



IMPRESSO  
ESPECIAL  
7220715500-DR/SPM  
ABRAMCET  
CORREIOS

IMPRESSO

# ABRAMCET

Associação Brasileira de Monitoramento e Controle Eletrônico de Trânsito

# news

dezembro de 2003 Ano 1 Edição 1

## RADARES AJUDAM A ORDENAR TRÁFEGO DE SÃO PAULO

Anna Carolina Fagundes/V.A. Comunicações



Congestionamento na Avenida 23 de Maio, na cidade de São Paulo

A CET-SP (Companhia de Engenharia de Tráfego) registra queda de 43% no número de mortes no trânsito paulistano após a instalação de radares. Para Francisco Macena, presidente da CET-SP, os equipamentos são fundamentais na diminuição de acidentes. **(Página 8)**



Victor Agostinho/V.A. Comunicações

Ailton Brasiense, diretor do Denatran

### “NÃO SE ADMINISTRA O TRÂNSITO DE FORMA CÍNICA”

Em entrevista exclusiva, Ailton Brasiense, diretor do Denatran (Departamento Nacional de Trânsito), fala sobre seus planos para diminuir acidentes no Brasil, tendo como base um projeto de educação e cidadania: “Não podemos ser cínicos. Temos que mudar a mentalidade, e não se pode mais esperar 40 anos”. **(Página 4)**

## CONSCIENTIZAÇÃO É UM CAMINHO

Divulgação



Voluntários da Fundação Thiago Gonzaga

A Fundação Thiago Gonzaga, de Porto Alegre, conta com a ajuda de voluntários para atuar na prevenção de acidentes de trânsito. Entre outras ações, o grupo visita bares em 36 cidades gaúchas, conversando com os frequentadores sobre os perigos de dirigir embriagado. **(Página 3)**

## EM BUSCA DA MELHOR SOLUÇÃO

Divulgação



Alunos do projeto “Fiat Você Apita”

Projeto da Fiat ensina segurança no trânsito com um enfoque inusitado. Ao invés de ter somente aulas teóricas, 26 mil alunos da rede pública de seis Estados são orientados a identificar problemas, como a falta de passarelas ou sinalização, e apontar soluções. **(Página 6)**

## BRINCANDO E APRENDENDO

Alessandra Amarante/Manente Fotografias



Mini-pista montada no Dia da Criança

Montadora Ford criou escolinhas para ensinar crianças entre cinco e dez anos os conceitos básicos da boa educação no trânsito. Para isso, projetou uma mini-cidade com se-máforo, faixa de pedestre, agentes de trânsito, cones de aviso e carrinhos elétricos. **(Página 7)**

# EXPEDIENTE

Abramcet (Associação Brasileira de Monitoramento e Controle Eletrônico de Trânsito)

Av. Ibirapuera, 2.120,  
conjunto 53, cep 04028-001, Moema,  
São Paulo/SP  
Fonefax: (11) 5056-1058  
www.abramcet.com.br  
abramcet@uol.com.br

## Diretoria

Presidente

Arnaldo Marçula Jr.

Vice-presidente

Roberto Varella Gewehr

Secretário executivo

Silvio Médici

Diretor técnico

Luciano Cesar de Lima

Diretor de comunicação

José de Vasconcelos Cunha

Diretor financeiro

Rodolfo Imbimbo

## Empresas associadas

- Arion Comércio e Serviços Ltda.
- Brascontrol Indústria e Comércio Ltda.
- Consilux Consultoria e Construções Elétricas Ltda.
- Consladel Construção e Laços Detectores Ltda.
- Construtora Cinzel S/A
- Datacity Serviços Ltda.
- Dataprom Equip. e Serviços de Inf. Ind. Ltda.
- Engebras S/A Ind. Com. e Tecnol. de Informática
- Fiscaltech - Tecnologia Industrial Ltda.
- GCT Gerenciamento e Controle de Trânsito Ltda.
- M.I. Montreal Informática
- Pégasus Informática Ltda.
- Perkons Equipamentos Eletrônicos Ltda.
- Politrans Tecnologia e Sistemas Ltda.
- Pró Sinalização Viária Ltda.
- Serget Com. E Serviços de Eng. de Trânsito Ltda.
- SinalRonda - Sinalização Viária e Serviços Ltda.
- Sitran - Sinalização de Trânsito Industrial Ltda.
- Sitran - Comércio e Indústria de Eletrônica Ltda.

