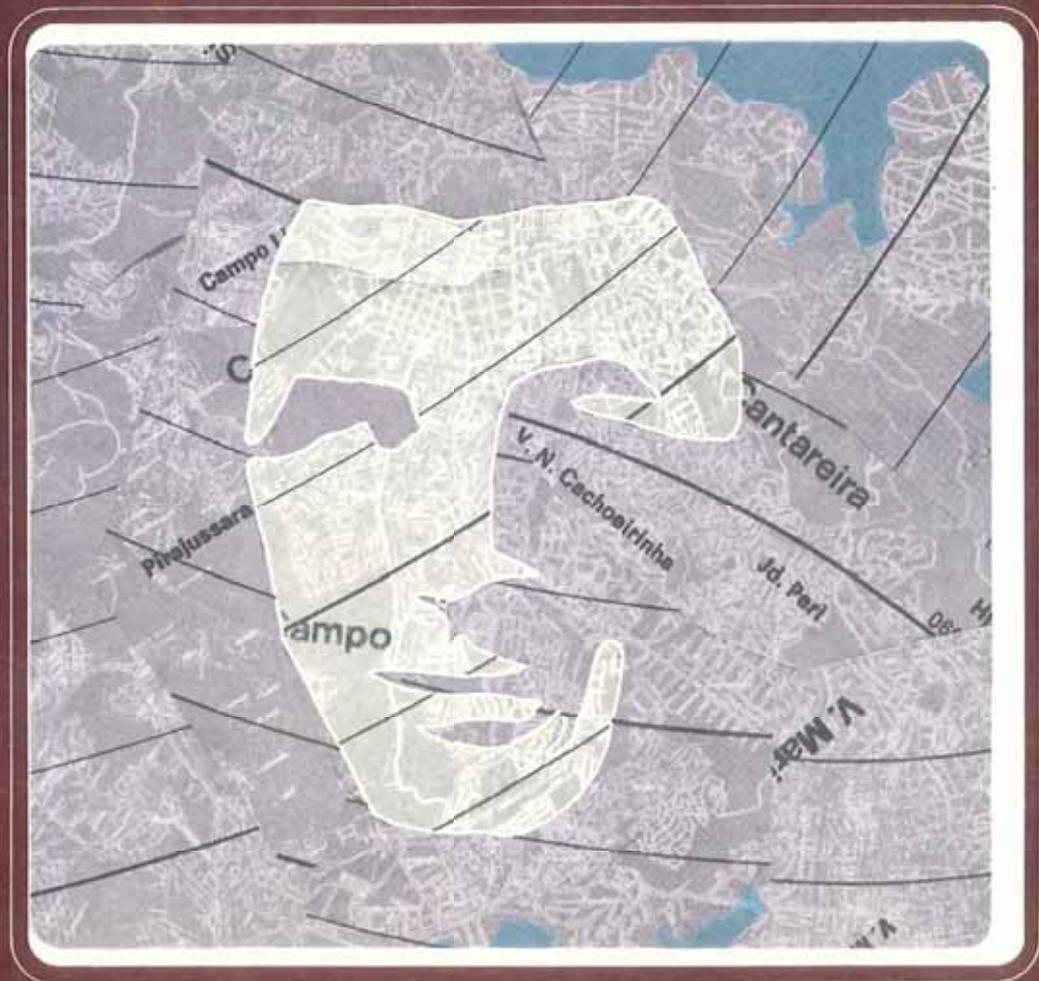




COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO
boletim técnico



Educação de Trânsito via
Comunicação Social

23

Educação de Trânsito via
Comunicação Social

Ficha Catalográfica

Barbosa - Paulo Roberto A. 1950

Educação de Trânsito via Comunicação Social. Equipe técnica coordenada por:
Paulo Roberto Amaral Barbosa - São Paulo
Companhia de Engenharia de Tráfego - CET
1979

— 84 p. e 1. (Série Boletim Técnico CE n.º 23)

1. Educação de Trânsito na Comunidade. 2. Aperfeiçoamento de Mão
de Obra para Trânsito e Transportes. 3. Educação de Trânsito nas Escolas.
4. Projetos Especiais.

Boletim técnico da CET nº 23

Educação de Trânsito via Comunicação Social

Orestes Miranda
Paulo Roberto Amaral Barbosa
Adalberto dos Santos Capelo
Ana Maria Ribeiro Negrini
Helena Raimundo Laur
Maria Aparecida Jorge
Maria Salete Dutra Silva Tamioka
Virgínia Colaneri dos Reis Antunes

**Publicação da
Companhia de Engenharia de Tráfego - CET**

Presidente
Eng.º ROBERTO SALVADOR SCARINGELLA
Diretor Técnico
Eng.º ELMIR GERMANI
Diretor Administrativo e Financeiro
SÉRGIO PORTO
Superintendente de Comunicação Social
BRIGADEIRO ORESTES MIRANDA
Gerente de Comunicação Social
PAULO ROBERTO AMARAL BARBOSA

Av. das Nações Unidas n.º 7163
05477 - São Paulo - SP

A série Boletim Técnico objetiva a divulgação de estudos e projetos relativos ao binômio Tráfego-Transporte, realizados pela Equipe Técnica da Companhia de Engenharia de Tráfego e, eventualmente, por outras entidades, quando considerados relevantes.

Acreditamos na sua importância, não apenas por se tratar de um eficiente meio de divulgação, mas, principalmente, por se constituir em fonte de subsídios a todos que atuam ou necessitam de informações nesta área, tão carente de bibliografia especializada em língua portuguesa.

Roberto Salvador Scaringella

índice

Apresentação

1 Introdução

2 Educação de Trânsito na Comunidade

**3 Aperfeiçoamento de Mão-de-Obra
para trânsito e transportes**

4 Educação de Trânsito nas Escolas

5 Projetos Especiais

6 Conclusão

apresentação

Os veículos automotores tornaram-se, em pouco tempo, um dos principais instrumentos responsáveis pelo desenvolvimento da sociedade moderna.

Numerosos benefícios de ordem sócio-econômica são conseqüências diretas da introdução desses elementos na sociedade.

Embora a utilização desses veículos tenha sido idealizada para beneficiar o homem em seus deslocamentos para o trabalho, lazer, escola, etc., ou ainda para transporte de seus produtos, o que se pode observar é que o custo destes deslocamentos é, em termos de acidentes, muito alto.

Para se ter uma idéia, na cidade de São Paulo, acontecem cerca de 500 acidentes de trânsito por dia, o que dá uma média de um acidente a cada três minutos.

Do total de ocorrências registradas, noventa delas provocam vítimas.

Do total de acidentes com vítimas, cinquenta dizem respeito a atropelamentos.

Ao final de um ano, são duzentos mil acidentes, com três mil vítimas fatais.

Analisando a causa dos acidentes, chega-se à conclusão que a imperi-

cia e a imprudência são responsáveis por 70% dos acidentes de trânsito.

A tentativa que a engenharia e o policiamento de trânsito vêm fazendo no sentido de encontrar uma solução para minimizar este conflito, estanca, justamente, no principal elemento do sistema, ou seja, o homem.

Como ser social, o homem está sujeito às influências do meio em que vive, podendo também influenciar este meio, através de seu comportamento.

Dessa forma ele influencia e se deixa influenciar; assim sendo, é justo buscar um bom entrosamento homem-meio.

Se não houver um tratamento específico para o elemento humano, com o objetivo de adaptá-lo à realidade trânsito, poderemos garantir, em algumas situações, apenas a fluidez do trânsito e, embora não aceitando, temos que admitir que a segurança estará sempre defasada.

O elevado número de acidentes, registrado hoje no Brasil, reflete o comportamento inadequado, tanto por parte dos motoristas quanto dos pedestres.

Pode-se atribuir essa inadequação comportamental ao recente aparecimento em massa do automóvel, ao fenômeno do êxodo rural ou ainda à má formação no que diz respeito à convivência adequada à realidade Trânsito.

O evidente problema comportamental, presente no trânsito, propiciou a criação de um Programa de Educação de Trânsito, na cidade de São Paulo, a partir de 1976.

Este programa, destinado à adaptação do homem ao meio, no contexto trânsito, integrou definitivamente a educação, até então ausente no sistema trânsito, ao policiamento e à engenharia de tráfego, elementos essenciais à operação do sistema viário.

Objetivando inculcar na população novos hábitos e costumes compatíveis com a realidade, o Programa de Educação de Trânsito, em operacionalização pela Companhia de Engenharia de Tráfego — CET na cidade de São Paulo, fundamenta sua linha de atuação numa verdadeira formação de atitudes e comportamentos adequados às características do sistema trânsito da cidade.

No sentido de fornecer uma visão mais ampla da sistemática de trabalho adotada no Município de São Paulo, apresentamos este documento, com o propósito de estimular a todos os órgãos envolvidos nesta área, à inclusão da educação de trânsito, sempre embasada num processo de aprendizagem que implique numa atuação contínua e na consciência de que a conquista dos ideais se faz gradativamente e a longo prazo.

Vários fatores levaram à adoção de uma política de atuação que abrangesse, através de camadas específicas, a população como um todo.

Para tanto, criou-se o Programa de Educação de Trânsito, cuja proposta de atuação envolve motoristas e pedestres, no que se refere ao aperfeiçoamento e formação de mão-de-obra para Trânsito e Transportes, através de treinamentos necessários específicos. Quanto à população, através da Educação de Trânsito nas escolas 'Projeto Escola' e, ainda, à comunidade em geral, através de um programa de Ação Comunitária.

Este documento é resultado de três anos de trabalhos realizados pela área de Comunicação Social da Companhia de Engenharia de Tráfego, junto à população da cidade de São Paulo.

2

educação de trânsito na comunidade

2.1 CONSIDERAÇÕES GERAIS

Um trabalho de Ação Comunitária voltado para o trânsito tem como objetivo desenvolver atitudes e comportamentos sociocêntricos compatíveis com o trânsito, em oposição às atitudes e comportamentos egocêntricos predominantes em nosso meio.

O propósito de um trabalho junto à comunidade nasceu dos inúmeros problemas enfrentados, cada vez que a engenharia de tráfego se propunha a fazer intervenções necessárias, em áreas problemáticas da cidade.

A resistência por parte da população, quando da implantação de alguns projetos de trânsito, chegava a um nível tal que, não raramente, encontravam-se sinalizações recentemente implantadas, totalmente destruídas.

Ressalte-se que não se deve condenar a aversão da comunidade envolvida nessas intervenções, pois, com certa freqüência, alteravam-se áreas que nunca haviam sido mudadas, a nível de circulação, durante anos, sem quaisquer consultas ou justificativas à população.

Considerando-se que uma mudança de atitude comunitária frente ao trânsito só seria possível mediante a participação e conscientização

da comunidade nos problemas de trânsito, desenvolveu-se um trabalho educativo voltado para essa clientela.

Visando o envolvimento racional da comunidade no contexto trânsito, este programa educativo implica no estímulo à percepção da realidade, como um primeiro passo à adaptação, assimilação e incorporação de novos hábitos e costumes frente ao trânsito, os quais venham a condizer com o dinamismo e crescimento da cidade.



VIADUTO DO CHA

A concretização desse programa educativo exigiu a criação de uma metodologia de trabalho, embasada na aplicação de técnicas de percepção, comunicação verbal e escrita, que levam os participantes a um processo de raciocínio, garantindo, dessa forma, a corresponsabilidade da comunidade, não só no que diz respeito ao levantamento de situações-problemas, como também no acompanhamento dos projetos até sua fase final de implantação.

A partir de 1976, o Departamento de Operação do Sistema Viário-DSV e a Companhia de Engenharia de Tráfego-CET vêm adotando, como sistemática de atuação, intervenções integradas DSV-CET-Comunidade, onde à elaboração dos projetos técnicos, somam-se os levantamentos da área, a caracterização do uso do solo e a promoção de encontros entre técnicos, população e seus representantes, buscando um melhor comportamento do trânsito de nossa cidade.



CARACTERIZAÇÃO DO USO DO SOLO

Os projetos gerados pela engenharia de tráfego fundamentam-se em duas preocupações básicas, a saber:

- Fluidez
- Segurança

Um dos caminhos para a conciliação desses dois indicadores é, sem dúvida, o trabalho com a comunidade.

Assim sendo, todos os projetos que venham a interferir significativamente no sistema viário são implantados, atualmente, mediante o conhecimento e a participação da comunidade.

