



IMPRESSO
ESPECIAL
7220715500-DR/SPM
ABRAMCET
CORREIOS

IMPRESSO

ABRAMCET

Associação Brasileira de Monitoramento e Controle Eletrônico de Trânsito

news

Novembro de 2005 Ano II Edição 8

RADAR “INTELIGENTE” REFORÇA FISCALIZAÇÃO

Arquivo Fiscaltech



Equipamento instalado dentro do carro dos agentes de trânsito é capaz de identificar documentação irregular e veículos roubados

Os radares LAP (Leitura Automática de Placas) chegaram para ficar. Capacitados, por meio de um programa especial, para reconhecer os caracteres das placas, os novos equipamentos podem ser utilizados para fiscalizar automóveis com o IPVA em atraso, furtados ou clonados. Caso seja constatada irregularidade, o sistema passa automaticamente a informação para o órgão de trânsito responsável. A Prefeitura de São Paulo adotou a nova tecnologia para fiscalizar com maior rigor o rodízio municipal de veículos: até 2006, serão instalados mais 122 radares e lombadas eletrônicas que identificam a placa dos infratores.

(Páginas 4 e 5)

BRINCADEIRA SÉRIA

O projeto “Lego para Educação de Trânsito”, promovido pela Prefeitura de Canoas (RS), utiliza as famosas peças de plástico para ensinar, brincando, a boa convivência entre pedestres e motoristas. Um ônibus equipado com uma minicidade – feita com mais de 300 mil peças – visita as 42 escolas municipais de ensino fundamental de Canoas instruindo os alunos sobre segurança e respeito no trânsito.

(Página 8)

Vinicius Carvalho/Divulgação



Crianças se divertem na minicidade Lego

SEMPRE VÍTIMAS, NUNCA CULPADOS?

O motorista brasileiro reclama de receber farol alto e buzinas e, algumas vezes, até de ser agredido fisicamente, mas nega se comportar mal no trânsito. Esta conclusão foi retirada de um estudo feito pela Synovate, empresa de marketing, sobre agressividade no trânsito.

(Páginas 6 e 7)

SINAL VERDE PARA O RESPEITO

Guarujá e Santos, no litoral paulista, ganharam novos semáforos para cegos. Os equipamentos especiais possuem instruções em Braille e um dispositivo sonoro que auxilia na travessia dos deficientes visuais das cidades. Para o diretor de Trânsito do Guarujá, Paulo César Clemente, a iniciativa tem como objetivo “promover condições iguais de locomoção para todos os cidadãos”.

(Página 3)

Alexsander Ferraz/Divulgação



Guarujá testa travessia para deficientes visuais

ABRAMCET NEWS LEVA PRÊMIO EM SP

O informativo **Abramcet News** foi escolhido como melhor veículo de comunicação no segmento de educação no trânsito da cidade de São Paulo. A indicação foi feita por comissão encarregada de selecionar os trabalhos do V Prêmio Denatran, que visa recompensar trabalhos de alunos, educadores e profissionais de comunicação.

(Editorial)

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) 5054-6510
www.abramcet.com.br
abramcet@uol.com.br

Diretoria

Presidente

Silvio Médici

Vice-presidente

Roberto Varella Gewehr

Diretor técnico

Luciano Cesar de Lima

Diretor de comunicação

Paulo Luquetti

Diretor financeiro

Rodolfo Imbimbo

Empresas associadas

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

Coordenação e edição

V.A. Comunicações S/C LTDA.
(va@vacom.com.br)

Produção gráfica e editoração

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

Artes:

Luca Camargo

Tiragem desta edição

6.000 exemplares

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

EDITORIAL

O referendo sobre comercialização de armas trouxe para a população brasileira dados importantes. Entre eles, a triste constatação de que cerca de 40 mil pessoas morrem todos os anos vítimas de armas de fogo. Tanto os que votaram pelo “Sim” quanto os que votaram pelo “Não” são unânimes: é um absurdo esse número de mortos, especialmente porque não estamos passando por nenhuma guerra civil ou conflito armado.