## Coordenação e edição

V.A. Comunicações S/C LTDA.  
(v.a.assessoria@uol.com.br)

## Produção gráfica e editoração

JotaC Design e Comunicação  
(joao@jotac.com.br)

## Tiragem desta edição

5.000 exemplares

Textos assinados não representam, necessariamente, a opinião deste veículo.

# EDITORIAL

Hoje estamos realizando mais um dos projetos da ABRAMCET, que é oferecer à sociedade brasileira um instrumento para a divulgação dos problemas e soluções para as graves pendências que temos no trânsito do Brasil.

Por muito tempo discutimos com as empresas associadas qual era o papel de uma entidade como a nossa, que representa um segmento prestador de serviços na área de trânsito, num país cuja dura realidade deixa severas perdas para a sociedade.

Não foi difícil concluir, quando começamos a receber os resultados produzidos por pesquisas patrocinadas pelo BID, com dados sobre os custos sociais e financeiros dos acidentes, dados dos órgãos gestores de trânsito e de estudos de especialistas das diversas universidades. Percebemos que a Abramcet não deveria somente cuidar das questões ins-titucionais e programas da qualidade dos serviços, mas sim assumir um papel maior: colocar-se à disposição da sociedade para ser mais um agente no fomento da busca de soluções que atendessem ao interesse comum.

Os dados divulgados em recente trabalho do IPEA - Impactos Sociais e Econômicos dos Acidentes de Trânsito nas Aglomerações Urbanas - são estarrecedores. Somente nas aglomerações urbanas, são 20.049 mortos e 358.762 feridos, com custos na ordem de R\$ 5,3 bilhões por ano. Se colocarmos as vítimas das rodovias, chegaremos à casa das 40 mil a 50 mil mortes, segundo alguns estudos.

O assunto toma contornos ainda mais dramáticos pela injustiça social que ele produz. A frota de veículos registrada é da ordem de 35 milhões. No entanto, o custo é rateado pelos 170 milhões de brasileiros, dos quais milhões sequer têm transporte coletivo à sua disposição.



Para se ter uma idéia do tamanho do trabalho que a sociedade brasileira tem pela frente, o nosso trânsito mata cinco vezes mais que o japonês, quando comparado à taxa de morte por 10 mil veículos.

Para iniciarmos, fomos procurar a principal autoridade de trânsito do Brasil; o engenheiro Ailton Brasileiro, diretor do Denatran, especialista renomado, testado e respeitado pelos seus conhecimentos, e que nos deu uma ampla visão sobre as políticas de trânsito em curso no país.

Nesta publicação também estaremos divulgando os trabalhos desenvolvidos pelas prefeituras no Brasil. Para iniciarmos, escolhemos a cidade de São Paulo pela complexidade do seu trânsito e pela sua importância econômica. Para fazermos a reportagem, contamos com a colaboração do presidente da CET, Francisco Macena, que nos passou dados e apontou os caminhos que a CET pretende trilhar.

Ainda neste primeiro número, apresentamos três trabalhos sociais extremamente importantes: o da Fundação Thiago Gonzaga, o da Fiat (Fiat Você Apita) e o da Ford do Brasil, voltado para educação infantil.

Não pouparemos esforços na busca da informação sobre projetos, ações, enfim, tudo aquilo que possa contribuir de forma positiva para solução desse complexo e apaixonante assunto que é o trânsito.

