pensa que as campanhas de trânsito têm uma força no início muito grande, mas que a “falta de transparência” dos órgãos públicos desmotivam as pessoas a respeitarem as leis, pois estas ficam inibidas por não terem o respaldo do “social e nem da autoridade do policial”.

O entrevistado concorda que o maior perigo existente na Av. Presidente Vargas é o assalto ou sofrer uma agressão física. Apesar de nunca ter sido abordado, disse que já testemunhou muitas vezes este tipo de situação na via, além de saber de caso com pessoas conhecidas. Inclusive, prefere atravessar a avenida entre os carros, depois que param na pista, do que caminhar pela faixa. Justifica este comportamento pelo medo de levar um esbarrão de alguém que se aproveita da multidão atravessando.

Em relação aos condutores, o respondente pensa que estes respeitam as leis de trânsito durante o dia graças a presença dos agentes de trânsito. Mas à noite, considera que o perigo é grande, pois não existe policiamento, o risco de violência é maior e ninguém respeita as normas de trânsito.

Ele diz que nunca viu um pedestre ser punido por uma falta no trânsito, acha que não existe qualquer possibilidade para que isso aconteça e que a chance dele ser repreendido é “muito pouca”. É de opinião de que o policial atualmente seja “levado a não olhar pequenos delitos”.

Afirma que uma brecha de veículos pode motivar a atravessar a avenida. Inclusive, ensina para o filho “assim também, que só deve atravessar andando”. Evitar correr para que, caso seja necessário, possa dar um sprint no trecho final. Pensa que o tempo de espera na calçada é “razoável” na Av. Presidente Vargas e lamenta que o semáforo com contagem regressiva não esteja instalado em toda via, pois acha que este tipo de equipamento “modula o comportamento” da pessoa no sentido de acamá-lo e induzirá-lo a atravessar na próxima oportunidade. Considera “justo” o tempo para atravessar as quatro vias para aqueles que estejam desobstruídos e que “possam caminhar com o passo médio para rápido”, apesar de “uma pessoa mais idosa ter que parar no meio do caminho” e acha que não tem nada demais porque as calçadas intermediárias são bastante largas e que as pessoas podem esperar um pouco mais.

Pensa que as pessoas caminham sob um certo “nível de tensão no centro da cidade, um pouco acima do normal, porque elas se sentem desprotegidas” pela questão da violência urbana. Relata que o comportamento delas é apressado e nervoso. Afirma que o problema do trânsito é secundário em relação aos riscos do perigo de violência urbana. Acha, inclusive, que “todos os pedestres a volta são potencialmente perigosos”. Não acredita que possa ser atropelado pois argumenta que só atravessa quando sabe que não há chance do veículo atingí-lo, pois atravessa caminhando e certifica-se se o condutor o percebeu na pista.

O entrevistado diz que os equipamentos existentes na Av. Presidente Vargas são semelhantes aos lugares que já viajou no exterior – Estados Unidos, Europa e Ásia -, mas que no exterior há uma cumplicidade entre cidadãos e autoridade pelo cumprimento da lei e considera que o dano para o pedestre, em caso de atropelamento, seria a morte, até porque já testemunhou fatalidade na Av. Presidente Vargas devido a este tipo de acidente.

Anexo 2 – Escala de Avaliação

PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA
DO RIO DE JANEIRO



Prezado Sr./Sra.

Este questionário faz parte de uma pesquisa que está em desenvolvimento no curso de doutorado em design da PUC-Rio. O objetivo desta pesquisa é conhecer melhor a relação do pedestre com a travessia da **Avenida Presidente Vargas**. Posteriormente, este trabalho poderá contribuir com a melhoria dos sistemas de sinalização voltados para o pedestre.

As declarações prestadas são inteiramente sigilosas. Os dados serão utilizados para a confecção de gráficos onde as respostas individuais deixam de existir, interessando apenas o conjunto das respostas. Por favor, **seja sincero**. Sua resposta consciente e criteriosa é muito importante para a fidelidade de nossas conclusões e para a validade de quaisquer soluções e proposições.

Muito obrigado pelo seu apoio, cooperação e participação.

1) Sexo

1 () Masculino 2 () Feminino

2) Idade

- 1 () 18 – 24 anos
2 () 25 – 30 anos
3 () 31 – 40 anos
4 () 41 – 50 anos
5 () 51 – 60 anos
6 () 61 – 70 anos
7 () Acima de 70 anos

3) Escolaridade

- 1 () Primeiro grau completo
2 () Segundo grau completo
3 () Curso Técnico completo
4 () Curso Superior incompleto
5 () Curso Superior completo
6 () Pós-graduado

4) Possui habilitação para conduzir veículos?