Evidentemente, para se chegar a uma atuação neste sentido foi necessário, antes de mais nada, promover um trabalho de conscientização entre engenheiros, policiais e técnicos em educação de trânsito para que não se corresse o risco de serem tomadas iniciativas isoladas, o que, fatalmente, interferiria em toda a sistemática de trabalho, com prejuízos para a própria proposta.

Definidas as atribuições de cada setor, coube à área de Educação de Trânsito subsidiar a engenharia de tráfego, fornecendo um conjunto de informações técnicas, inerentes à comunidade, de acordo com os projetos a serem concebidos e agilizados.

Dessa forma, as intervenções a nível de ação comunitária estão vinculadas aos projetos de engenharia de tráfego que, basicamente, se definem em 4 tipos, a saber:

- Projetos Rápidos
- Corredores de Tráfego
- Projetos Especiais
- Projetos de Área

2.2 TIPOS DE PROJETOS

2.2.1 Projetos Rápidos

São os que dizem respeito às alterações de trânsito ou sinalização em pontos isolados. Folheto Ponte Casa Verde

2.2.2 Corredores de Tráfego

São os projetos que envolvem o sistema de circulação, nos quais dar prioridade ao transporte coletivo é o principal objetivo. Em termos de circulação, este tratamento é dado às ruas e/ou avenidas que servem de ligação entre o centro e bairros ou entre bairros. Folheto Projeto São João

2.2.3 Projetos Especiais

São os que estão ligados ao atendimento de necessidades específicas da cidade, onde o trânsito interfere sob algum aspecto.

2.2.4 Projetos de Área

São projetos que envolvem alterações de circulação em grandes áreas da cidade.

tipos de projetos
folhetos ilustrativos

DSV implanta nova circulação



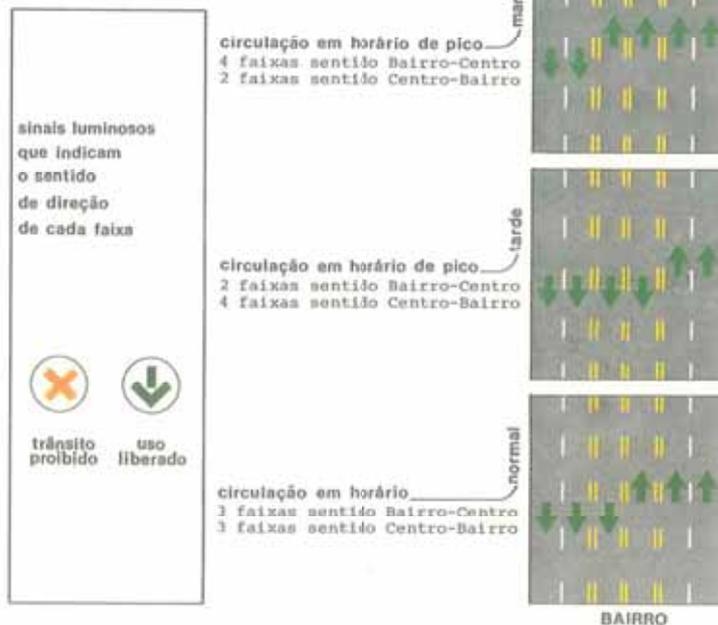
Com o objetivo de garantir maior fluidez e segurança do sistema viário na Ponte da Casa Verde e imediações, o DSV está implantando um novo esquema de circulação.

Esta medida facilitará o acesso à Marginal Direita do Rio Tietê e ao Parque Anhembi e permitirá, através de sinalização por faixas reversíveis sobre a Ponte, uma maior flexibilidade no uso em horários de pico.

SIGA A ORIENTAÇÃO NO MAPA E COLABORE PARA UM TRÂNSITO MELHOR.

SMT
Secretaria Municipal de Transportes
DSV
Departamento de Operação do Sistema Viário
CET
Companhia de Engenharia de Tráfego

FAIXAS REVERSÍVEIS SOBRE A PONTE DA CASA VERDE

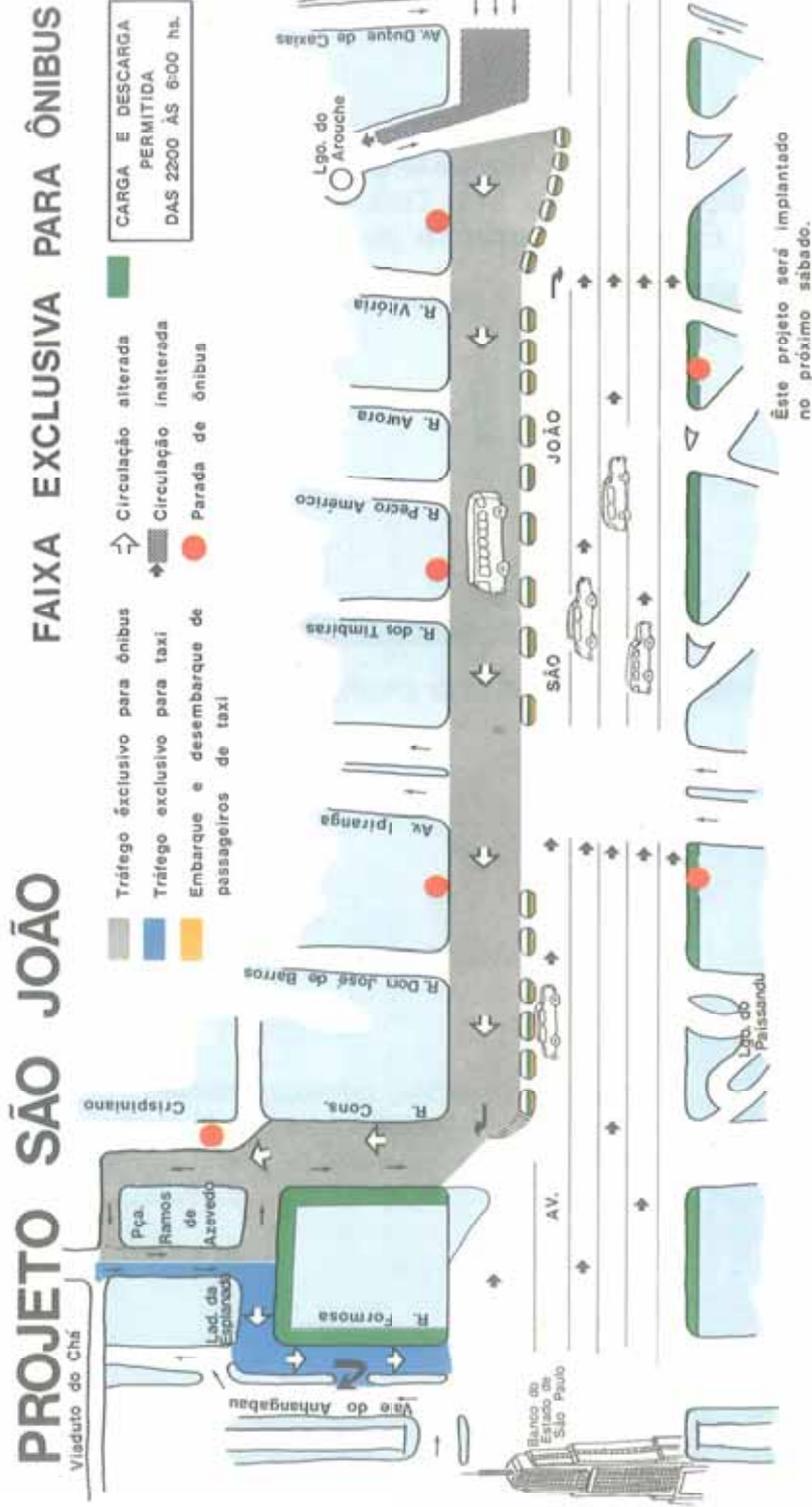


PROJETOS RÁPIDOS (PONTE CASA VERDE)

PONTE DA CASA VERDE

este projeto será implantado no próximo sábado





A partir do próximo sábado, o DSV estará modificando a circulação na Avenida Ipiranga, entre a Avenida São João e Avenida São Luís, em virtude da construção da Estação República do Metrô - Etapa 3.



Observe no mapa a sua melhor opção de direção.

SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE OPERAÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO
COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO



Ação sto. amaro

Espaço livre no coração de Santo Amaro

Dando prosseguimento à atual Política de Transportes que dá prioridade ao pedestre e ao transporte coletivo, o DSV desenvolveu estudos de racionalização do uso das vias de maior concentração comercial, financeira e de serviços do Bairro de Santo Amaro.

Nesse sentido, foram criadas áreas exclusivas para Pedestres; remanejados os pontos terminais de ônibus, taxis e lotações e alterada a circulação local.

Estas medidas contribuirão para a melhoria da qualidade de vida urbana, objetivo da atual Administração.

Prefeitura do Município de São Paulo
Secretaria Municipal de Transportes - SMT
Departamento de Operação do Sistema Viário - DSV
Companhia de Engenharia de Tráfego - CET

PROJETO DE AREA (AÇÃO STO. AMARO)

ESPAÇO LIVRE NO CORAÇÃO DE STO. AMARO

ÁREAS PARA PEDESTRES

A cor verde indica no mapa as áreas destinadas ao uso exclusivo de pedestres.

CARGA E DESCARGA

O acesso de veículos para carga e descarga às áreas de pedestres só é permitido:

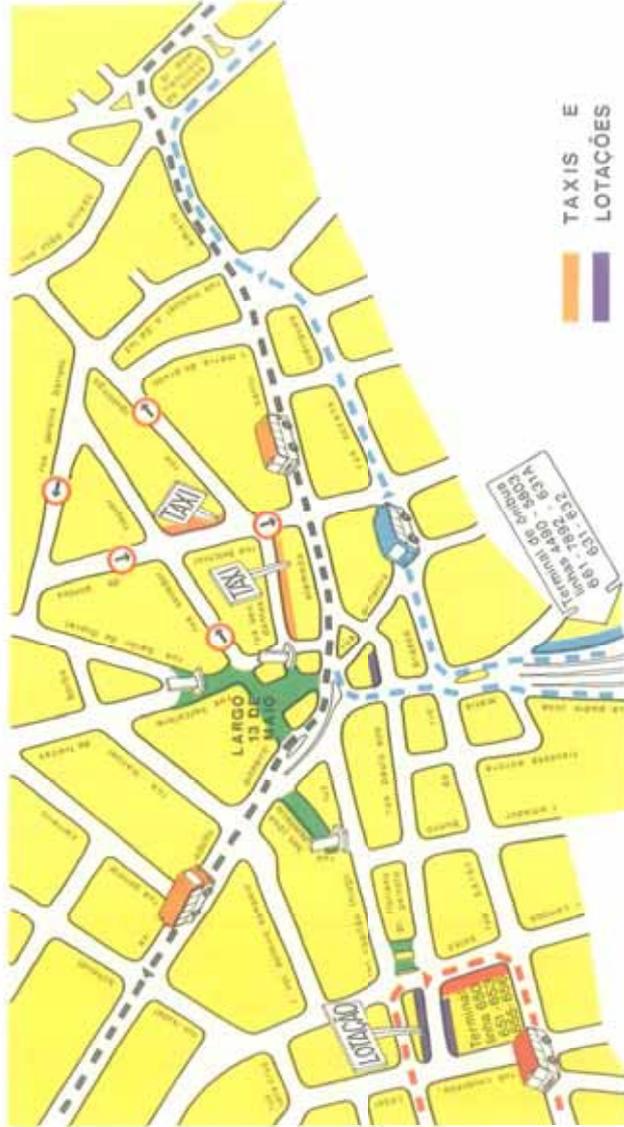
- Das 22:00 às 7:00 com entrada até 6:00 hs. para veículos de até 6 toneladas.
 - Das 22:00 às 8:30 com entrada até 8:00 hs. para veículos de até 1 tonelada.
 - Aos sábados, liberado a partir das 14:00 hs. para veículos de até 6 toneladas.
 - Aos domingos, liberado para veículos de até 6 toneladas.
- O acesso às garagens debus areas só é permitido mediante apresentação de autorização expedida pelo DSV.
- Motorista, redobre sua atenção ao dirigir nestas áreas, observando as mãos de direção e nunca ultrapassando a velocidade de 10 Km por hora.

