

# TRAVESSIA +LEGAL

*A humanização do ambiente urbano e o aumento da segurança viária merecem esse empurrãozinho?*

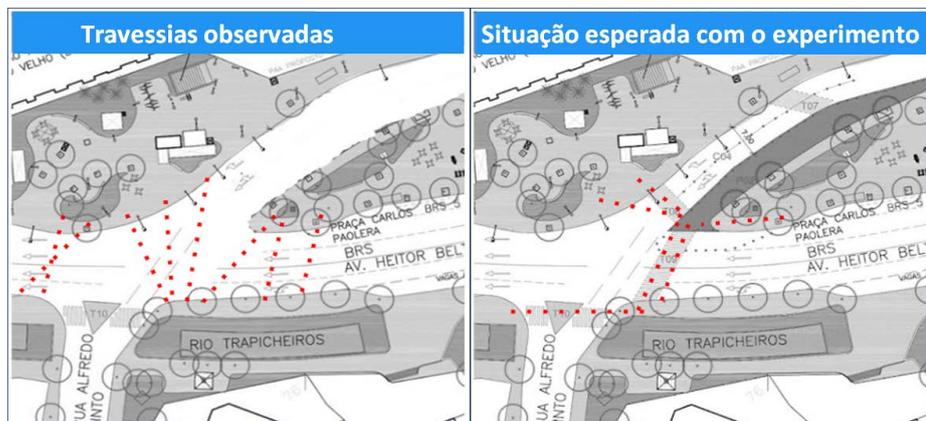
**D**epois de participarem de diferentes capacitações relacionadas à metodologia Nudge aplicada ao setor público, cinco Líderes Cariocas se uniram em um grupo transversal de trabalho (GTT) para descobrir, na prática, se seria possível alterar o comportamento de pedestres e motoristas apenas mudando o desenho do espaço público.

***Afinal, a humanização do ambiente urbano e o aumento da segurança viária merecem esse empurrãozinho?!***

Em 2018 foi identificada a chance promissora de embarcar este novo experimento em uma ação conjunta, que oportunamente estava sendo realizada entre a Prefeitura do Rio de Janeiro e o Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDP). Essa ação recebeu o nome de *Rio + Pedestres* e teve foco na segurança e na caminhabilidade do pedestre através de ações de urbanismo tático, no bairro da Tijuca. Assim, o novo experimento proposto pelo GTT, que veio então a ser chamado de *Travessia + Legal*, teria mais força para ser implementado. Todo esse conjunto de ações estavam alinhadas às estratégias para redução da mortalidade em acidentes viários - uma demanda da Companhia de Engenharia de Tráfego (CET-Rio) - e uma das diretrizes do Plano Estratégico da Cidade.

***De 2011 a 2017, a Prefeitura do Rio conseguiu reduzir a taxa de vítimas em acidentes no trânsito em 57,7%. No entanto, o esforço para redução da taxa de mortalidade nestes incidentes ainda é necessário e urgente.***

O grupo optou por fazer uso de humor e leveza já desde o nome do projeto. Ao inaugurar uma inusitada sinalização na via, o grupo propôs não só atrair os cidadãos para uma travessia de pedestres mais formal (no sentido de “legalidade”), mas também mais “bacana”, já que se tratava de uma comunicação direta, divertida e com solução focada nos desejos dos próprios pedestres. O objetivo dessa sinalização era interferir na escolha dos participantes, de forma que eles aderissem à proposta em caráter lúdico, sem que para isso fossem necessárias medidas punitivas, onerosas ou coercitivas e sem que fosse necessário realizar grandes investimentos para sua implantação, conforme preconiza a metodologia *nudge*.



O grupo, então, foi a campo observar o comportamento das pessoas no local do experimento e coletar dados. O local - a Praça São Francisco Xavier - apresenta relevante fluxo, não só de passagem, mas também atraído por comércio e serviços diversos, tendo sido contabilizados, em 2018, cerca de 1.500 pessoas por hora, nos horários de pico e 60 mil veículos por dia.

Foram identificadas diversas linhas de desejo no caminho natural dos pedestres que não eram atendidas por qualquer tipo de sinalização. Estas linhas de desejo representavam percursos escolhidos pelos pedestres, que resultaram em alto risco de acidentes viários. Na economia comportamental, a arquitetura da escolha (também conhecida como *nudging*) é a reorganização do contexto no qual as pessoas tomam decisões. Então o processo de imersão no problema foi conduzido pela questão: "O que fazer com que as pessoas escolham se arriscar?".