1 () Sim 2 () Não

4.1) Em caso afirmativo, há quanto tempo possui habilitação? _____ ano(s)

5) O principal motivo para freqüentar a Av. Pres. Vargas é:

- 1 () Moro perto
2 () Trabalho
3 () Compras
4 () Passeio
5 () Estudos
6 () Outros

6) Na maioria das vezes venho a esta região de:

- 1 () Carro próprio
2 () Táxi
3 () Ônibus
4 () Metrô
5 () Trem
6 () Bicicleta
7 () A pé
8 () Moto

7) Com que freqüência atravessa a Avenida Presidente Vargas?

- 1 () Diariamente, MAIS DE uma vez por dia
2 () Diariamente, apenas UMA vez por dia
3 () Periodicamente, Próximo de duas a três vezes por semana
4 () Mensalmente. No máximo uma vez por mês
5 () Raramente. No máximo uma vez a cada três meses

8) Em qual local costuma atravessar a Avenida Presidente Vargas?

- 1 () Somente na travessia de pedestre, onde há sinal de trânsito
2 () Somente no meio do quarteirão
3 () Somente contornando os canteiros centrais
4 () Em qualquer lugar onde eu achar conveniente

9) Na travessia com semáforo para pedestre da Av. Pres. Vargas, de que maneira você normalmente atravessa a via? (Marcar uma opção apenas. Escolha a forma mais constante de atravessar).

- 1 () Aguardo o sinal verde para o pedestre para cada trecho.
2 () Aguardo o sinal verde para o pedestre no(s) primeiro(s) trecho(s) e atravesso o restante da via independente da sinalização do semáforo.
3 () Aguardo a minha vez para a travessia, mas quando há uma brecha segura de veículos aproveito a chance de atravessar a rua.
4 () Aguardo a minha vez para a travessia, mas quando há possibilidade aproveito a chance de atravessar a rua passando entre os veículos parados num engarrafamento ou se não houver carros passando.
5 () Atravesso ou faço várias tentativas de travessia, independente da sinalização mostrada pelo semáforo.

Informe o seu grau de concordância com as seguintes afirmações abaixo:

10) Quando criança, meus pais ou responsáveis orientavam-me sempre sobre a minha conduta como pedestre ao atravessar as ruas e avenidas da cidade.	1 () Concordo plenamente	2 ()	3 ()	4 ()	5 () Discordo plenamente
11) Quando criança e adolescente, os professores na escola ensinavam através de aulas, trabalhos e campanhas educativas, como eu deveria comportar-me na travessia de uma rua.	1 () Concordo plenamente	2 ()	3 ()	4 ()	5 () Discordo plenamente
12) Assistio frequentemente campanhas de educação específicas para o pedestre na televisão, internet, jornais, revistas e outros meios de comunicação que tenho contato.	1 () Concordo plenamente	2 ()	3 ()	4 ()	5 () Discordo plenamente
13) Costumo ler nos jornais/internet ou assistir na TV notícias sobre acidentes de trânsito envolvendo ferimentos graves ou morte de pedestres.	1 () Concordo plenamente	2 ()	3 ()	4 ()	5 () Discordo plenamente
14) No meu trabalho ou na minha comunidade já assisti palestra(s) sobre educação no trânsito, inclusive quanto aos direitos e deveres do pedestre no uso da calçada.	1 () Concordo plenamente	2 ()	3 ()	4 ()	5 () Discordo plenamente
15) Quando vejo acidentes na imprensa, eu fico impressionado com as conseqüências dos acidentes de trânsito envolvendo pedestres.	1 () Concordo plenamente	2 ()	3 ()	4 ()	5 () Discordo plenamente
16) Eu acho que há muitas campanhas no meio de comunicação sobre a conduta dos pedestres nas ruas e avenidas.	1 () Concordo plenamente	2 ()	3 ()	4 ()	5 () Discordo plenamente
17) Ao longo da Av. Pres. Vargas, eu percebo de imediato a presença de placas de trânsito, local de travessia de pedestre e guarda de trânsito.	1 () Concordo plenamente	2 ()	3 ()	4 ()	5 () Discordo plenamente
18) Eu vejo na Av. Pres. Vargas placas de sinalização orientando os pedestres a obedecerem à sinalização de trânsito ou informando os riscos de uma travessia indevida.	1 () Concordo plenamente	2 ()	3 ()	4 ()	5 () Discordo plenamente
Marque abaixo a nota de 1 a 5 que melhor reflete a sua opinião e percepção sobre sua maneira de atravessar a Av. Pres. Vargas como PEDESTRE.					
19) Comparado aos outros pedestres, qual é a possibilidade do seu envolvimento num acidente durante uma travessia no semáforo vermelho para pedestre?	1 () Possibilidade muito pequena	2 ()	3 () Mesma possibilidade	4 ()	5 () Possibilidade muito grande
20) Em relação a minha integridade física, quando atravesso com sinal vermelho para o pedestre, considero que a minha travessia será:	1 () Sem riscos ou sustos	2 ()	3 ()	4 ()	5 () Muito arriscada
21) Considero-me plenamente capaz para atravessar a Av. Pres. Vargas da maneira que realizo a travessia, sem prejuízo para minha integridade física.	1 () Concordo plenamente	2 ()	3 ()	4 ()	5 () Discordo plenamente