ÔNIBUS

Os pontos terminais e a circulação dos ônibus foram alterados visando um deslocamento mais rápido e seguro.

Plataforma - situada em frente ao Largo 13 de Maio, no eixo Al. Santo Amaro - Av. Adolfo Pinheiro, tem por finalidade separar os pontos de parada das linhas dos ônibus que fazem este itinerário. Assim, param junto a plataforma os ônibus das linhas 523, 525A, 523B, 612, 613, 626A, 647, 649, 655, 661, 662, 680, 969, 975 e 989.

Param junto ao meio fio os ônibus das linhas 526, 530, 619, 626, 641, 643, 645, 653, 654, 659, 668, 672, 885 e 980.



TAXIS E LOTAÇÕES

Os pontos de taxis e lotações foram remanejados para os seguintes locais:

- Taxi nº 595 - Ruas Senador Dantas e Belchior de Pontes.
- Lotações nºs. 62, 63, 64 e 65 - Rua Paulo Eiró, altura da Rua Campos Sales.
- Lotação nº 3 - Rua Paulo Eiró entre as Ruas Pe. José Maria e da Matriz.

BLOQUEIOS

Nesses pontos, funcionários do DSV controlam a entrada de veículos e orientam os usuários do novo esquema de circulação.

CIRCULAÇÃO

Algumas vias da área foram adaptadas, do ponto de vista de sua circulação, para que sejam garantidas a fluidez e segurança do tráfego no novo espaço do Centro de Santo Amaro.

2.3 ETAPAS METODOLÓGICAS

METODOLOGIA DE TRABALHO

Segue 3 linhas distintas, desenvolvidas concomitantemente, a saber:

- caracterização do uso do solo;
- levantamento do histórico do bairro com montagem de roteiro audiovisual; e
- intervenção junto à comunidade.

2.3.1 Caracterização do uso do solo

Este levantamento objetiva fornecer, à engenharia de tráfego, informações subsidiárias para o estudo da circulação viária.

Especificando os trabalhos desenvolvidos, temos:

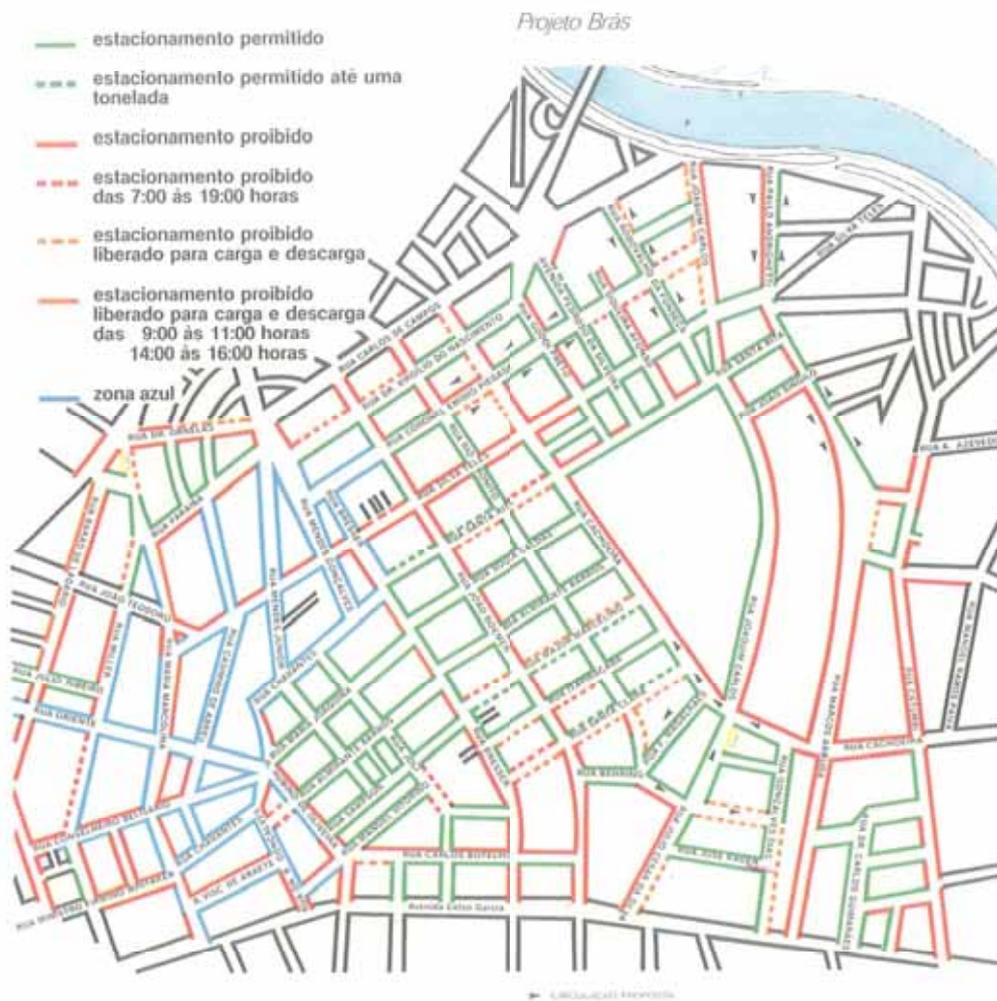
Para a caracterização do uso do solo:

- levantamento pontual dos lindeiros ocupantes de imóveis que se caracterizam por possuírem acesso direto à via em termos de atividades desenvolvidas e características dos imóveis ocupados;
- levantamento pontual e da capacidade de garagens e pátios de estacionamento;
- localização pontual de hospitais, escolas e demais locais que necessitem de sinalização de advertência ou informação, com a respectiva distância da esquina mais próxima; e
- análise da correlação existente entre o levantamento do uso do solo e a lei de zoneamento.

Outras informações que podem ser levantadas, de acordo com as características do projeto, são:

- área de influência do subcentro de serviço;
- população fixa e flutuante do subcentro; e
- locais que constituam centros tradicionais de encontro, comércio e prestação de serviços, cuja existência se vincula ao sistema viário vigente (terminais de ônibus, por exemplo).

Estes dados são mapeados, para melhor visualização das características da área, e enviados à engenharia de tráfego.



CARACTERIZAÇÃO DO USO DO SOLO

2.3.2 Levantamento do Histórico do Bairro (Com montagem de um roteiro audiovisual)

No sentido de subsidiar os encontros técnicos, é elaborada e montada uma seqüência de slides, retratando a Cidade de São Paulo e o bairro envolvido no projeto, destacando a evolução e o crescimento urbanos.

Este trabalho objetiva suscitar nos participantes uma correlação entre a cidade, seus problemas e o bairro afim, como parte de um todo, bem como sensibilizá-los quanto às responsabilidades dos órgãos públicos, agentes externos, intervindo e buscando formas de participação que culminem com as aspirações da comunidade.



PARQUE D. PEDRO (antigo)



PARQUE D. PEDRO (atual)



IGREJA DO BRÁS (antiga)



IGREJA DO BRÁS (atual)

2.3.3 Intervenção junto à comunidade

Esta intervenção é constituída de 3 etapas, a saber:

- Mobilização
- Nucleação
- Ação Organizada

Mobilização

Por mobilização da comunidade entende-se uma atuação generalizada num primeiro momento, por meio de contatos com a população da área delimitada, através de seus grupos significativos, convidando-os a conhecerem a proposta técnica.

As atividades desenvolvidas nesta etapa são:

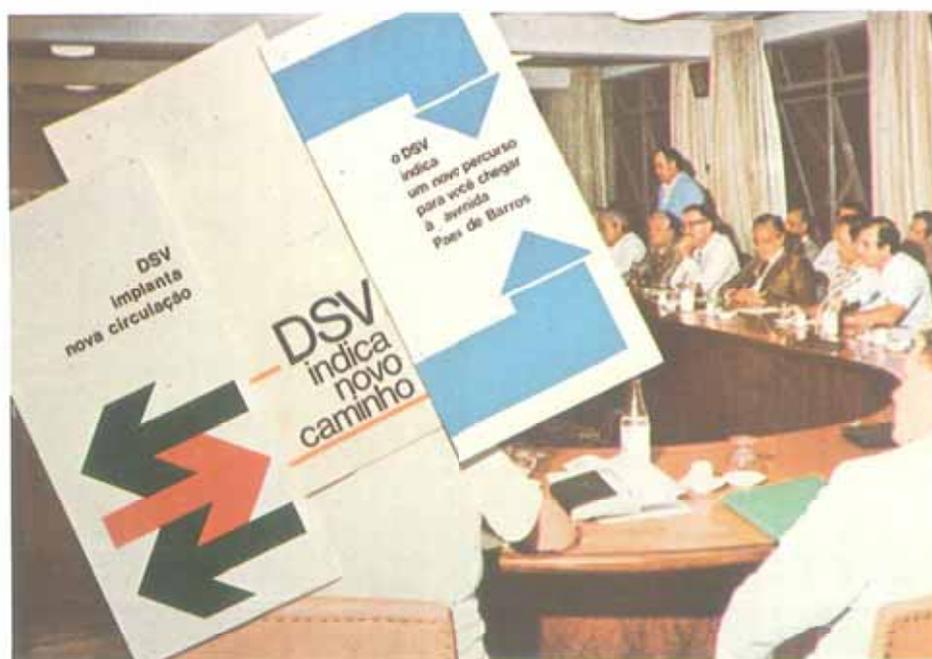
- divisão setorial
Seu objetivo é racionalizar a coleta de informações por setor dentro da área a ser trabalhada. Os indicadores levantados constituem-se em via de acesso e uso comum, bem como homogeneidade no padrão das residências;
- setorização da área
Esta setorização garante uma análise das diferenças de situações-problemas, reforçando o binômio necessidade-motivação;
- identificação dos recursos
Entende-se por recursos, o conjunto das atividades voltadas para educação, saúde, assistência religiosa, serviço público, lazer, prestação de serviços, indústria, comércio, finanças, transportes, comunicação, clubes de serviços e residências;
- checagem e mapeamento dos recursos existentes;
- seleção de instituições representativas para participação em reuniões;
- preparação de material de apoio;
- envio de convites para as reuniões.

Nucleação

Conceitua-se nucleação a adesão dos elementos da comunidade à proposta técnica, sendo que a partir de seus interesses e motivação são estimulados a formarem grupos-tarefas, com o objetivo de garantir seu envolvimento na realidade trânsito, passo necessário ao desenvolvimento do processo educativo voltado para o trânsito.

Nesta etapa, as atividades desenvolvidas são:

- realização de encontros técnicos;
- levantamento de dados relativos ao problema trânsito com os participantes da reunião;
- envio de quadro síntese de sondagem para a engenharia de tráfego;
- reunião com a comunidade para conhecimento da proposta técnica;
- elaboração do material de divulgação;
- levantamento de locais e recursos para distribuição desse material;
- distribuição do material de divulgação;
- participação em plantão de implantação; e
- reunião com a comunidade, após 30 dias, para avaliar o sistema implantado.



REUNIÃO COM A COMUNIDADE

Ação Organizada

No período compreendido entre janeiro de 1976 a junho de 1979, a equipe de Ação Comunitária atuou em, aproximadamente, 80 projetos rápidos, 12 projetos de área, 10 corredores de tráfego e 12 projetos especiais.

No cômputo geral, considerando todos os trabalhos realizados com a comunidade, já foram distribuídos, aproximadamente, três milhões de folhetos para informação ao público, além de cartazes educativos, adesivos e painéis informativos.

Quando a atenção é voltada para os elementos da comunidade tornando-os participantes, agentes conscientes das necessidades das intervenções implantadas no sistema viário, acreditamos que o programa de "Educação de Trânsito" tenha seu papel garantido. Vale dizer que a operacionalização de um projeto de engenharia de tráfego obterá sempre melhores e maiores resultados quando o homem, principal elemento do sistema, agir adequadamente.

Por outro lado, com o resultado do processo desencadeado, pretende-se formar em cada bairro um grupo voltado para trabalhar com o sistema trânsito (homem-via-veículo) que, uma vez estruturado, venha a atuar na área, levantando problemas e buscando soluções; estabelecendo, enfim, um canal de participação permanente "DSV/CET/Comunidade".