Para responder a esta pergunta, o grupo baseou-se no *design thinking* e identificou os possíveis perfis dessas pessoas. A partir de ferramentas como *Mindmap* - Tomada de Decisão, Jornada do Usuário, Mapa de Empatia e Personas e *Nudge Canvas* (desenvolvido pela unidade Nudge. Rio), foi possível identificar as principais heurísticas e vieses que norteavam a tomada de decisão desses perfis - a saber: viés da confiança e heurísticas da facilidade e do efeito manada.

Com isso em mente, o grupo decidiu dar tratamento diferenciado a apenas uma das linhas de desejo dos pedestres. O objetivo era atender ao desejo de travessia no ponto considerado mais seguro (aproveitando a heurística da facilidade) e fazer com que os pedestres decidissem atravessar apenas nesse ponto mais seguro, abandonando as antigas

escolhas. Para isso, testamos duas intervenções: o experimento 1 individualmente e, a seguir, o experimento 1 combinado com o experimento 2.

**Experimento 1:** implantação de uma travessia de pedestres mais larga do que o usual e com um fundo de cor vermelha, um "tapete vermelho" para que o "rei pedestre" se sentisse motivado e confiante para utilizá-la, em detrimento dos demais trechos não sinalizados da via que foram identificados como sendo de grande risco viário (agindo no viés da confiança e na heurística do efeito manada).



**Experimento 2:** somado ao experimento 1, implantou-se uma sinalização vertical (placas) em apenas um dos lados da via, com o objetivo de conduzir os pedestres para o "tapete vermelho" e desestimular a travessia em outro local (aproveitando a heurística do efeito manada).



## GTT

O grupo contou com o apoio das equipes da CET-Rio de sinalização e operação, para garantir a segurança viária de todo o processo e a implantação dos experimentos, mas também botou a mão na massa e efetivamente esteve no local para pintar a via no período da madrugada e fazer as medições necessárias para os cálculos estatísticos, tanto antes quanto durante o evento, para fazer a comparação entre os momentos.

Entendemos ser possível alterar o comportamento das pessoas através de ações não punitivas ou onerosas, com apenas um empurrãozinho. A intervenção mostrou que os experimentos conseguiram alterar o comportamento de até 30% dos pedestres nos momentos de pico, onde a influência do experimento 1 e 2 combinados representou um resultado 45% maior do que apenas no experimento 1 individualmente.

A marca criada por esta intervenção foi reproduzida em 2019, em um novo experimento no bairro da Urca, com resultados semelhantes e uma pesquisa de opinião positiva por parte dos moradores do entorno. Além disso, foi criado um grupo de estudo na CET-Rio para discutir as diretrizes para implantação de travessias de pedestres não semaforizadas na cidade, em consonância com o artigo 214 do CTB (Código de Trânsito Brasileiro).

Como próximos passos, espera-se que os experimentos realizados e seus resultados sirvam de base para políticas públicas de mobilidade sustentável que tenham foco no caminhar seguro do pedestre em um ambiente urbano mais humanizado.

***O GTT recebeu o Prêmio GTT Categoria GTT Destaque do Ano 2019 e também foi apresentado no Seminário NudgeRio em 2019, que teve como objetivo apresentar um panorama sobre a aplicação da ciência comportamental destinada ao setor público brasileiro.***



### Grupo de Trabalho Transversal:

**Ana Carolina Amaral Martins**, arquiteta e urbanista, Coordenadora de Avaliações e Análises Técnicas da Superintendência Executiva de Patrimônio Imobiliário (SMF/SUPPA), mestre em arquitetura pelo PROARQ/UFRJ e Especialista em Políticas Públicas e Gestão Governamental (EPPGG/UCAM).

**Bruna Siqueira Fernandes**, licenciada em Geografia e bacharel em Ciências Econômicas, Assessora da Chefia de Gabinete da Secretaria Municipal de Transportes e Líder Carioca pela Fundação João Goulart.

**Marize Queiroz Ribeiro**, arquiteta, urbanista e analista de sistemas; Coordenadora de Área de Planejamento da CTRT 3 pela Companhia de Engenharia de Tráfego do Rio de Janeiro; Líder Carioca pela Fundação João Goulart; mestranda em Engenharia Urbana pela Escola Politécnica da Universidade Federal do Rio de Janeiro.

**Rafaela Dias Romero**, arquiteta e urbanista, Assessora da Subsecretaria de Gente e Gestão Compartilhada da Secretaria de Fazenda e Planejamento, Líder Carioca e Lemann Fellow, Mestre em Engenharia de Transportes pela COPPE/UFRJ e mestre em Administração Pública pela Columbia University de Nova York.

**Simone Costa Rodrigues da Silva**, arquiteta e urbanista, Assessora da SMTR, Mestre em Engenharia de Transportes pelo PET/COPPE/UFRJ.