Esperamos encontrá-lo nas próximas edições.

Silvio Médici  
Secretário-executivo

# COMANDO DAS MADRUGADAS

De bar em bar, voluntários da Fundação Thiago Gonzaga convencem os jovens a não dirigir depois de beber

**N**as sextas e sábados à noite, em 36 cidades do Rio Grande do Sul, eles aparecem. Grupos de até 50 jovens com folhetos vão, de bar em bar, conversando com os clientes sobre os perigos de dirigir embriagado. O papo não é em tom professoral, e não raro os frequentadores tem a mesma idade dos visitantes, voluntários do programa “Madrugada Viva”, projeto da Fundação Thiago Gonzaga para evitar acidentes de trânsito.

O exército de voluntários -são cerca de 2.500 pessoas cadastradas- é apenas parte das ações da Fundação, criada por Dize e Régis Gonzaga em 1996, um ano depois de seu filho Thiago, então com 18 anos, ter morrido em um acidente de carro em Porto Alegre. O adolescente e mais dois amigos iam a 100 km/h quando bateram em uma caçamba de entulho. Thiago e o outro passageiro foram arremessados para fora do veículo e morreram no local. O motorista, que não tinha habilitação, não sofreu nada.

Para Sérgio Négli, diretor da Fundação, projetos de prevenção como a “Madrugada Viva” dão certo porque os jovens sabem ouvir e entender pessoas como ele. “Dizemos que existem muitas outras noites para ele curtir, e que ele precisa estar vivo para ver tudo isso”, diz.

Educação e “tele-entrega” - O objetivo da Fundação Thiago Gonzaga é acabar com a chamada “cultura do herói”, que faz com que os jovens se arrisquem bêbados na direção, supondo ter controle sobre o carro, e que ridiculariza os adolescentes que não bebem justamente para voltar para casa em segurança.

E, se não é sempre possível evitar que o jovem beba, a Fundação faz o que pode para evitar que ele, quando beber, não dirija. Em grandes eventos como Carnaval e festivais de música, a Fundação faz o teste do bafômetro com os frequentadores, avisando quem tem condições de



Voluntários da “Madrugada Viva” durante ação promovida em Porto Alegre



Material deixado junto ao copo de cerveja



Informações entregues na “balada”

dirigir e quem deve procurar uma carona sóbria.

Nos últimos dois anos, a Fundação manteve, por meio de parcerias com empresas, um serviço de cinco ônibus que transportavam pessoas cadastradas para casa depois dos bailes na região de Atlântida, uma das áreas mais agitadas do litoral gaúcho. Apelidado pelos foliões de “tele-entrega de bebum”, a linha de ônibus deu carona para cerca de 3.200 pessoas em 2003, segundo números da Fundação.

Além das ações diretas, a Fundação Thiago Gonzaga trabalha com a educação no trânsito nas escolas, utilizando contadores de histórias para crianças e uma peça de teatro (“Exército dos Sonhos”) voltada para os adolescentes e inspirada na história de Thiago Gonzaga. A peça itinerante já foi assistida por mais de 150 mil pessoas nos últimos seis anos, e foi exibida em outubro em Brasília, onde a Fundação abriu uma sucursal.

Ajuda mútua - A Fundação também trabalha com os pais de vítimas de

acidentes de trânsito. Por meio de um acordo com a Universidade do Vale do Rio dos Sinos, o grupo faz sessões de apoio voluntário e gratuito para ajudar os familiares das vítimas a superar a dor da perda. Com os pais, a fundação faz sessões de aconselhamento e de atividades, como pintura e música.

Segundo Diza Gonçalves, presidente da Fundação, a ideia do acompanhamento psicológico não estava em seus planos quando criou o programa. “No entanto, muitos pais começaram a entrar em contato, porque eu passava a imagem de que tinha superado o trauma”, ela conta. “Achei que podia fazer alguma coisa por eles também”. Hoje, mais de 180 pais estão cadastrados no grupo de apoio, que também faz consultas individuais.