3

**aperfeiçoamento de mão-de-obra
para trânsito e transportes**

Numa cidade como São Paulo, constituída de uma população bastante heterogênea, vinda de todas as partes do país e do mundo, o fenômeno adaptação ao meio vem sendo um grande desafio, principalmente no que se refere ao comportamento no trânsito e, em especial, quanto à atitude dos motoristas profissionais de transporte de passageiros, cuja maioria é oriunda de lugares com culturas diferentes e, muitas vezes, sem nunca terem tido contato com grandes centros urbanos.

Esse conflito vem contribuindo para o alto índice de acidentes, ora registrado em todo o país.

Diante disso, urge buscar maior e melhor integração do homem ao meio, adaptando-o às condições de trabalho.

Um dos caminhos que se apresentam para tal objetivo é o treinamento.

A consciência desta necessidade propiciou, a partir de 1976, um programa de treinamento destinado a cobradores e motoristas profissionais de transportes de passageiros, com o objetivo de capacitar e adequar esses profissionais à realidade trânsito/transportes do município de São Paulo.



Este programa de treinamento destinou sua linha de atuação a três parcelas distintas de profissionais, a saber:

- Motoristas de táxis
- Motoristas de ônibus urbanos
- Cobradores

3.1 TREINAMENTO — MOTORISTAS DE TÁXI

3.1.1 CURSO ESPECIAL DE TREINAMENTO E ORIENTAÇÃO DE MOTORISTAS DE TÁXI

Aproximadamente 1.000.000 de passageiros utilizam-se, diariamente, dos 35.000 táxis em operação na cidade de São Paulo.

Este número de pessoas transportadas é suficiente para justificar o importante papel que desempenha o serviço de táxis no sistema de transporte de passageiros, no município de São Paulo.

Daí, a preocupação das autoridades municipais em relação à melhoria desse tipo de transporte.



Em 1969, a administração municipal tomou o primeiro grande passo sobre o assunto, estabelecendo normas para execução do serviço de transporte individual de passageiros em veículos de aluguel providos de taxímetro, e tomando outras providências, através da Lei n.º 7.329 de 11 de junho de 1969.

Esta lei, em seu artigo 1.º, estabelece que:

O transporte individual de passageiros, no município, em veículos de aluguel providos de taxímetro, constitui serviço de interesse público, que somente poderá ser executado mediante prévia e expressa autorização da Prefeitura, a qual será consubstanciada pela outorga de Termo de Permissão de Alvará de Estacionamento, nas condições estabelecidas por esta lei e demais atos normativos que sejam expedidos pelo Executivo.

O inciso V do artigo 9.º dessa lei registra como requisito, ter o condutor de táxi concluído o Curso Especial de Treinamento e Orientação, ministrado ou reconhecido pela Prefeitura.

Amparado nessa Lei, o Decreto Municipal n.º 10.352 de 31 de janeiro de 1973 estabelece normas para o Curso Especial de Treinamento e dá orientação aos Motoristas de Táxi, atribuindo a operacionalização do mesmo à Secretaria do Bem Estar Social, como se segue:

Publicado na Diretoria do Departamento de Administração do Município de São Paulo, em 31 de janeiro de 1973 — O Diretor, João Alberto Guedes.

DECRETO N.º 10.352, DE 31 DE JANEIRO DE 1973

Estabelece normas para Curso Especial de Treinamento e Orientação de Motoristas de Táxi.

José Carlos de Figueiredo Ferraz, Prefeito do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei e conformidade com o artigo 1.º da Lei n.º 7.329, de 11 de julho de 1969.

Decreta:

Art. 1.º — O Curso Especial de Treinamento e Orientação de Motoristas de Táxi, previsto no inciso V do artigo 9.º da Lei n.º 7.329, de 11 de julho de 1969, será ministrado pela Secretaria de Bem Estar Social.

Art. 2.º — Além de preencher as condições legais já estabelecidas, o candidato ao curso ficará sujeito a prévio exame, perante técnicos daquela Secretaria, e só poderá frequentá-lo se considerado apto, em laudo oferecido pelos referidos técnicos.

Parágrafo único — A Secretaria de Bem Estar Social orientará o candidato, quanto à obtenção dos documentos exigidos por lei.

Art. 3.º — O curso de frequência obrigatória, terá a duração de vinte e cinco (25) horas, em locais e horários a serem designados pela Secretaria de Bem Estar Social.

Art. 4.º — O programa básico do curso constará de aulas sobre os seguintes assuntos:

- 1 — funções do motorista de táxi;
- 2 — direitos e deveres do motorista;
- 3 — relações humanas;
- 4 — regras de trânsito;
- 5 — prevenção de acidentes;
- 6 — providências em caso de acidentes;
- 7 — conhecimento da cidade.

Art. 5.º — Ao final do Curso, o candidato será submetido a uma verificação no aproveitamento obtido e, se aprovado, receberá o competente certificado.

Art. 6.º — O candidato julgado incapacitado para frequentar o curso, ou o que, frequentando-o, tenha sido reprovado, somente poderá habilitar-se a nova seleção, frequência ou verificação de aproveitamento, a juízo dos responsáveis pelo Curso.

Parágrafo único — O candidato considerado incapacitado ou reprovado poderá interpor recurso, perante a Secretaria de Bem Estar Social, dentro do prazo de dez (10) dias, a contar da data do recebimento do laudo negativo.

Art. 7.º — Fica instituído o preço de Cr\$ 60,00 (sessenta cruzeiros), para inscrição no Curso e será recolhido aos cofres municipais, pelo candidato, antes do exame de seleção, ou quando solicitada nova verificação de aproveitamento, e em nenhuma hipótese lhe será devolvido.

Parágrafo único — Este preço será reajustável, nas bases de majoração do salário mínimo.

Art. 8.º — Os casos omissos serão resolvidos pela Secretaria de Bem Estar Social.

Art. 9.º — Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Prefeitura do Município de São Paulo, aos 31 de janeiro de 1973, 420.º da fundação de São Paulo. — O Prefeito, José Carlos de Figueiredo Ferraz — O Secretário de Negócios Internos e Jurídicos, Paulo Villaza — O Secretário das Finanças, Nelson Gomes Teixeira — O Secretário Municipal de Transportes, Alberto Pereira Rodrigues, Secretário de Serviços Municipais respondendo pelo expediente. — O Secretário de Bem Estar Social, Leopoldina Saraiva.

Publicado na Diretoria do Departamento de Administração do Município de São Paulo, em 31 de janeiro de 1973. — O Diretor, João Alberto Guedes.

Finalmente, o Decreto n.º 14.153 de 23 de dezembro de 1976 transfere o Curso de Treinamento e Orientação para Motorista de Táxi à Secretaria Municipal de Transportes que, através de convênio firmado entre CET/DSV, passa a operacionalizar o referido Treinamento.

DECRETO N.º 14.153, DE 23 DE DEZEMBRO DE 1976

Disciplina o funcionamento do Curso de Treinamento e Orientação para motoristas de táxi, na Secretaria Municipal de Transportes, e dá outras providências.

OLAVO EGYDIO SETUBAL, Prefeito do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei, e de conformidade com o artigo 1.º da Lei n.º 7.329, de 11 de julho de 1969.

Art. 1.º — O Curso Especial de Treinamento e Orientação para motoristas de táxi, previsto no inciso V do artigo 9.º da Lei n.º 7.329, de 11 de julho de 1969, de frequência obrigatória, será desenvolvida sob a orientação da Secretaria Municipal de Transportes, em locais e horários por esta designados.

Art. 2.º — Atendidos os demais requisitos estabelecidos no referido artigo 9.º e seguintes, da mencionada Lei n.º 7.329/69, o candidato ao curso deverá submeter-se a entrevista na Secretaria Municipal de Transportes, a qual ficará encarregada, inclusive, de orientá-lo quanto à obtenção dos documentos exigidos por lei.

Art. 3.º — O programa do curso, dado a conhecer também da Portaria do Secretário Municipal de Transportes, destina-se a atender os candidatos das três categorias de motoristas de táxi.

Art. 4.º — Ao final do curso, será verificado o aproveitamento do candidato; se reprovado, a repetição ficará a critério da Secretaria Municipal de Transportes.

Art. 5.º — A frequência do curso dependerá do prévio pagamento pelo candidato, à Prefeitura, de importância correspondente a 10% da UFM em vigor.

Art. 6.º — Os casos omissos serão resolvidos pelo Secretário Municipal de Transportes.

Art. 7.º — Revogado o Decreto n.º 10.352, de 31 de janeiro de 1973, e demais disposições em contrário, este decreto entrará em vigor na data de sua publicação.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 23 de dezembro de 1976, 423.º da fundação de São Paulo.

OLAVO EGYDIO SETUBAL, PREFEITO

TEÓFILO RIBEIRO DE ANDRADE FILHO, Secretário dos Negócios Internos e Jurídicos

SÉRGIO SILVA DE FREITAS, Secretário das Finanças

OLAVO GUIMARÃES CUPERTINO, Secretário Municipal de Transportes

CLAUDIO SALVADOR LEMBO, Secretário dos Negócios Extraordinários

Publicado na Chefia do Gabinete do Prefeito, em 23 de dezembro de 1976.

ERWIN FRIEDRICH FURMANN, Chefe do Gabinete

3.1.2 SISTEMÁTICA DE OPERACIONALIZAÇÃO DO CURSO ESPECIAL DE TREINAMENTO E ORIENTAÇÃO PARA MOTORISTAS DE TÁXI

Em conformidade com o artigo 9.º da Lei 7.329, a inscrição no Cadastro Municipal de Condutores de Táxis é revalidada por ocasião do vencimento do prazo de vigência do exame de sanidade, previsto na carteira profissional de habilitação.

Assim sendo, ficou estabelecido que para a obtenção da renovação do cadastro, os motoristas devem apresentar ao Departamento de Transportes Públicos da Secretaria Municipal de Transportes, órgão responsável pelo sistema, um comprovante de participação e aprovação do Curso Especial de Orientação e Treinamento.

Dessa forma, por ocasião dos vencimentos dos exames de sanidade, os motoristas são encaminhados para o centro de treinamento, onde, numa primeira etapa, recebem toda a informação sobre os documentos exigidos para se obter a renovação do cadastro e, em seguida, se processar a inscrição do candidato.

3.1.3 INSCRIÇÃO DOS CANDIDATOS PARA O CURSO ESPECIAL DE ORIENTAÇÃO E TREINAMENTO PARA MOTORISTAS DE TÁXI

Para inscrever-se, candidatando-se à seleção prévia, o motorista profissional deve apresentar:

- carta de habilitação expedida ou registrada na Capital do Estado, com o exame de sanidade física em vigor;
- inscrição no cadastro de pessoa física — C.I.C.;
- cédula de Identidade; e
- uma foto recente 3x4 ou 2x2.

3.1.4 TESTE COLETIVO

Após verificação da documentação apresentada, o candidato é encaminhado ao TC (Teste Coletivo), composto de português e matemática. O objetivo desse teste é verificar as condições para leitura, compreensão de textos e conhecimento de cálculos simples, a nível de 1.º grau.

Considera-se esse aspecto porque uma participação satisfatória no treinamento implica em leitura e anotações, como também a função de motorista de táxi exige o conhecimento de cálculos simples.

No caso de verificar-se que o indivíduo possui algum problema, é dada a oportunidade de um novo teste, após uma semana.

Se, com esta oportunidade, o candidato não conseguir o número de pontos necessários, poderá retornar para um novo teste somente após 30 dias.

Uma vez considerado apto, o candidato é encaminhado para o treinamento propriamente dito.

3.1.5 PROGRAMA BÁSICO DO CURSO

O programa básico do curso versa sobre os seguintes assuntos:

- Funções do Motorista de Táxi
- Direitos e Deveres dos Motoristas
- Relações Humanas
- Regras de Trânsito
- Prevenção de Acidentes
- Providências em caso de Acidentes e
- Conhecimento da Cidade



RECURSOS PEDAGÓGICOS

Com uma carga horária de 25 horas, o Treinamento é desenvolvido semanalmente, em 3 períodos (manhã, tarde e noite) propiciando, dessa forma, alternativas para a escolha do horário de interesse de cada candidato.

Composto de sete unidades, o treinamento para motorista de táxi está assim dimensionado.

Introdução

Nessa primeira unidade são utilizadas 2 (duas) horas para explanação das funções e da importância da profissão de motorista de táxi a fim de que este seja capaz de identificar as suas funções e discriminar a sua importância como profissional.