22) Sobre a possibilidade de ser repreendido ou multado por um guarda de trânsito ao atravessar a Av. Pres. Vargas com o sinal vermelho para pedestre, eu considero que:

1 ()	2 ()	3 ()	4 ()	5 ()
É certo que o guarda irá abordar-me		Talvez seja abordado pelo guarda		O guarda não me abordará

23) Sobre a chance de uma repreensão de um motorista ou outro pedestre ao atravessar a Av. Pres. Vargas com o sinal vermelho para pedestre, eu considero que:

1 ()	2 ()	3 ()	4 ()	5 ()
É certo que serei abordado por alguém		Talvez seja abordado por alguém		Não serei abordado por qualquer pessoa

24) Baseando-se na minha capacidade física e de julgamento na travessia da Av. Pres. Vargas, que conseqüências poderei sofrer em caso de um acidente:

- 1 () Nenhuma, pois sei que não há chance de acidente.
 2 () No máximo um susto. Creio que jamais serei atingido.
 3 () Arranhões e machucados leves.
 4 () Fraturas e lesões graves
 5 () Invalidez permanente ou morte.

25) Em relação à frase: "às vezes está tudo bem em atravessar com sinal vermelho para o pedestre na Av. Pres. Vargas, caso não tenha carro passando", eu:

1 ()	2 ()	3 ()	4 ()	5 ()
Concordo plenamente				Discordo plenamente

26) Em relação à frase: "os semáforos são destinados a usuários como crianças, idosos e pessoas que não conhecem direito a travessia da Av. Pres. Vargas", eu:

1 ()	2 ()	3 ()	4 ()	5 ()
Concordo plenamente				Discordo plenamente

27) Em cada área do seu cotidiano, aponte com a nota de 1 a 5 o quanto a sua vida seria afetada, caso haja um envolvimento seu num acidente na travessia com sinal PARE para o pedestre:

	Não afetará		Afetará drasticamente		
	1	2	3	4	5
TRABALHO	()	()	()	()	()
EDUCAÇÃO	1 ()	2 ()	3 ()	4 ()	5 ()
FAMÍLIA	1 ()	2 ()	3 ()	4 ()	5 ()
VIDA SOCIAL	1 ()	2 ()	3 ()	4 ()	5 ()

28) Em relação ao tempo que fico na calçada da Av. Pres. Vargas aguardando o semáforo permitir minha travessia eu considero:

1 ()	2 ()	3 ()	4 ()	5 ()
Tenho que aguardar muito tempo		Tempo normal para uma espera diante do sinal.		O tempo de espera é rápido.

29) Geralmente eu quando preciso atravessar a Av. Pres. Vargas eu estou:

1 ()	2 ()	3 ()	4 ()	5 ()
Tranquilo, pois estou com tempo suficiente.		Dentro do tempo que planejei para chegar ao destino.		Com pressa, pois há risco de atraso.

- 30) Como faz para realizar a travessia nas quatro pistas da Av. Pres. Vargas após a abertura do sinal para o pedestre?
- 1 () Caminhando calmamente em todas as quatro pistas, mesmo que tenha que esperar o sinal abrir novamente;
- 2 () Caminhando apressadamente para tentar atravessar a maior quantidade de pistas possível;
- 3 () Caminhando. Começo a correr quando pressinto que o sinal irá fechar para o pedestre;
- 4 () Correndo desde a primeira pista a partir da permissão do semáforo para travessia de pedestre;
- 5 () Não importa, pois atravesso sempre que há brecha de veículos ou passo entre os carros parados no engarrafamento.