O plano da Fundação para 2004 é ampliar o campo de trabalho para outros Estados: São Paulo, Rio de Janeiro, Bahia e Minas Gerais estão na mira da entidade. - (ACF)

Contato: Fundação Thiago Gonzaga, (51) 3231-0893.

Por Victor Agostinho

**Q**uem não o conhece se assusta com sua objetividade e franqueza. O engenheiro Ailton Brasiliense, diretor do Denatran (Departamento Nacional de Trânsito), diz o que pensa sem rodeios. Usa a certeza de toda uma vida profissional dedicada a encontrar soluções para o trânsito como lastro para embasar suas opiniões. A principal autoridade de trânsito do país critica o “cinismo” de antigas decisões do órgão e elege “educação e cidadania” como o norte de sua gestão, além de “projetos tópicos”, como a inspeção veicular. A seguir, os principais trechos de uma entrevista de quase duas horas, em Brasília, com o homem que tem a tarefa de transformar o assassino trânsito brasileiro num modelo que privilegia a segurança.

**Abramcet** - Quais prioridades o Denatran passou a ter a partir de sua posse?

**Ailton Brasiliense** - A primeira delas tem que ser um projeto de educação e cidadania com o objetivo de mudar o comportamento de pedestres e condutores. Sem isso, não há possibilidade de reverter o quadro que está aí. São mais de 300 mil acidentados por ano. Mais de 30 mil mortos por ano. A novidade é que o Denatran fez um cálculo de custo de acidente urbano e chegou a um valor estimado de R\$ 5,3 bilhões por ano. Faltam os acidentes rodoviários, que tem um número menor e, evidentemente, resultados mais graves. É possível que o Brasil gaste R\$ 10 bilhões por ano com acidentes. Ao pegarmos o estudo da Organização Mundial de Saúde, o número de mortos no trânsito no mundo é 1,2 milhões de pessoas/ano, sendo que o número de homicídios é metade disso, e pessoas que morrem na guerra são ¼ disso. Nós temos uma tragédia mundial. Diminuir esses números é uma questão política. Os países que reduziram esses números são os que mais investiram em mudanças de seus códigos de trânsito, engenharia de tráfego, operação, fiscalização e policiamento. Todo mundo sabe o que tem que ser feito pra reduzir acidente de trânsito. O nosso código caminha por aí. Hoje, 5% do valor das multas devem ser investidos em educação e segurança e 10% do dinheiro que vai pro SUS (Sistema Unificado de Saúde) são

# ELE SABE O QUE

para segurança. Atualmente já temos mais de 560 municípios integrados no Sistema Nacional de Trânsito. Falta um catalisador. Um desses catalisadores é o projeto de Educação e Cidadania que desenvolvemos com a UnB (Universidade de Brasília). Outro vetor fundamental é a capacitação. Temos que ter uma campanha de TV pra valer para trabalhar a conscientização. O Japão era o país que mais matava, e hoje tem o trânsito mais seguro do mundo. E não gastou quase nada pra chegar a isso, porque para mudar o comportamento não é

governo, mas que na verdade fala de mudança de comportamento, que é a inspeção veicular. No Brasil não se faz manutenção preventiva. O cara espera o carro apresentar defeito pra levar no mecânico. Temos que aculturar as pessoas para a manutenção preventiva. O Denatran tem que ter dois ou três grandes projetos e um conjunto de projetos tópicos que o governo tem que investir para mudar o comportamento. Isso é possível. O que se espera de um governo é que ele possa dirigir as mudanças de maneira propositiva.



O presidente do Denatran, Ailton Brasiliense, em seu gabinete na Esplanada dos Ministérios, em Brasília

necessário gastar trilhões de dólares. A população responde quando tem um projeto de consciência por trás.