Documentação legal da profissão de motoristas de táxi

Embasada no Decreto n.º 8.439 e na CLT, esta unidade tem como objetivo distinguir os direitos e deveres do motorista profissional autônomo ou de frota, assunto este, ministrado em 3 horas.



AULA TEÓRICA PARA MOTORISTAS DE TÁXI

Relações Humanas

Estabelecer um bom relacionamento grupal, que possa ser estendido ao seu trabalho, o qual envolve contatos com pessoas, é o objetivo do tema.

Procura-se, através das 5 (cinco) horas de aula, conscientizar o motorista de que sua profissão depende muito da habilidade no tratamento com passageiros, evidenciando a importância de se evitar a agressividade, antipatia, intolerância, etc. Aborda-se, também, a postura adequada do motorista, quando prestando serviços.

Regras de Trânsito — Prevenção de Acidentes

Com 5 (cinco) horas destinadas a este assunto, objetiva-se fazer com que o motorista consiga, para o bom desempenho de suas funções, identificar a importância da observação às regras de trânsito constantes no CNT, bem como conhecer maneiras de prevenir acidentes pessoais, com passageiros ou terceiros.



MATERIAL DE CONSULTA

Primeiros Socorros

O objetivo desta unidade é tornar o motorista apto a prestar os primeiros socorros, em caso de acidente, utilizando procedimentos técnicos adequados ao estado do acidentado.

Para este assunto são dedicadas 5 (cinco) horas de aula com utilização de filmes, slides, simulações, etc., abordando situações de emergência como:

- desmaio ou mal súbito;
- convulsões ou ataques;
- dor no peito;
- alcoolismo;

- hemorragia;
- acidentes com fraturas;
- acidentes com queimaduras;
- acidentados inconscientes; e
- atendimento de urgência no caso de parto.

Conhecimento da Cidade

É fundamental que para qualquer motorista profissional de transporte de passageiros conheça bem a cidade na qual desenvolve sua atividade.

Saber localizar no guia, com rapidez e precisão, as ruas, hotéis, pontos turísticos, hospitais, pronto socorros, etc., é necessidade do dia a dia de um motorista de táxi.

Para esse fim, durante 5 (cinco) horas de treinamento, o motorista é orientado no sentido de dar um pronto atendimento às necessidades do passageiro.

No período de 1976 a junho de 1979 foram treinados cerca de 18.653 motoristas de táxi, de acordo com a capacidade de atuação.

3.2 TREINAMENTO DE MOTORISTAS E COBRADORES DE ÔNIBUS URBANO

Atualmente, torna-se praticamente impossível pensar na melhoria da qualidade de vida da população dos grandes centros urbanos, se não levarmos em consideração a dinâmica que envolve todo o sistema de transportes desses centros.

Dentro dessa dinâmica destaca-se o transporte de massa, em especial, o transporte coletivo rodoviário urbano, como sendo o de maior peso e importância.

Na cidade de São Paulo, os ônibus coletivos são responsáveis pelo transporte de 60% das viagens. Em outras palavras, vale dizer que essa porcentagem significa o deslocamento de 6.000.000 de passageiros por dia.



PRIORIDADE AO TRANSPORTE COLETIVO

À medida que os anos avançam, apesar dos esforços do governo, no sentido de compatibilizar a capacidade dos transportes com a necessidade das viagens, o que se detecta é que o distanciamento entre oferta e demanda de transportes coletivos vem aumentando, fenômeno este que contribui ainda mais para a má qualidade da vida urbana.

Dentro desse quadro complexo e com visíveis sinais de esgotamento e saturação, destacam-se dois elementos que embora respondam por funções específicas, assumem características prioritárias no contexto trânsito/transportes. São eles os motoristas e cobradores de ônibus, sem os quais seria ingênuo pensar no funcionamento desse tipo de transporte.

Por outro lado, a oferta de motoristas e cobradores deixa de corresponder, cada vez mais, à demanda existente.

Paralelamente, o processo de formação do agente para o desempenho de atividades profissionais, sobretudo na área de trânsito/transportes, tem se mostrado de forma deficiente, evidenciando, desta maneira, um despreparo para atender adequadamente às necessidades geradas pelos fenômenos de urbanização e incremento tecnológico. Considerando o homem como agente responsável pelo funcionamento do sistema, torna-se cada vez mais necessário o desenvolvimento de programas que estimulem a formação de atitudes mais adequadas à sua interação.

Nesse sentido, dimensionou-se uma política de recursos humanos, com o objetivo de garantir um trabalho sistemático no preparo de motoristas e cobradores de ônibus urbanos, na cidade de São Paulo.

3.2.1 TREINAMENTO DE MOTORISTAS DE ÔNIBUS URBANO

Cerca de 8.000 ônibus são responsáveis pelo transporte diário de 6.000.000 de pessoas, na cidade de São Paulo, excluídos deste total os ônibus de turismo.

Para operacionalizar esses veículos são necessários nada menos que 24.000 motoristas.

Tendo em vista que o motorista profissional e, em especial o de transporte coletivo, ocupa o sistema viário por, no mínimo, 8 horas por dia e que o desempenho dessa função requer um preparo e adaptação adequados do profissional e que este fato não vinha ocorrendo, a Secretaria Municipal de Transportes - SMT decidiu pela implantação de um programa de treinamento, sob a responsabilidade da Companhia de Engenharia de Tráfego - CET. Este programa é destinado a motoristas de ônibus urbanos, de modo a atender às necessidades de aperfeiçoamento da mão-de-obra existente, bem como sua adequação ao sistema trânsito/transportes da cidade.

O objetivo precípuo desse programa é a melhoria da prestação de serviços de transportes no Município, a partir da adequação do elemento operante.

Com o objetivo de capacitar e adequar os motoristas de ônibus urbanos à realidade trânsito/transportes iniciou-se, na cidade de São Paulo, em 1976, um programa de treinamento destinado a essa clientela. Estruturado em unidades didáticas e com a utilização de técnicas adequadas à transmissão de conceitos, informações e desenvolvimento de habilidades inerentes à profissão, esse programa é constituído de uma parte teórica e outra prática, assim dimensionadas:

Síntese do Programa

Relações Humanas: 12 horas

Mecânica: 12 horas

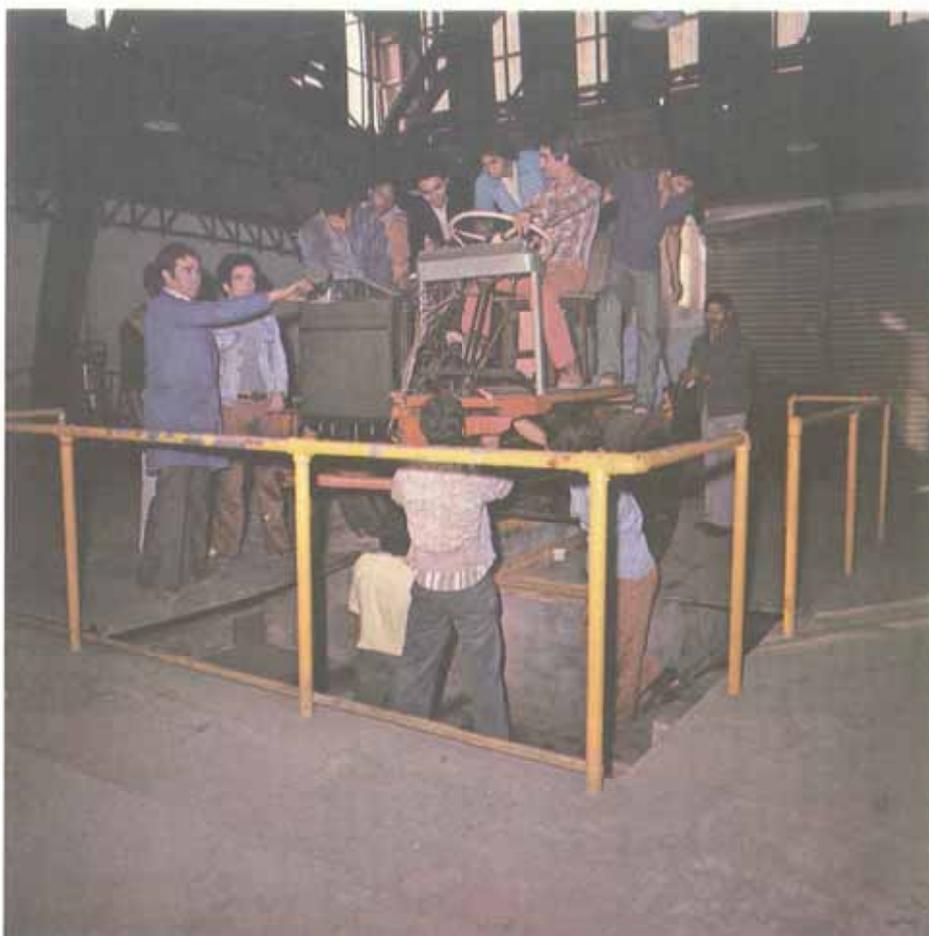
Treino Operacional (volante): 16 horas por aluno



AULA TEÓRICA



AULA PRÁTICA AO VOLANTE



AULA PRÁTICA DE MECÂNICA

O conteúdo programático do curso envolve assuntos referentes à:

- Competência dos órgãos responsáveis pelo sistema trânsito/transportes.
- O motorista de ônibus:
 - requisitos legais; e
 - desempenho profissional.
- A importância do desempenho profissional do motorista no sistema trânsito:
 - o sistema trânsito;
 - interrelação dos componentes;

- segurança no trânsito/direção defensiva; e
- resultados positivos da adequada interrelação motorista/veículo, no sistema trânsito.
- O interrelacionamento do motorista de ônibus com os demais agentes do sistema.
- Conhecimento do veículo:
 - verificação do veículo;
 - características mecânicas.
- Treinamento Operacional:
 - procedimentos adequados com relação ao veículo.
- Avaliação final

3.2.2 COBRADORES DE ÔNIBUS

Numa estrutura como a do transporte coletivo, que envolve contatos diários com milhares de pessoas, torna-se imprescindível um programa de desenvolvimento de recursos humanos que venha a condizer com a função do cobrador.

A exemplo dos treinamentos de motoristas de táxi e ônibus, iniciou-se, em 1976, um programa com o objetivo de capacitar e adequar elementos para a função de cobrador.

Para atender a esses objetivos, elaborou-se um curso para cobradores de ônibus cujo programa foi assim dimensionado:

— Relações Sociais no Trabalho:	8 horas
— Português/Matemática:	8 horas
— Treino Operacional:	8 horas



COBRADOR - AVALIAÇÃO DE DESEMPENHO

O conteúdo programático do treinamento para cobradores de ônibus explora assuntos relativos a:

- O cobrador no sistema de transportes:
 - atribuições e competências;
 - desempenho profissional/tarefas.

- Relações Sociais no trabalho:
 - integração comunitária.

- Matemática:
 - conceituação;
 - operacionalização com números inteiros e decimais.

- Português:
 - leitura;
 - redação.

- **Treino Específico:**
 - operacionalização das catracas;
 - controle de passageiros;
 - registro de dados;
 - conferência;
 - prestação de informações; e
 - preenchimento do relatório de cobrador, etc
- **Avaliação Final**

O programa de treinamento para motoristas de ônibus urbano, táxis e cobradores foi implantado em caráter permanente sendo que, desde 1976, quando da implantação, até junho de 1979, já passaram por estes treinamentos 27.347 elementos, assim distribuídos:

3.2.3 TREINAMENTOS PERMANENTES

	77	78	79/Junho	Total Geral
Motoristas de ônibus	2.514	2.477	1.278	6.269
Cobreadores de ônibus	636	590	1.169	2.425
Motoristas de táxi	7.967	7.673	3.013	18.653
Total geral	11.147	10.740	5.460	27.347

Todavia, o dinamismo que envolve o trânsito exige, da engenharia de tráfego, freqüentes intervenções no sistema viário, que implicam na reestruturação do transporte coletivo, através de implantação de projetos cuja complexidade requer um trabalho específico com motoristas de ônibus.

Para garantir a operacionalização desses projetos são desenvolvidos treinamentos para motoristas que atuam na área atingida. Esses treinamentos, pelas suas características, são denominados treinamentos eventuais.