Se é um absurdo 40 mil brasileiros perderem a vida por conta de armas de fogo, o que dizer, então, sobre o fato de anualmente 50 mil cidadãos morrerem no trânsito, sendo que o automóvel é uma máquina idealizada para transportar pessoas e não para matar ou ferir, como é uma arma de fogo?

O que se pode dizer é que, por um lado, a sociedade ainda está anestesada e não percebeu quão grave, desumano e bárbaro é o trânsito brasileiro. Por outro lado, que os governos federal, estadual e municipal são omissos e não desenvolvem políticas consistentes visando à diminuição da violência no trânsito. São lamentáveis as duas constatações.

Sociólogos apontam a vitória do “Não” no referendo como uma resposta da população à frágil e inoperante política de segurança. O pensamento, de acordo com analistas, é mais ou menos o seguinte: já que o Estado não dá segurança, pelo menos que não tire o direito de autodefesa. E no trânsito, qual seria a autodefesa do cidadão?

De nossa parte, continuamos a usar este nosso informativo para divulgar boas idéias e mostrar que existem soluções para o trânsito. Esta postura editorial já nos rendeu o primeiro reconhecimento oficial de que estamos no caminho certo.

Diogo Colognesi / V.A. Comunicações



O nosso **Abramcet News**, em seu segundo ano de vida, foi escolhido pelos organizadores do V Prêmio Denatran como melhor veículo de comunicação no segmento de educação no trânsito da cidade de São Paulo, na categoria profissionais de comunicação. Não é pouco, em especial quando sabemos que a elite dos meios de comunicação brasileiros está baseada em São Paulo.

Rafael Pereira Caixeta/V.A. Comunicações



Desde a esq., Joyce Martins, Luca Camargo, Victor Agostinho, Anna Carolina Fagundes e Viviane Vecchi, na redação do Abramcet News

Bem, nesta edição trazemos reportagens sobre os equipamentos capazes de efetuar a leitura de placas e identificar veículos roubados ou com documentação irregular, os OCR (Optical Character Recognition).

Mostramos também como a Prefeitura de Canoas (RS), em parceria com a Lego, ensina educação de trânsito para os pequenos e registramos ainda que Guarujá (SP), numa iniciativa politicamente correta, instalou na cidade seu primeiro semáforo para travessia de deficientes visuais.

Boa leitura!

Silvio Médici
Presidente

RESPEITO É BOM E ELES GOSTAM

Guarujá e Santos, no litoral paulista, instalam semáforos sonoros para travessia de cegos

Alexsander Ferraz/Divulgação

O município do Guarujá, no litoral de São Paulo, ganhou em setembro seu primeiro semáforo para cegos. O equipamento contém um dispositivo sonoro que auxilia a travessia dos deficientes visuais.

Além do alerta sonoro, o equipamento conta com todas as instruções e botões em Braille. O piso em torno do semáforo também foi substituído por lajotas táteis especiais que permitem que o deficiente visual saiba que há um semáforo à frente.

A idéia de instalar o equipamento foi do prefeito Farid Madi (PDT), que acreditava que a cidade deveria dar mais atenção às necessidades dos deficientes. “Esta iniciativa tem o objetivo de promover condições iguais de locomoção nas vias públicas para todos os cidadãos”, diz Paulo César Clemente, diretor de Trânsito do Guarujá.

Para atravessar a rua, o portador de necessidades especiais aciona o botão e, logo em seguida, o trânsito de veículos é interrompido e o alerta sonoro é emitido, avisando o pedestre sobre o momento de atravessar.

De acordo com o diretor de Trânsito, estes equipamentos são cerca de 20% mais caros do que os semáforos comuns, que, por sua vez, custam por volta de R\$ 500,00. Outro semáforo especial está em fase de implantação e será instalado ainda este ano. Os pontos foram escolhidos pelo grande fluxo de pessoas.