**Abramcet** - Mas com campanhas massivas...

**Brasiliense** - Tem que ter conteúdo, linguagem adequada para cada público. O projeto de educação no trânsito tem que entrar na escola e na comunidade. Voltando à pergunta, o nosso grande eixo é um projeto de educação e cidadania, com capacitação e mudança efetiva de comportamento.

**Abramcet** - Como o Denatran vai participar do projeto, qual o papel do Denatran?

**Brasiliense** - O órgão que vai fazer os estudos de engenharia e fiscalização tem que estar capacitado. Existe uma ação aparentemente tópica do

**Abramcet** - Quais as dificuldades para implantar essa mudança de mentalidade?

**Brasiliense** - A história do trânsito no Brasil é criminosa. Quando vemos as fotos antigas do Viaduto do Chá, em São Paulo, e o trânsito de então, das ruas com jardins, do padrão daquilo, constatamos o quanto caiu o nível de lá pra cá. As calçadas tinham, no mínimo, cinco metros, totalmente arborizadas. A entrada do carro na cultura brasileira destruiu as cidades. São Paulo, que tinha, 50 anos atrás, uns 50 mil carros, hoje tem mais de cinco milhões. A população se multiplicou por quatro e a frota por cem. O carro destruiu a cidade inteira, acabou com os canteiros centrais, arrancou as árvores. Ou seja,

# E ESTÁ FAZENDO

nós introduzimos uma coisa que virou praga. É lógico que houve benefícios, mas virou praga. Naquela época, ninguém levava multa. As infrações eram as mais bárbaras possíveis. E no mundo todo isso foi igual. O que se pode medir agora é o tempo que cada sociedade demorará para reagir a esta realidade.

**Abramcet** - A dificuldade é, então, cultural?

**Brasiliense** - Sim, é cultural. Veja o radar. Ele nada mais é do que uma máquina fotográfica. O grande defeito dele é que ele dispara quando o carro

**Abramcet** - Isso já foi corrigido.

**Brasiliense** - Nós conseguimos uma mudança, que não foi da água pro vinho, que agora diz que não é obrigatória a colocação da plaquinha. Quem quiser bancar o cínico, fique à vontade. O drama maior é a cultura social, apesar dos 30 mil mortos por ano e dos 300 mil acidentados. Não se pode administrar trânsito de forma cínica. Temos que mudar a mentalidade e não se pode mais esperar 40 anos. Não há porquê. As campanhas são muito importantes para as mudanças comportamentais.

Fotos Victor Agostinho/V.A. Comunicações



passa acima da velocidade permitida. A sociedade reage contra o radar e não contra o cara que passou acima da velocidade. Há uma inversão de valores. O motorista infrator passa a ser um coitado, uma vítima. Para a sociedade, criminoso é o radar que disparou, e o motorista, que estava errado, ainda entra com recurso pra não ser multado. A cultura que foi montada 40 anos atrás continua igual. Vinte por cento dos motoristas ainda têm a cara de pau de entrar com recurso contra o radar. Um ano e meio atrás, inventaram que em cima do radar tem que ter uma plaquinha avisando que o radar está lá. Quem é que botou a plaquinha ali para o motorista não obedecer em tempo integral a velocidade limite? Foi essa cultura.

**Abramcet** - Por que os municípios relutam tanto a criar o Fundo Municipal de Trânsito?

**Brasiliense** - Porque reagem à cultura. Os políticos não olham a necessidade social, olham seus votos. Muitos prefeitos têm receio de implantar uma administração de trânsito. De forma reativa, nas últimas eleições, os políticos que foram contra o Código de Trânsito não se elegeram. Isso porque todo mundo tem um parente, um amigo, alguém próximo, que já foi acidentado no trânsito. O grande papel do Denatran é ser o catalisador do processo.

**Abramcet** - Quando o Brasil vai ter um Registro Nacional de Infrações?

**Brasiliense** - Estamos em fase final para concluir um projeto. No má-

ximo em um ano o carro que cometer uma infração, em qualquer lugar do Brasil, em uma semana vai receber uma cartinha.