3.3 TREINAMENTOS EVENTUAIS

A Companhia de Engenharia de Tráfego, em consonância com as medidas de racionalização de combustível assumidas pelo Governo Federal, vem desenvolvendo e implantando, desde 1976, projetos que

prevêem um tratamento prioritário ao transporte coletivo, de modo a desestimular o uso do carro particular.

Conforme estudos realizados, determinaram-se providências para a efetiva implantação de faixas privativas para a circulação de ônibus, ao longo dos principais corredores que ligam os bairros ao centro da cidade.

Entre os vários projetos que beneficiaram o transporte coletivo podem-se destacar:

- implantação de linhas expressas de ônibus;
- implantação do Projeto COMONOR* — "Comboio de Ônibus Ordenados", com grande benefício para a fluidez e segurança do trânsito, bem como melhoria no serviço de transporte à população;
- implantação de faixas exclusivas de ônibus em ruas e avenidas;
- implantação de faixas exclusivas de ônibus no contra-fluxo; e
- criação de áreas exclusivas de pedestre **Calçadas**, que determinaram a transferência de pontos terminais de ônibus, táxis e lotações, e a conseqüente criação de ruas de trânsito restrito para ônibus e táxis, de modo a priorizar a circulação dos mesmos.



COMONOR - INFORMAÇÃO AO USUÁRIO

* COMONOR — ver Boletins Técnicos CET n.º 9 e 22

Assim é que, além dos já citados treinamentos desenvolvidos em caráter permanente para afeição de motoristas de ônibus, cobradores e motoristas de táxi, é desenvolvido ainda um trabalho em caráter eventual.

Esses treinamentos são desenvolvidos desde que a implantação de uma nova circulação propicie a oportunidade de orientar e aperfeiçoar o trabalho dos profissionais já em operação.

O treinamento eventual de motoristas, a nível específico de uma alteração de trânsito, traz uma série de benefícios:

- A: à empresa
- B: ao profissional
- C: ao sistema transporte
- D: ao trânsito

- A. A empresa é beneficiada no sentido de ter seus profissionais reciclados a nível de conhecimentos básicos e específicos da operação de suas linhas, o que leva à diminuição de índices de acidentes e seus conseqüentes prejuízos, bem como à melhor adaptação do indivíduo ao trabalho.
- B. O profissional se beneficia com novos conhecimentos, esclarecimentos de dúvidas e preparo antecipado para o desempenho de suas funções dentro de um novo esquema de circulação. A partir do conhecimento e compreensão da medida implantada, vai desenvolvendo seu potencial profissional, conhecendo recursos modernos na engenharia de tráfego, tornando-se um profissional mais adaptado e eficiente.
- C. Considerando a importância da função do transporte coletivo urbano, o aperfeiçoamento e adequação do elemento agente do sistema tem como conseqüência a melhoria do transporte, com benefícios para a população usuária, que passa a contar com melhores condições de vida.
- D. A melhoria do trânsito é o objetivo precípua das autoridades e medidas são tomadas no sentido de beneficiar a população. Quando os agentes do sistema se encontram devidamente preparados para operacionalizar recursos técnicos e projetos, há, sem dúvida, melhores condições de operacionalização e sucesso das modificações implantadas.

À medida que cada elemento operante tem conhecimento de **como e porque** deve atuar no contexto geral, o projeto implantado tende ao bom funcionamento.

Para a efetivação desse trabalho são elaborados planos específicos para os diferentes tipos de alterações implantadas.

A partir de dados fornecidos pela área de engenharia, são levantados aspectos referentes a cada projeto e necessidades de treinamento para elaboração do conteúdo específico a ser transmitido, bem como técnicas e recursos didáticos adequados ao conteúdo elaborado e aos treinandos em questão.



ONIBUS NO CONTRA-FLUXO

No que se refere às empresas de ônibus já se atuou a nível de treinamento específico na implantação dos seguintes tipos de alterações de trânsito:

- faixas exclusivas de transporte coletivo no contra-fluxo;
- separação de pontos de parada de ônibus (quando da criação de plataforma de embarque e de desembarque de usuários de ônibus);
- criação de linhas expressas; e
- comboio de ônibus ordenados.

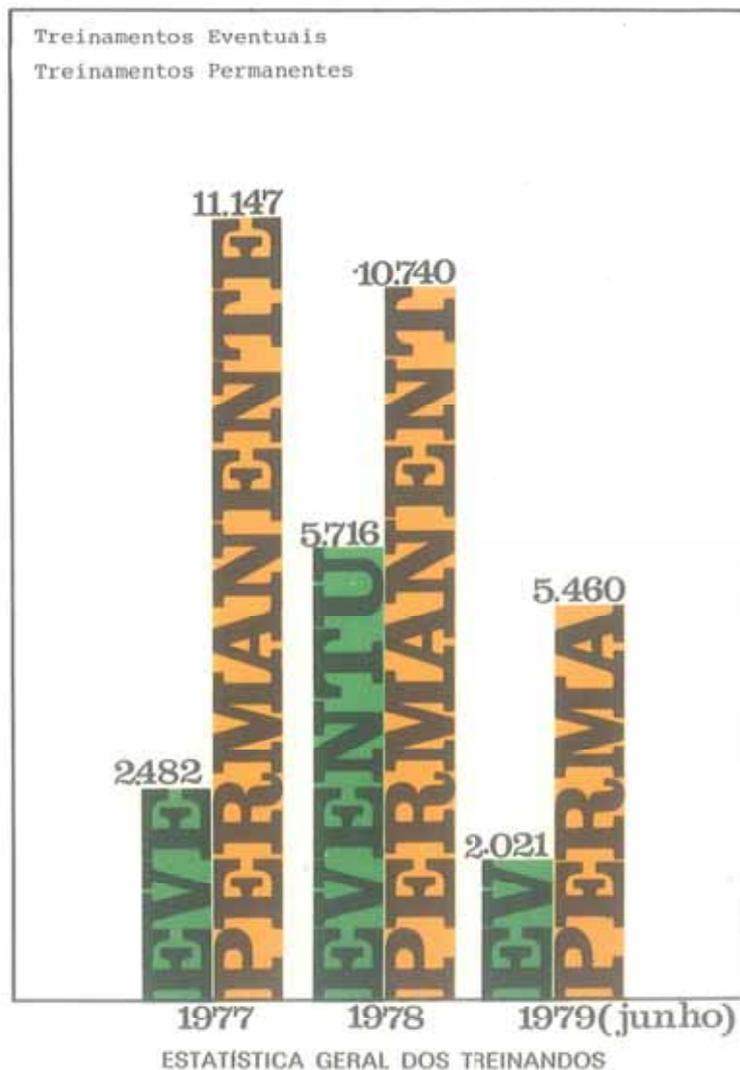
No período de outubro de 1976 a junho de 1979 foram realizados 12 treinamentos para diferentes alterações de trânsito, envolvendo 7.204 elementos.

Além dos treinamentos eventuais já mencionados, outros são realizados em caráter esporádico e diversificados de acordo com:

- necessidades detectadas a nível interno;
- solicitações recebidas de outros órgãos; e
- convênios com outros órgãos.

Nesse sentido, já foram realizados treinamentos para:

- engenheiros de tráfego;
- motoristas de viaturas;
- inspetores de serviço de fiscalização;
- motoristas de transporte coletivo rodoviário; e
- auxiliares de trânsito, etc.



4.1 PROJETO ESCOLA

Conceituamos educação de trânsito o processo de transmissão de informações relativas ao sistema viário, que visa desencadear atitudes e comportamentos coerentes com o estágio de desenvolvimento do sistema e com o nível de adaptação de seus agentes.

No momento em que o mencionado processo é feito via escola, adaptando e capacitando a criança a agir adequadamente no sistema trânsito, conceitua-se "Projeto Escola".



TRAVESSIA DE ESCOLARES

Sendo a escola uma instituição voltada para a formação específica da criança e do adolescente, ela possibilita que se trabalhe o educando com os métodos adequados à faixa etária à qual ele pertence.

Por outro lado, não só se forma uma nova consciência sobre trânsito no futuro adulto, como também, indiretamente, informam-se e formam-se os pais, por intermédio da criança e do adolescente.

A criação de um projeto de trânsito voltado, exclusivamente, para a educação da criança e do adolescente surgiu de observações apriorísticas do comportamento do pedestre, hoje, em São Paulo.

Porém, para não se correr o risco de dar ao aluno informações já assimiladas e deixar de lado outras que se pressupunham já incorporadas, elaborou-se uma pesquisa onde foram aplicados 1.000 questionários voltados para escolares de 2.ª a 8.ª séries.

A aplicação dessa pesquisa foi feita junto às escolas municipais de 1.º grau, em diversas escolas particulares e estaduais, através da Quinzena de Participação Comunitária para o Desenvolvimento da Criança (1977).

O resultado da pesquisa mostrou que a criança tem conhecimento do sistema trânsito, bem como dos comportamentos que dela se espera como pedestre. Porém, o problema revelou-se na incorporação, por parte da criança, desses comportamentos.

Esses subsídios nortearam a proposta do projeto que visa criar, na criança, hábitos satisfatórios à sua atuação dentro do sistema trânsito, pois uma vez incorporados pela criança, tende-se para o alongamento do comportamento à população.

4.1.1 PROPOSTA DE ATUAÇÃO

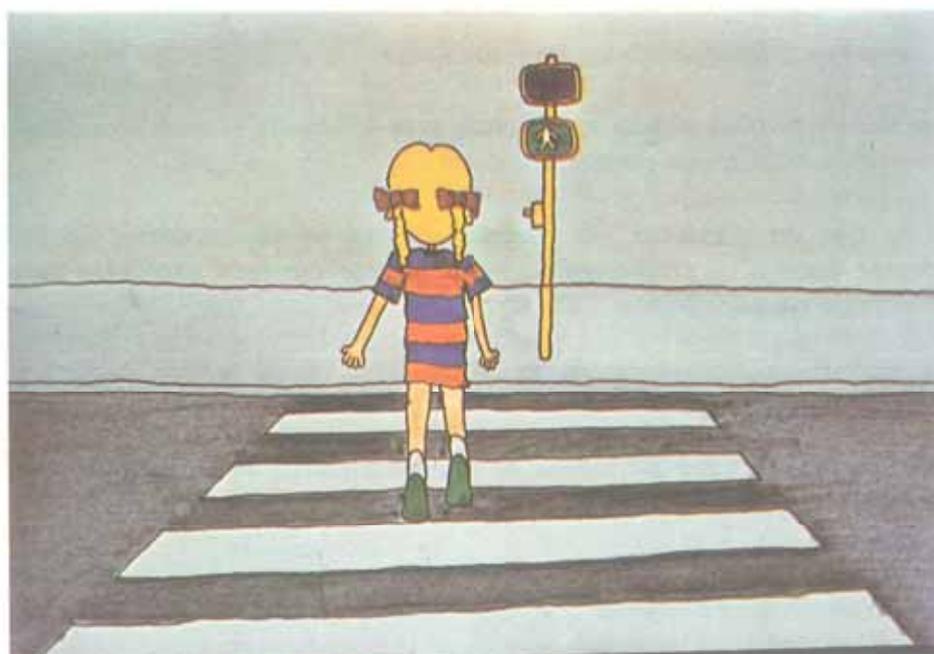
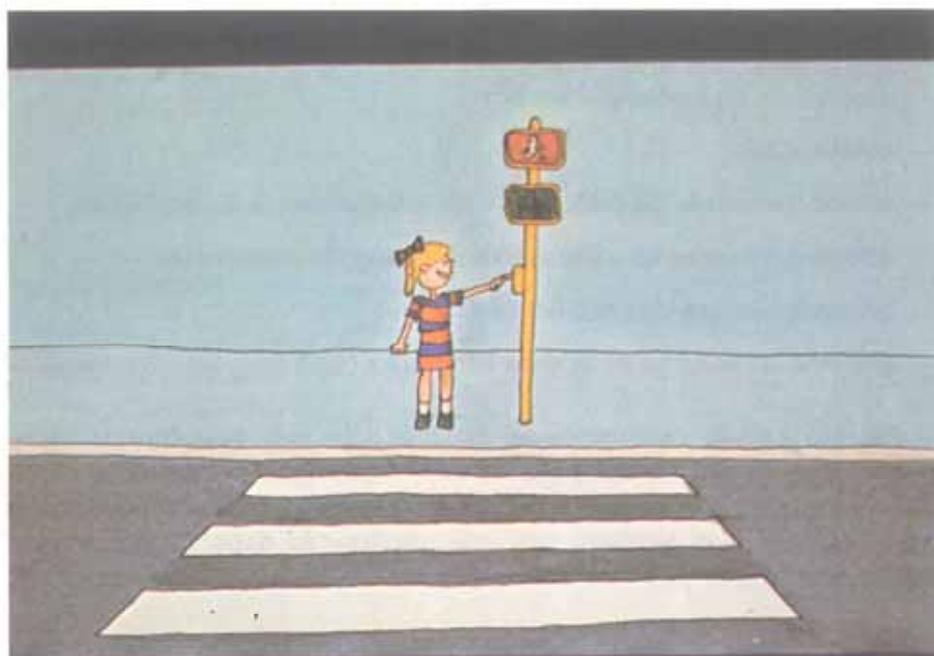
Para operacionalizar os objetivos do projeto escola, propôs-se uma atuação junto à rede municipal de ensino, no sentido de introduzir o tema Educação de Trânsito, através da área de Estudos Sociais, objetivando dar ao educando um ajustamento crescente ao meio, através da vivência da realidade, onde aprende a interagir, conviver e resolver situações que se lhe apresentam no dia a dia, adequando-o, dessa forma, à realidade.