Clemente acredita que o monitoramento eletrônico garante uma maior segurança ao usuário. “Se junto ao semáforo com dispositivo sonoro for colocado um equipamento de avanço de sinal, o pedestre que atravessar ali terá uma travessia 100% segura”, diz.

A Prefeitura do Guarujá ainda tomou outras medidas para promover maior acessibilidade para os portadores de necessidades especiais, como a instalação de rampas em todos os bairros e ônibus adaptados para cadeirantes.

“Só existem duas formas de combater a violência no trânsito: fiscalização severa para gerações passadas, que costumam fazer uso da cultura do “jeitinho” no trânsito, e educação e prevenção para as gerações futuras”, conclui Clemente.

O Guarujá não é a única cidade do



Deficiente visual testa semáforo sonoro instalado em cruzamento do Guarujá

litoral paulista a utilizar este tipo de equipamento. Há quinze anos, Santos instalou aparelho semelhante em frente ao Lar das Moças Cegas. Em 2005, o equipamento foi substituído por um mais moderno e a cidade ganhou mais um semáforo especial em frente à Casa da Visão.

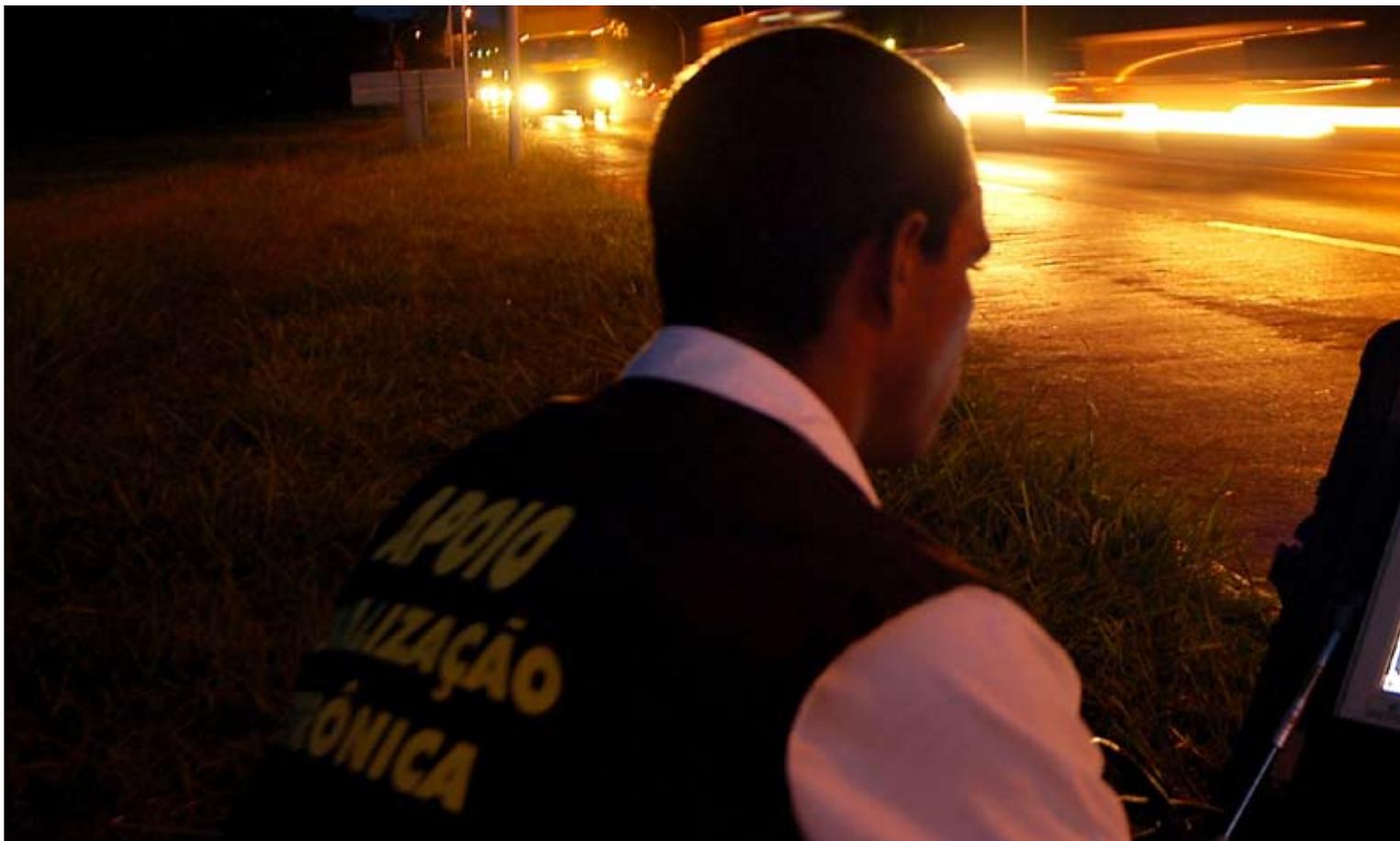
“Equipamentos como estes garantem ao deficiente visual a liberdade de ir e vir, direito assegurado por lei. Infelizmente, ainda são poucas as cidades que demonstram cuidados com os portadores de necessidades especiais”, diz a coordenadora da Casa da Visão, Lisiê Crisóstomo.