**Abramcet** - Incluindo os carros do Mercosul?

**Brasiliense** - Inclusive carros do Mercosul. Nós estamos fechando o cerco. Para a inspeção veicular, Uruguai e Paraguai não estavam a fim de começar tão já porque é um processo complicado. Como nós temos que fazer o nosso, eles já fizeram o deles.

**Abramcet** - Mas a frota deles é menor...

**Brasiliense** - Não importa. Já fizeram. O nosso governo tomou a decisão política de fazer a inspeção veicular. Será um grande ganho para a sociedade. Cerca de 30% da frota não está licenciada, está fora do código e, portanto, é impune. Se o presidente Lula conseguir fazer com que os governadores comprem a idéia desse projeto, vamos dar um salto enorme. No começo o motorista vai achar que vai ser pego pra ser multado. Os 30% que estão fora da lei vão ficar muito bravos. Nós vamos tirar carros inseguros da rua e, principalmente, vamos criar a cultura da manutenção preventiva. A maioria não é de carro que precisa ser jogado no mar, é apenas carro mal mantido. O grande trunfo da inspeção veicular é que ela vai dar um aval, um atestado de que o carro está legalizado, não tem multa, está em bom estado. É bom pra quem vai vender e pra quem vai comprar. De oito a dez milhões de carros trocam de proprietários por ano.

**Abramcet** - Qual o papel do monitoramento eletrônico para o Denatran?

**Brasiliense** - É fundamental, um caminho sem volta. O radar libera o homem para outras funções educativas. Se você soma a fiscalização, a identificação automática de veículos, a inspeção técnica veicular e a colocação de mais equipamentos e de mais pessoas trabalhando, estaremos aumentando o quadro de empregos de um lado e, garantidamente, reduzindo o número de feridos, acidentados e mortos. Um governo sério só pode trabalhar nessa linha. Não tem outra opção. -

# O TRÂNSITO COMO PONTO DE PARTIDA

Projeto “Fiat Você Apita” estimula adolescentes a exercitar cidadania

Divulgação



Alunos de três escolas de Betim, em Minas Gerais, que participaram em setembro do projeto da montadora mineira

**A** montadora Fiat criou um projeto de educação no trânsito para crianças que vai além das aulas teóricas sobre sinalização e segurança. Há dois anos trabalhando com 26 mil alunos da rede pública de seis Estados, o projeto “Fiat Você Apita” estimula os estudantes a entender as carências da comunidade (falta de passarelas para pedestres, falta de semáforos, sinalização deficiente etc.) e apontar as soluções. Dessa forma, os adolescentes passam a exercitar cidadania.

“A nossa idéia é fazer a educação no trânsito por meio da participação juvenil, melhorando as condições gerais de locomoção”, diz Ana Vilela, assessora da FIAT e responsável pelo projeto, que atinge 415 escolas públicas, em 18 cidades, e conta com o apoio da Unesco (órgão da ONU que se dedica à educação mundial).

Com um investimento de cerca de R\$ 2 milhões no treinamento de professores e material didático para as aulas, o “Fiat Você Apita” registra casos onde os alunos conseguiram a instalação de faixas para pedestres, rampas de acesso para deficientes e semáforos. Em Caxias do Sul (RS), por exemplo, os estudantes con-

seguiram até a transformação de um terreno baldio próximo à escola em uma praça.

Em alguns casos, os alunos encontram-se com os responsáveis pela regulamentação do trânsito em suas cidades. Durante a Semana do Trânsito, em outubro de 2003, um grupo de alunos paulistanos entregou sugestões de melhorias do tráfego para a prefeita Marta Suplicy.

Não são todos os prefeitos que entendem a importância das sugestões feitas pelos adolescentes, mas, apesar disso, o que importa é a mobilização em torno daquilo que os estudantes julgam ser o problema e a solução para o impasse. “O programa valoriza o poder do jovem para tentar mudar a sociedade”, afirma Ana Vilela.