O projeto como um todo, dentro dos níveis de pré-escolaridade e 1.º grau, caracteriza-se em 3 fases:

- o pedestre ou usuário dependente, correspondente à faixa etária de 3 a 6 anos;
- o pedestre semi-dependente, de 7 a 11 anos; e
- o pedestre independente, de 11 a 17 anos.

A determinação do conteúdo corresponde a esta divisão, sendo que a nível de pré-escola propõem-se dois objetivos paralelos:

- mudanças de atitude e comportamentos por parte dos pais e educadores; e
- aquisição de comportamentos corretos pela criança.



UTILIZAÇÃO DOS EQUIPAMENTOS DE SEGURANÇA

A nível de 1.º grau, respeitando-se as características das faixas etárias, propôs-se uma programação a ser desenvolvida de forma sistemática e contínua, durante o ano escolar.

Nesta programação foram propostas atividades pedagógicas para que o professor trabalhe com os seguintes temas:

- orientação no espaço urbano;
- elementos do sistema trânsito;
- sinalização;
- comportamentos do pedestre semi-dependente e independente;
- atitudes corretas na utilização dos meios de transportes;
- brincadeiras em vias públicas; e
- sistema trânsito na cidade de São Paulo.

O Projeto Escola caracteriza-se não só pela sua estrutura técnico-didática composta de manuais de orientação para o professor, teleaulas extraídas dos manuais, filmes em desenho animado relativos a trânsito, etc., mas também por uma sinalização específica que vem sendo implantada junto às escolas.

4.1.2 SINALIZAÇÃO DO PROJETO ESCOLA

Compõem a sinalização do Projeto Escola:

- Semáforo para pedestre, instalado com a finalidade exclusiva de dirigir o trânsito de pedestres.

Este tipo de semáforo, por atender melhor às necessidades do pedestre escolar, é programado para funcionar em fase exclusiva para travessia de pedestres.

- Sinalização horizontal: faixa de retenção, faixa de travessia e a palavra **Escola**.
- Sinalização Vertical: placas de regulamentação de velocidade e de advertência.

O objetivo primeiro da implantação dessa sinalização é dar maior proteção ao pedestre escolar e iniciá-lo ainda, através do uso adequado da sinalização, na aquisição de parte dos comportamentos corretos em relação ao trânsito, previstos no Projeto Escola.

Nova sinalização em sua escola Segurança para você

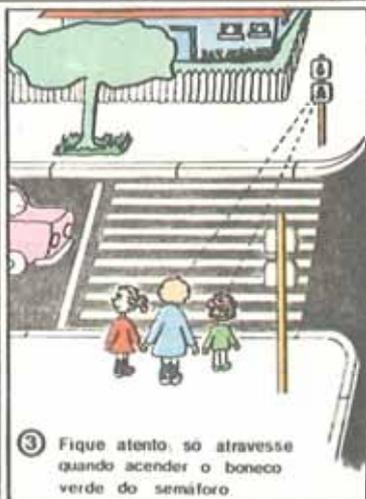
O SEMÁFORO
PARA PEDESTRES

E

A FAIXA DE
SEGURANÇA



② ...e este é o Semáforo
para Pedestres.



③ Fique atento, só atravesse
quando acender o boneco
verde do semáforo

FOLHETO EDUCATIVO PARA ESCOLARES



Secretaria Municipal de Transportes
Departamento de Operação do Sistema Viário
Companhia de Engenharia de Tráfego

SMT
DSV
CET

Mais especificamente, a sinalização frente às escolas objetiva:

Com relação ao motorista:

- alertar sobre a proximidade de travessia de escolares;
- regulamentar a conduta a seguir dentro da corrente de tráfego junto às escolas; e
- orientar para um comportamento condicionado e satisfatório à segurança individual e coletiva.

Com relação ao pedestre:

- indicar o direito de passagem;
- desencorajar a travessia em diagonal e/ou fora da faixa de segurança; e
- oferecer condições de segurança à entrada e saída das aulas e em outros momentos de travessia.

O Projeto Escola é composto de duas partes, sendo que a primeira corresponde à Fundamentação Teórica do Projeto e a segunda aos manuais dos professores.

Constam desses manuais os conceitos técnicos a serem trabalhados, com sugestões de atividades pedagógicas a serem desenvolvidas com os alunos.

A fim de subsidiar os professores na operacionalização do Projeto Escola foram desenvolvidas treze teleaulas e uma série constituída de 12 filmes em desenho animado, com assuntos extraídos dos manuais.

Esses recursos teleducativos vêm sendo veiculados, sistematicamente, pela TV Cultura — Canal 2 — Fundação Padre Anchieta.

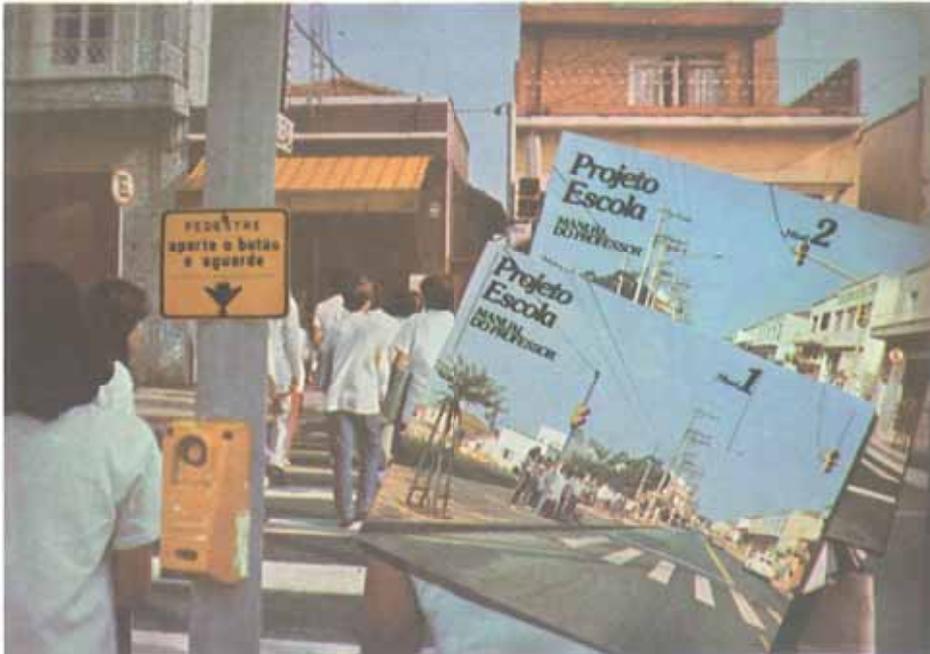
4.1.3 OPERACIONALIZAÇÃO DO PROJETO

A proposta de implantação junto à rede municipal de ensino exigiu uma atuação conjunta das secretarias de Transportes e Educação do município.

Assim sendo, em fevereiro de 1978, foi efetuado o treinamento para 147 professores divididos entre três escolas, onde foi implantado o Projeto Escola como experiência piloto.

Para esta primeira experiência foram distribuídos trezentos cadernos contendo a Fundamentação Teórica do Projeto e mais trezentos manuais aos professores.

Em março de 1978, convocados os diretores, assistentes pedagógicos, orientadores educacionais e professores do 1.º grau, apresentaram-se os objetivos do Projeto Escola e o conteúdo dos manuais para o Professor, através de um encontro no Ginásio do Ibirapuera onde compareceram cerca de 7.000 professores.



MANUAL — PROJETO ESCOLA

Finalmente, em agosto de 1978, iniciou-se o treinamento para cerca de 12.000 (doze mil) professores da rede municipal de ensino.

Foi necessário o recrutamento de 300 estudantes universitários vinculados ao projeto Rondon, que após terem sido preparados pelos técnicos em educação de trânsito, responsáveis pelo Projeto Escola, treinaram os professores. Nessa ocasião foram distribuídos, aproximadamente, 30.000 exemplares dos Manuais do Projeto Escola.

O projeto de Educação de Trânsito nas escolas, hoje definitivamente implantado, se propõe como algo dinâmico, cada vez mais condizente com a atual realidade.

Desta forma, estruturou-se um esquema de avaliação que tem por objetivo colher os primeiros resultados do projeto a partir do 2.º semestre de 1979, com o intuito de verificar a adequação do projeto à realidade aluno/sistema trânsito, para que, na medida do necessário, se proceda à reformulação das atividades pedagógicas e/ou conteúdo específico.

A implantação e operacionalização do Projeto Escola, na cidade de São Paulo, vem firmando cada vez mais a atuação indispensável da Educação de Trânsito, em conjunto com o Policiamento e Engenharia de Tráfego.

5

projetos especiais

Além do trabalho sistemático desenvolvido nas áreas de Treinamento e Ação Comunitária, sempre que necessário, trabalhos são realizados nos chamados Projetos Especiais, projetos estes que dizem respeito ao atendimento de necessidades específicas, onde o trânsito interfere sob algum aspecto.

Para os projetos especiais há uma variação de procedimentos, pois cada projeto exige uma intervenção a nível bem diferenciado dos projetos comuns. Sua operacionalização envolve a atuação de Treinamento e Ação Comunitária, conjunta ou separadamente, de acordo com as especificações e necessidades do projeto em questão.

Com relação aos Projetos Especiais atuou-se nos seguintes trabalhos:

5.1 ÔNIBUS EXECUTIVO

As medidas de racionalização de combustível, determinadas pelo Governo Federal no início do ano de 1977 levaram as autoridades de trânsito e transporte das grandes cidades a intervirem no sistema existente, prevendo um tratamento preferencial ao transporte coletivo, de modo a desestimular o uso do carro particular.

Entre outras medidas implantadas na cidade de São Paulo, inclui-se o **Ônibus Executivo** como alternativa à utilização do carro particular, visto serem estas linhas dotadas de maior conforto e trajetos mais rápidos.

A implantação das linhas de ônibus Executivo propiciou à área da educação o desenvolvimento de uma programação específica, objetivando subsidiar o trabalho da engenharia de tráfego, através de:

- levantamento do uso do solo da área adjacente ao ponto inicial de cada linha;
- elaboração e distribuição, aos usuários, de folhetos explicativos contendo itinerários e orientações.



FOLHETO ÔNIBUS EXECUTIVO

Para a operacionalização das 7 linhas já implantadas foram confeccionados e distribuídos cerca de 267.000 folhetos. A quantidade de folhetos confeccionados e distribuídos varia de acordo com a área de influência de cada linha implantada.

5.2 ÔNIBUS DIRETO — CORREDOR CELSO GARCIA/RANGEL PESTANA

Ainda como medida de melhoria do transporte coletivo foram implantadas 4 linhas de **Ônibus Direto** no corredor Celso Garcia/Rangel Pestana. Foram assim denominados porque o projeto previu a eliminação de pontos de parada, objetivando diminuir o tempo de percurso de linhas comuns que servem à população da Zona Leste, tornando-os, pois, mais rápidos.