O novo sistema emite até quatro diferentes sinais sonoros que podem ser distribuídos a cada ponto de travessia, o que facilita ao deficiente a

sua localização no cruzamento.

A CET/Santos enviou técnicos de trânsito às instituições onde os semáforos foram instalados, e organizou palestras de orientação sobre como utilizar o novo equipamento.

Segundo o gerente de sinalização da CET/Santos, Wellington Vaz Pereira, este novo equipamento proporciona maior segurança ao pedestre. “O antigo semáforo disparava o alarme logo que o botão era acionado, assim o deficiente entendia que podia atravessar. Muitas vezes, os deficientes atravessavam a rua quando o sinal já havia sido acionado há algum tempo e, quando o sinal fechava, eles ainda não haviam chegado na outra calçada, aumentando os riscos de acidente”, explica o engenheiro. - (VV)



Técnico, em Brasília, faz o monitoramento de avenida utilizando equipamento capaz de realizar a leitura de placa, tanto durante o dia quanto à noite

TECNOLOGIA DE LEITURA DE PLACAS CHEGOU

Equipamento capaz de identificar automaticamente veículos roubados ou com IPVA em atraso

Por Viviane Vecchi

Os radares OCR (Optical Character Recognition) têm se firmado como a nova tendência no setor de monitoramento de trânsito. Também conhecidos como radares LAP (Leitura Automática de Placas), eles são mais completos do que os aparelhos convencionais. O novo tipo de equipamento, que começou a ser utilizado mais intensamente no começo deste ano, tem uma amplitude maior de fiscalização: os radares LAP podem dizer, por exemplo, se o automóvel foi licenciado ou se é usado para

transporte clandestino.

Composto por uma câmera, um computador e um software específico para a decodificação de caracteres, o equipamento possui um sistema que permite o reconhecimento instantâneo dos números e letras das placas dos veículos, por meio da imagem capturada pela câmera e congelada por dois segundos na tela do computador.

A nova tecnologia foi criada com o intuito de tornar a fiscalização mais rigorosa e precisa. O sistema permite a identificação instantânea dos veículos

que passam por ele, possibilitando que as infrações, principalmente aquelas envolvendo irregularidades na documentação, sejam constatadas com mais exatidão em um menor tempo.