Cada caso, uma ação - Para garantir que os alunos criem idéias próprias para sua área, uma das regras do “Fiat Você Apita” é fazer com que cada escola faça projetos de acordo com sua necessidade, sem imposição de temas. “Nós não interferimos no que os alunos vão fazer”, diz Ana Vilela. “Cada escola tem uma prioridade. Nós damos a infra-estrutura, mas quem decide são

eles”. A Fiat mantém monitores que visitam as escolas periodicamente, para garantir que o programa tenha continuidade.

Com a ajuda do Ministério da Educação, a Fiat entra em contato com as escolas interessadas, que recebem material didático para as atividades (livros e vídeos) e treinamento para os professores. Quando os alunos identificam os problemas são feitas palestras com ONGs e associações que podem sugerir soluções para cada caso.

Para orientar os adolescentes, o “Fiat Você Apita” mantém parcerias com 150 associações e ONGs, entre elas a União dos Escoteiros do Brasil, associações de médicos, universidades, grupos de deficientes físicos e os Detrans de três Estados (Minas Gerais, Rio Grande do Sul e São Paulo).

Para 2004, Ana Vilela conta que há planos de ampliar o programa para, no mínimo, o dobro de cidades, ou seja, 36 municípios, além de introduzir o projeto em outros Estados (hoje em dia participam cidades de São Paulo, Minas Gerais, Paraná, Santa Catarina, Rio Grande do Sul e Ceará). - (ACF)

Contato: “Fiat Você Apita”, 0800 55 11 33, com Marina Stern.

# COM O FOCO NAS CRIANÇAS

Escolinhas criadas pela Ford mostram a meninos e meninas de cinco a dez anos os conceitos de segurança no trânsito

O projeto de educação no trânsito da montadora Ford está focado exatamente em quem não dirige. Crianças, com idades variando entre cinco e dez anos, aprendem as noções básicas de bom comportamento no trânsito, como respeitar o semáforo ou nunca esquecer de colocar o cinto de segurança.

“Ensinando as crianças, nós criamos um duplo impacto: primeiro no motorista do futuro, e depois no sentido de criar um mini ‘vigilante rodoviário’ dentro de casa”, diz Hélio Perini, gerente de responsabilidade social da Ford. “As crianças não têm vícios como nós, e induzem o pai e a mãe a não buzinar próximo a hospitais, respeitar o limite de velocidade e outras coisas”.

Para ajudar a educar a próxima geração de motoristas, a Ford organizou uma escolinha de trânsito, voltada no começo somente para os funcionários da empresa, e montada durante alguns eventos da fábrica em 2001. Um acordo com a prefeitura de Barueri (Grande São Paulo), onde a Ford tem um centro de distribuição de peças, ampliou a idéia para uma escola permanente.

Barueri transformou um prédio destinado a uma nova unidade da FEBEM em um centro de complementação de atividades para as crianças da rede pública de ensino. A Ford adotou parte do centro, e criou uma cidade em miniatura, com ruas, faixas de pedestres, semáforos e prédios, onde as crianças podem colocar em prática o que é ensinado sobre segurança no trânsito. “O prefeito achou que educação e cidadania eram mais eficazes para evitar que uma nova unidade da FEBEM fosse necessária”, diz Perini.

A iniciativa de Barueri gerou uma



Em carros movidos à bateria, crianças aprendem noções de trânsito na pista montada no shopping Eldorado, em São Paulo



Monitor acompanha “motorista” e “agente de trânsito”, durante evento promovido na Semana da Criança

versão itinerante da escola, que é montada em ocasiões como a Semana Nacional de Trânsito e o Dia da Criança, como aconteceu em outubro deste ano, na praça de eventos do Shopping Eldorado, em São Paulo. O evento, que atraiu 4.500 crianças em nove dias, contou com carrinhos movidos à bateria para as crianças andarem pelo cenário, e um concurso que premiava o melhor desenho so-

bre segurança no trânsito com uma bicicleta para as crianças e um carro EcoSport para os pais.