Para a implantação dessa medida atuaram as áreas de Ação Comunitária e Treinamento, desenvolvendo a seguinte programação:

- levantamento do uso do solo local e adjacente aos pontos iniciais e de parada;
- elaboração e confecção de folhetos explicativos de orientação aos usuários;
- distribuição de 230.000 folhetos à população usuária;
- elaboração de treinamento aos motoristas com conteúdo específico sobre objetivos e operacionalização da medida implantada; e
- desenvolvimento de treinamento aos motoristas das 4 empresas envolvidas, num total de 320 treinados.

5.3 MANUAL DE AUXÍLIO AO TRÁFEGO PELAS UNIDADES DA FAIXA DO CIDADÃO

A dinamicidade do sistema viário da cidade de São Paulo gera problemas que se acumulam mais rapidamente do que o tempo mínimo necessário para solucioná-los. Este fato implica na necessidade de soluções rápidas e objetivas, que venham a atender os requisitos básicos de segurança, eficiência e comunicação.

Para que a atuação do Departamento de Operação do Sistema Viário-DSV possa ter um mínimo de uniformidade e coesão nas operações do policiamento e fluidez nas vias municipais, o aspecto **COMUNICAÇÃO** assume importância vital.



Dessa forma, percebe-se a necessidade do apoio e da colaboração de todos aqueles que, direta ou indiretamente, encontram-se em atividades de comunicação.

Entre outras medidas tomadas para a solução deste problema são utilizados os inúmeros serviços prestados pelos operadores de rádio da faixa do cidadão, no trabalho de comunicação de situações diversas que ocorrem nas ruas da cidade.

A fim de viabilizar, facilitar e orientar a atuação dos operadores da faixa do cidadão para esta prestação de serviços, criou-se um manual de orientação que procura traduzir os principais problemas que diariamente afetam o sistema viário da Capital. Esses problemas podem ser melhor e mais rapidamente corrigidos se os préstimos e serviços de todos aqueles que operam na faixa do cidadão forem somados aos das equipes de engenharia e policiamento, no apontamento de falhas ou anormalidades que possam vir a causar disfunções na malha viária da cidade.

O manual de orientação informa sobre **como** e **quando** cada operador pode auxiliar o trabalho do DSV, através de sua unidade móvel da faixa do cidadão.

Para operacionalizar o projeto foi elaborado o referido manual de orientação, tendo sido distribuído a todos os elementos participantes.

5.4 CONCURSO NACIONAL DE FILMES SUPER 8 PARA EDUCAÇÃO DE TRÂNSITO

À medida que vão se desenvolvendo projetos na área de Educação, há também necessidade de criação e adaptação de métodos e técnicas que atendam às exigências do trabalho.

A criação e a adaptação de métodos e técnicas que atendam às necessidades dos projetos desenvolvidos, requerem a utilização de recursos didáticos que tornem possível sua aplicação na execução do trabalho.

Os recursos audiovisuais são amplamente utilizados com excelentes resultados nas atividades de treinamento, aprendizagem e nas diversas formas de educação.

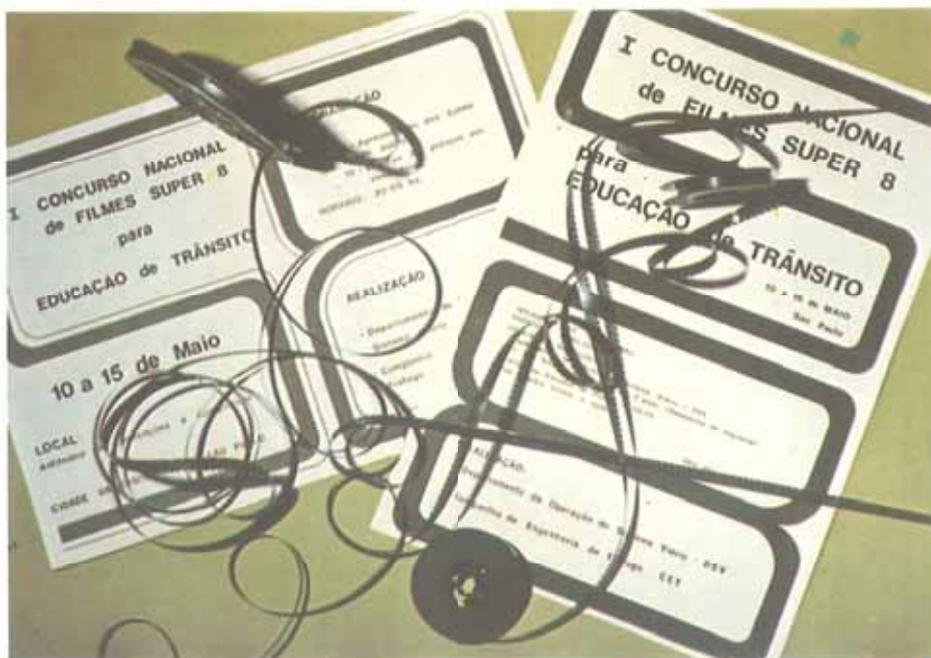
Assim, a utilização de recursos audiovisuais de boa qualidade traz, sem dúvida, melhores condições de esclarecimento e orientação para os inúmeros trabalhos que são realizados no campo de Educação para o Trânsito.

No desenrolar dos inúmeros trabalhos que estão sendo realizados no campo da Educação de Trânsito, identificou-se a inexistência de recur-

tos audiovisuais criados e calcados na realidade nacional e, em âmbito restrito, nos problemas específicos do trânsito metropolitano de São Paulo.

Por outro lado, detectou-se que a utilização de recursos importados nem sempre condiciona a transmissão de conceitos e mensagens adequadas.

Este fato mostrou conseqüente necessidade de contar com recursos audiovisuais apropriados para subsidiar o desenvolvimento das atividades do Programa de Educação de Trânsito.



Entre outras alternativas decidiu-se pela realização anual de Concursos Nacionais de Filmes Super 8 para a Educação de Trânsito, eventos estes que objetivam a criação e seleção de trabalhos educativos que melhor correspondam às necessidades dedectadas a nível de recurso didático, utilizáveis em aulas, palestras, conferências, cursos, etc.

Nesse sentido já foram realizados 2 concursos, o primeiro em maio/78 e o segundo em março/79. Foram premiados os 20 melhores filmes apresentados em cada um dos certames.

O material obtido vem sendo largamente utilizado nas atividades dos Programas de Educação de Trânsito e Redução de Acidentes, e tem sido distribuído a órgãos de trânsito de outros estados do Brasil.

A operacionalização de projetos de Educação de Trânsito desenvolvidos a partir de 1977 pela Companhia de Engenharia de Tráfego - CETVem, paulatinamente, preenchendo a lacuna existente no que se refere ao trinômio Engenharia, Fiscalização e Educação.

No sentido de atender às necessidades detectadas e prioridades estabelecidas, desenvolvem-se medidas baseadas no esforço conjunto destes 3 setores de atuação do trânsito.

Com relação à área de Educação de Trânsito partiu-se do princípio que o homem é o agente responsável pelo funcionamento do sistema não estando, todavia, devidamente preparado e adaptado para o desempenho de atitudes corretas e adequadas que garantam sua segurança.

O desenvolvimento de programas de Educação de Trânsito visa estimular a formação de atitudes e comportamentos coerentes e adequados ao sistema trânsito da cidade, pois dessa forma é possível integrar gradativamente o elemento agente ao sistema, melhorando assim o seu funcionamento.

O conhecimento das leis de trânsito, dos direitos e deveres, recursos existentes, importância do interrelacionamento, no contexto global e desempenho profissional adequado, são fatores primordiais para adaptação do elemento agente ao sistema.

Os projetos desenvolvidos são dirigidos a diferentes aspectos da problemática e a diferentes faixas etárias, atingindo ainda o homem, como elemento agente do sistema, nos diversificados papéis que desempenha: pedestre, motorista amador ou profissional, policial, etc.

O desenvolvimento de programas de Educação de Trânsito tem-se mostrado eficaz enquanto leva à população a consciência da necessidade de co-participação na solução dos problemas existentes.

Por outro lado, reconhece-se que a solução desses problemas nem sempre pode ocorrer a curto prazo.

A iniciativa da Companhia de Engenharia de Tráfego de desenvolver trabalhos mais amplos com este objetivo, aliada ao aperfeiçoamento da atuação das áreas de Engenharia e Fiscalização, foi um passo importante no que diz respeito à melhoria do sistema de trânsito e transportes de São Paulo.

À medida que vão-se desenvolvendo projetos na área de Educação há também a necessidade da criação e adaptação de métodos e técnicas que atendam às exigências do trabalho, criando gradativamente um conhecimento específico de Educação de Trânsito com conseqüente aperfeiçoamento das equipes técnicas que atuam e do trabalho.

Ao detectar a necessidade e utilidade da Educação para a melhoria do trânsito, a Companhia de Engenharia de Tráfego assumiu e criou uma nova área de atuação, reconhecendo que esta não será temporária nem estática, como não o é o trânsito, principalmente de uma grande metrópole como São Paulo.

Uma atuação iniciada, soluções que já surgiram, outras que se efetivarão a curto, médio e longo prazos, a realização de um trabalho com um objetivo final: a educação, a melhoria do trânsito e conseqüente melhoria da qualidade de vida urbana.

A dinamicidade do trânsito, o acelerado crescimento da cidade vão requerer sempre uma adaptação e aperfeiçoamento da educação de trânsito, para o atendimento das necessidades.

O exposto neste trabalho é uma demonstração do que, a este nível, já se efetivou e, por outro lado, permite visualizar que as necessidades são muitas, variadas e grandes.

Ficha Editorial

Eng.ª JOSÉ SEISHUN HANASHIRO - Superintendente de Projetos Especiais; Eng.ª GILBERTO MONTEIRO LEHFELD - Assistência da Superintendência de Projetos Especiais/Revisão Técnica; CLAUDIO DE OLIVEIRA LEITE - Produção; MARIA LUISA TROVATO - CopyDesk/Revisão; VIRGINIA COLANERI DOS REIS ANTUNES - Assistente Social/Redação; ADALBERTO RIBEIRO DO NASCIMENTO - e CARLOS DIAS PATRICIO - Fotografia; DORALICE FERRARI - Capa; ANA MARIA MARTINS DE CAMPOS, ELISA MORI JORDON e MARIO BUTI - Ilustração; LINGART LTDA. - Composição; ESTUDIO 5 - Fitolitos; CBR Ltda. - Impressão; JOSÉ DOMINGOS BRITO - Distribuição.

Série BOLETIM TÉCNICO DA CET

BT N. 1	— Redução do Consumo de Combustível: Ações na Circulação e no Transporte	— publicado
BT N. 2	— Redução dos Acidentes de Tráfego: Proposta de Medidas para um Plano de Ação	— publicado
BT N. 3	— São Paulo e a Racionalização do Uso do Combustível	— publicado
BT N. 4	— Pesquisa Aerofotográfica da Circulação Urbana: Análise de um Projeto Piloto	— publicado
BT N. 5	— Noções Básicas de Engenharia de Tráfego	publicado
BT N. 6	— Engenharia de Campo	publicado
BT N. 7	— Projeto SEMCO: Sistema de Controle de Tráfego em Área de São Paulo	— publicado
BT N. 8	— Ação Centro	— publicado
BT N. 9	— COMONOR: Comboio de Ônibus Ordenados	— publicado
BT N. 10	— Sistema de Controle de Tráfego Aplicação do Programa TRANSYT	— publicado
BT N. 11	— POT Programa de Orientação de Tráfego	— publicado
BT N. 12	— Controlador Atuado	publicado
BT N. 13	— Sinalização Vertical Montagem e Implantação	— publicado
BT N. 14	— Fiscalização da Sinalização Horizontal	— publicado
BT N. 15	— Projetos de Intersecções em Nível — Canalizações	publicado
BT N. 16	— Métodos para Cálculo da Capacidade de Intersecções Semaforizadas	publicado
BT N. 17	— Áreas de Pedestres Conceitos	— publicado
BT N. 18	— Transporte por ônibus contratado — TOC	— publicado
BT N. 19	— Áreas de Pedestres Técnicas e Aplicações	— publicado
BT N. 20	— Impacto de Investimentos no Sistema Viário	— publicado
BT N. 21	— Um Estudo Sobre os Problemas de Estacionamento de Veículos	— publicado
BT N. 22	— COMONOR II: Comboios de Ônibus Ordenados nas Avenidas Rangel Pestana e Celso Garcia	— publicado
BT N. 23	— Educação de Trânsito via Comunicação Social	— publicado