Entre as empresas associadas da **Abramcet** que já trabalham com esta tecnologia estão a Fiscaltech, Consladel, Consilux, DCT, Engebras, Polimpecto, NDC, Perkons, Pégasus, Pró-sinalização, Politran, Serget, Sitran/BH, Sitran/DF e Dataprom.

Os radares convencionais registram as infrações por processos externos, ou

SP GANHA MAIS 122 RADARES “

Em julho de 2005, entraram em funcionamento em São Paulo 25 radares LAP (Leitura Automática de Placas). Apelidados de “dedo-duro”, os equipamentos foram adotados com a principal finalidade de fiscalizar motoristas que infringem o rodízio municipal de veículos, sistema criado para diminuir o fluxo e que restringe a circulação dos automóveis por um dia da semana nos horários de pico.

Até 2006, a Prefeitura de São Paulo adotará mais 101 radares fixos, 76 deles com tecnologia LAP, e outras 53 lombadas eletrô-

nicas, sendo que 21 delas farão, também, a leitura automática de placas. A CET/São Paulo prevê que até meados do próximo ano todos os equipamentos já estejam em funcionamento.

“Os pontos ainda não foram definidos. Estamos fazendo um estudo técnico para averiguar onde há uma maior necessidade de fiscalização”, diz Roberto Kyono, gerente de operações da CET.

No começo, apenas quatro radares foram embarcados em veículos da CET/São Paulo

para fazer a fiscalização. Os veículos possuíam uma câmera na parte da frente e um computador portátil na cabine, que registrava as placas. Atualmente, os 25 radares LAP fiscalizam o rodízio municipal de veículos em 60 pontos da cidade. Esse número deve chegar a 300 quando os novos equipamentos estiverem operando.

Mas não só os motoristas do Estado serão fiscalizados pelos novos equipamentos. Os motoristas de outros Estados, que antes circulavam livremente pela capital nos dias



OU PARA FICAR começa a ganhar espaço no Brasil

seja, um conjunto de laços magnéticos instalados na pista para verificação de velocidade ou avanço de sinal. Quando o veículo ultrapassa os limites de velocidade da via, o mecanismo é acionado e a imagem, congelada.

Já o OCR reconhece a presença do veículo por meio da imagem, decodifica a placa e identifica o veículo roubado, com documentação irregular ou que não esteja respeitando as normas do rodízio, além de fazer as funções de um aparelho convencional.

“A vantagem do novo sistema é a

INTELIGENTES”

de rodízio também poderão ser autuados, uma vez que o Estado de São Paulo aderiu, no final de junho, ao Renainf (Registro Nacional de Autos de Infrações de Trânsito), sistema que permite a cobrança de multas cometidas mesmo fora do Estado de origem do veículo.

De acordo com Kyono, a nova tecnologia vem auxiliar o trabalho dos marronzinhos, uma vez que o número de agentes é insuficiente para fiscalizar a maior frota do país, que conta com cerca de 28 milhões de veículos.

precisão de informações e a otimização do tempo”, explica Roberto Kyono, gerente de operações da CET/São Paulo. A identificação da placa e a verificação de alguma irregularidade se dão automaticamente, sem que haja a necessidade de um técnico para ler a placa e consultar o banco de dados. O software recebe uma programação específica que possibilita ao radar fazer a fiscalização que convier aos órgãos de trânsito.

Entre as diversas programações que o equipamento pode receber estão a fiscalização de veículos furtados, clonados, não licenciados ou com IPVA vencido; a identificação de automóveis com mandado judicial de busca e apreensão, utilizados para transporte clandestino ou envolvidos em crimes; além de calcular a dimensão e o fluxo de veículos nas vias, entre outras atividades.

“O equipamento pode identificar, por exemplo, um caminhão que tenha enganchado embaixo de uma ponte e destruído parte de sua estrutura. Normalmente, o custo da manutenção é alto e, desta forma, o motorista pode ser responsabilizado”, diz Carlos França, gerente comercial da Pégasus, empresa que investiu cerca de R\$ 500 mil em pesquisa, infra-estrutura e profissionais para desenvolver o equipamento.