Hélio Perini explica que ainda não há eventos da escola itinerante programados para 2004, mas que a escolinha de Barueri aceita visitas programadas de escolas da rede pública. - (ACF)

Contatos: Secretaria de Cultura da Prefeitura de Barueri, (11) 4198-8066, e Ford, (11) 4174-9561.

# TRÂNSITO DE SP MATA 43% MENOS DEPOIS DA INSTALAÇÃO DE RADARES

Registros de atropelamentos também caíram no mesmo período

Por Anna Carolina Fagundes

**E**m 1997, quando foi instalado o primeiro radar na cidade de São Paulo, o trânsito paulistano matava, todos os dias, 6,5 pessoas. De acordo com dados da CET do ano de 2002, a quantidade de mortos diminuiu para 3,7 pessoas, ou seja, uma redução de 43% em cinco anos. Quando se sabe que a frota da cidade aumentou, no mesmo período, 83%, é possível afirmar que a política de trânsito para a cidade está produzindo resultados positivos.

O número de atropelamentos na capital paulista também caiu na mesma proporção do número de mortos (43%). Em 1997, eram atingidas, em média, 38 pessoas por dia. Em 2002, 21,5 pessoas foram atropeladas diariamente.

A queda nos números foi alcançada pela CET (Companhia de Engenharia de Tráfego) devido a uma política que integra três fatores: educação no trânsito, fiscalização e adequada utilização de um sistema de monitoramento eletrônico.

Para Francisco Macena, presidente da CET, o monitoramento eletrônico contribuiu para diminuir o número de vítimas no trânsito: "Um dos maiores fatores causadores de acidentes é o excesso de velocidade. Na medida em que os radares coíbem esta prática, eles se tornam fator preponderante na queda do número de acidentes", afirma Macena.

A cidade de São Paulo faz parte de um seleto grupo de municípios brasileiros que consegue dispor de um sistema eletrônico completo de coleta de informações sobre trânsito. A engenharia de tráfego paulistana tem como ferramentas 40 radares estáticos (os que ficam em tripés), 85 radares fixos (também chamados de pardais) e 45 lombadas eletrônicas, que se revezam em cerca de 300 pontos.

As medidas para a redução de mortes no trânsito paulistano visam não só a segurança dos moradores, mas também uma queda nos custos financeiros que os acidentes trazem. Segundo cálculos do Ipea (Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada), publicados no primeiro semestre de 2003, as ocorrências de trânsito custam ao país R\$ 5,3 bilhões/ano, ou quase o mesmo que o programa Fome Zero deveria consumir para acabar com a fome do brasileiro.

E o que a CET está fazendo para diminuir ainda mais os números de acidentes em São Paulo? Segundo Francisco Macena, a Companhia segue "intensificando a fiscalização na minoria dos motoristas que infringem as leis de trânsito, e trabalhando com campanhas para a conscientização maior dos condutores", além de realizar estudos permanentes de segurança no trânsito e manter canais de comunicação com a população paulistana (pelo telefone 194 ou pelo site [www.cetsp.com.br](http://www.cetsp.com.br)) para identificar áreas de risco e coibir abusos por parte dos motoristas. -



Avenida 23 de Maio, em São Paulo, às 16h30, quando começam a se formar os megacongestionamentos

Murillo Medina/CET



Francisco Macena, da CET

## A CARNE É FRACA

- O corpo humano suporta o impacto de um carro até 30 km/h.
- A 40 km/h, a chance de sobreviver a um atropelamento é de 85%.
- A 60 km/h, a probabilidade diminui para 30%.
- A partir de 80 km/h, não há expectativa de sobrevivência.

Fonte: CET