31) Em relação ao comportamento dos condutores de veículos na Av. Pres. Vargas eu observo que:	1 () Respeitam as normas sobre a segurança no trânsito	2 ()	3 ()	4 ()	5 () Violam as normas sobre segurança no trânsito
--	---	----------	----------	----------	--

32) Quando estou aguardando a minha vez de atravessar diante do semáforo e vejo o trânsito de veículos totalmente parado, eu:	1 () Aproveito a chance e atravesso a rua entre os carros, mesmo com o sinal vermelho para o pedestre	2 ()	3 ()	4 ()	5 () Aguardo o semáforo mudar para cor verde a fim de iniciar a travessia
---	--	----------	----------	----------	--

33) Quando eu estou aguardando minha vez de atravessar e vejo um grupo de pedestres iniciando a travessia na Av. Pres. Vargas eu:	1 () Olho a pista e sigo os pedestres, caso seja possível	2 ()	3 ()	4 ()	5 () Mesmo assim eu permaneço aguardando a minha vez de atravessar
---	--	----------	----------	----------	---

34) Em dias de chuva, quando estou aguardando a minha vez de atravessar na Av. Pres. Vargas eu:	1 () Tento atravessar o mais rápido possível, mesmo com o sinal vermelho	2 ()	3 ()	4 ()	5 () Continuo aguardando a minha vez de atravessar
---	---	----------	----------	----------	---

35) Enquanto aguardo a minha vez de atravessar a Av. Pres. Vargas, eu percebo a possibilidade de uma abordagem indesejada por motivo de paquera inconveniente, furto ou assalto. Nestes casos eu:	1 () Tento atravessar a avenida, mesmo com o sinal vermelho	2 ()	3 ()	4 ()	5 () Aguardo a minha vez de atravessar, mesmo sabendo da possibilidade da abordagem
---	--	----------	----------	----------	--

36) Eu quando estou acompanhado por alguém conhecido na travessia da Av. Pres. Vargas o meu comportamento é:	1 () Totalmente diferente de quando atravesso sozinho	2 ()	3 ()	4 ()	5 () Rigorosamente o mesmo de quando estou sozinho
--	--	----------	----------	----------	---

- 37) Eu já vi um pedestre atropelado ou testemunhei um atropelamento em qualquer via pública.
1 () Sim 2 () Não

- 38) Eu já fui vítima de atropelamento ou quase fui atropelado.
1 () Sim 2 () Não

Anexo 3 – Teste de Compreensão

PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA
DO RIO DE JANEIRO



Prezado Sr./Sra.

Esta é uma pesquisa sobre sinalização na travessia de pedestres. Pedimos que informe o que significa **para o pedestre** as imagens a serem mostradas numa tela.

As imagens serão mostradas em seqüência. Após identificar o que quer dizer a sinalização escreva no caderno o seu significado.

Pedimos também que preencha um pequeno questionário. As suas respostas são inteiramente sigilosas. Os dados serão utilizados para a confecção de gráficos. Portanto, respostas individuais deixam de existir.

Muito obrigado pelo seu apoio, cooperação e participação.

Questionário

1) Sexo

- 1 - () Masculino
2 - () Feminino

2) Idade

- 1 - () 18 – 24 anos
2 - () 25 – 30 anos
3 - () 31 – 40 anos
4 - () 41 – 50 anos
5 - () 51 – 60 anos
6 - () 61 – 70 anos
7 - () Acima de 70 anos

3) Escolaridade

- 1 - () Primeiro grau completo
2 - () Segundo grau completo
3 - () Curso Técnico completo
4 - () Curso Superior Incompleto
5 - () Curso Superior completo
6 - () Pós-graduado

4) Possui carteira de habilitação para conduzir veículos?

- 1 - () Sim
2 - () Não

4.1) Em caso afirmativo, há quanto tempo possui habilitação?

_____ ano(s)

LETRA: _____

Informe sobre as imagens

Você está andando na calçada e precisa atravessar a rua. Antes de atravessar, você observa a sinalização da travessia. Serão mostrados diversos tipos de sinalização: pinturas no piso, sinal de trânsito, placas, etc. São dez imagens ao todo. Por favor, informe o que significa a informação mostrada nas fotos:

FOTO 1: _____

FOTO 2: _____

FOTO 3: _____

FOTO 4: _____

FOTO 5: _____

FOTO 6: _____

FOTO 7: _____

FOTO 8: _____

FOTO 9: _____

FOTO 10: _____