Outra vantagem dos novos equipamentos é sua multifuncionalidade. “Os radares LAP podem ser adaptados a outros equipamentos de monitoramento de trânsito como radares de velocidade, lombadas eletrônicas e avanço de sinal”, diz Sun Ming, gestor de trânsito da CET/São Paulo.

A tecnologia do equipamento permite que ele funcione 24 horas por dia. Durante a noite, é utilizado um dispositivo infravermelho que possibilita a captura de imagens a até 30 metros do equipamento. Além disso, possui uma capacidade de armazenamento, nos modelos mais simples, de 20 mil imagens.

Na tela ficam registrados caracteres da placa, que são utilizados para fiscalização, coleta de dados e cobranças eletrônicas. No caso do cruzamento de informações com um banco de dados

de informações veiculares, é possível identificar o proprietário do veículo, ano de fabricação, marca, modelo, cor e demais características em tempo real, além de suas restrições.

Ao se constatar a irregularidade, o sistema passa, automaticamente, a informação para o órgão de trânsito responsável para que este confirme a infração e tome as providências necessárias.

A transmissão dos dados pode ser feita por satélite, cabo, wireless ou qualquer outro meio de comunicação disponível no local. “Usamos a infra-estrutura de telecomunicações disponível, ou ainda, implantamos sistemas de transmissão wifi (sem fio) para operar o sistema, quando necessário”, explica Newman Marques, diretor de tecnologia da Engebras, empresa fabricante dos equipamentos e que investiu, durante sete anos, em pesquisas de ponta para desenvolver o sistema.

A cidade de São Paulo adotou o sistema para fiscalizar os veículos que infringiam o rodízio. Com a maior frota do país – aproximadamente 28 milhões de veículos – a nova administração do município passou a investir no monitoramento eletrônico para tornar a fiscalização mais rigorosa (leia texto nesta página).

Bragança Paulista também aderiu aos radares LAP. O município, localizado a 80 km ao norte da capital, instalou um equipamento no portal de entrada da cidade para monitorar o tráfego de veículos no local. Além disso, quatro câmeras funcionam 24 horas por dia, registrando toda movimentação nas entradas da cidade.

Segundo o secretário de Trânsito e Segurança de Bragança Paulista, Dorival Betim, esta medida foi adotada por uma questão de segurança. “Por meio do equipamento, podemos saber que determinado veículo passou por Bragança em determinado horário. O banco de dados é conectado ao da Polícia Civil - se o veículo estiver envolvido em algum crime, podemos interceptá-lo”, diz.

Além das atribuições de segurança, os radares OCR também têm a capacidade de fazer estatísticas de fluxo de veículos nas ruas. Segundo o Gerente de Marketing da Fiscaltech, David Braga, esses dados podem ser usados pelos órgãos públicos para melhorar as condições das vias, o planejamento da engenharia de tráfego e a segurança.

Além de São Paulo e Bragança Paulista, Curitiba, Distrito Federal, Rio Grande do Norte e Piauí também já adotaram o novo sistema. “Com os dados fornecidos pelos radares OCR, os órgãos responsáveis poderão desenvolver ações mais eficientes de fiscalização”, conclui Braga. :-

PESQUISA MOSTRA QUEM BATE E QU

Os outros fazem, mas ele não. O motorista brasileiro diz sofrer com a agressividade no trânsito. Reclama que recebe constantemente farol alto e buzinas. E ainda se queixa de ser insultado ou ser vítima de gestos obscenos de outros motoristas. No entanto, ao ser questionado se costuma ter o mesmo comportamento no trânsito, ele é categórico ao dizer que não.

Estas conclusões foram retiradas de um estudo realizado entre julho de 2004 e julho de 2005 pela Synovate, empresa multinacional especializada em pesquisa de marketing. Em sete capitais brasileiras – São Paulo, Rio, Recife, Fortaleza, Salvador, Porto Alegre e Curitiba – foram entrevistados 550 motoristas (leia texto ao lado).

“Podemos tomar como reflexo da realidade os dados sobre quem recebe a violência no trânsito. Mas acredito que os dados sobre quem pratica a violência estão abaixo do índice

real, pois as pessoas têm vergonha de admitir que adotam este tipo de postura”, diz Manuel Lopes, diretor-geral da Synovate no Brasil.

A pesquisa apontou que 52% dos entrevistados afirmam ter recebido farol alto e 45% dizem ter sido alvo de buzinas constantes. Quando questionados se fazem o mesmo, 87% e 81% negam, respectivamente. Ainda segundo o estudo, 30% dos entrevistados dizem ter recebido insultos ou gestos obscenos no trânsito, mas 91% deles não admitem ter este comportamento enquanto dirigem.

Conforme aumenta o nível de agressividade, a porcentagem de motoristas que admitem suas faltas diminui –mas a disparidade entre as respostas permanece. Quando se pergunta aos motoristas se eles já sofreram agressão física ou armada no trânsito, 4% dos entrevistados dizem que sim. Entretanto, nenhum dos motoristas questionados admite

ter praticado tal atitude. Enquanto 8% dos entrevistados disseram ter sofrido com atitudes agressivas de outros motoristas, apenas 2% assumiram ter comportamento hostil no trânsito.

Segundo o estudo, a maior parte dos casos de agressividade – 46% do total – acontece no caminho rotineiro dos motoristas, como a ida de casa para o trabalho. Já em 39% dos casos, as situações violentas ocorrem em passeios ou trajetos curtos.

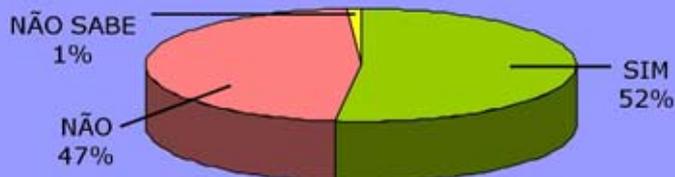
Ainda segundo a pesquisa, os homens costumam ser mais agressivos do que as mulheres ao dirigir. Por exemplo, 17% dos homens entrevistados admitiram ter dado farol alto para outros motoristas, enquanto apenas 8% das entrevistadas assumiram fazer o mesmo.

No mundo

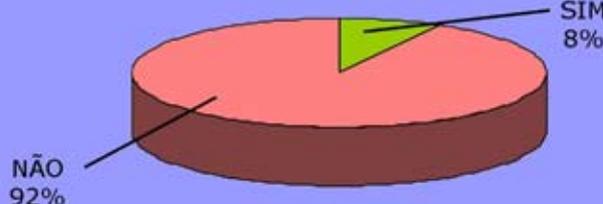
Além do Brasil, Grécia, EUA, França, Malásia, Índia, Coréia, Taiwan,

OS OUTROS NO TRÂNSITO

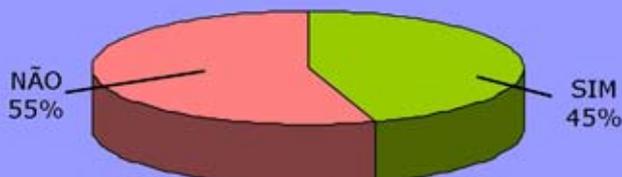
Você recebeu farol alto constante de outro motorista nos últimos 12 meses?



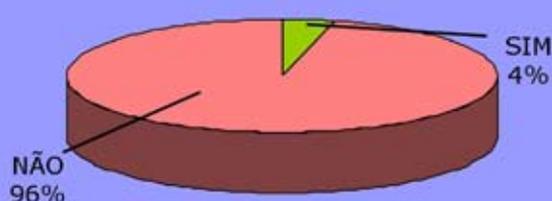
Você sofreu uma ameaça e/ou agressividade ao volante de outro motorista nos últimos 12 meses?



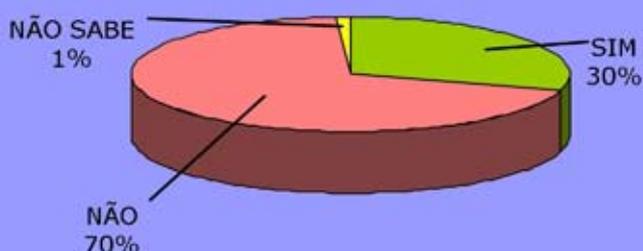
Você recebeu buzina constante de outro motorista nos últimos 12 meses?



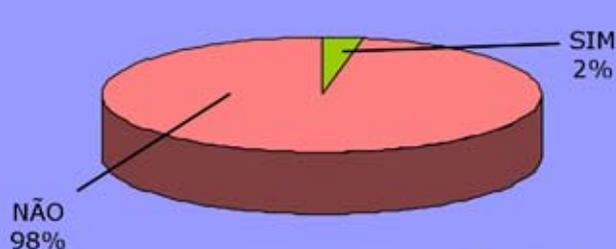
Você sofreu uma ameaça em que o motorista saiu do seu veículo nos últimos 12 meses?



Você recebeu gestos obscenos e/ou insultos verbais de outro motorista nos últimos 12 meses?



Você sofreu agressão física e/ou uso de arma de outro motorista nos últimos 12 meses?



FONTE: SYNOVATE

JEM APANHA

África do Sul, e Reino Unido participaram do estudo feito pela Synovate. Ao todo, foram ouvidas cerca de 4 mil pessoas em todo o mundo.

Na classificação geral, os motoristas sul-africanos foram os que mais se queixaram de violência no trânsito – 67% dos entrevistados disseram ter sofrido com comportamento agressivo de outros motoristas.

Insultos ou gestos obscenos são problemas sofridos por 52% dos motoristas gregos e 81% dos motoristas britânicos, contra apenas 13% dos entrevistados de Taiwan e 18% dos franceses.

Em contrapartida, apenas 4% dos motoristas franceses disseram ter sofrido algum tipo de comportamento agressivo no trânsito e somente 1% foram ameaçados com armas, o mesmo índice registrado entre as pessoas entrevistadas nos Estados Unidos. ❖

AGRESSIVIDADE GLOBALIZADA

A multinacional Synovate, com sede em Londres, é uma empresa especializada em pesquisa de mercado para serviços e produtos de grandes empresas, como Mercedes-Benz, Ford, GM, Scania, Toyota, Goodyear e Renault, entre outras.

Mensalmente, a empresa realiza estudos de caráter social com a finalidade de gerar informações de interesse público. No mês de agosto, a Synovate publicou um estudo feito em dez países sobre agressividade no trânsito.

Motoristas da Grécia, EUA, Brasil, França, Malásia, Índia, Coreia, Taiwan, África do Sul e Reino Unido foram ouvidos sobre que atitudes tomam diante das adversidades no trânsito de seus países. Segundo Manuel Lopes, diretor-geral da Synovate no Brasil, o intuito era ter representantes da maioria dos continentes para mostrar que a agressividade no trânsito é um problema global.

“Pesquisas como esta são importantes, pois quanto mais se conhecer como pensa e age o motorista, melhor poderemos apontar alternativas e soluções para o problema”, acredita Lopes.

Divulgação



Manuel Lopes, diretor da Synovate no Brasil

VOCÊ NO TRÂNSITO



FONTE: SYNOVATE

EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO

A MONTANHA VAI A MAOMÉ

Em setembro, a Prefeitura de Canoas (RS), em parceria com a Divisão Educacional da Lego, iniciou o projeto “Lego para a Educação de Trânsito”. Trata-se de um ônibus com uma minicidade feita de peças de Lego que passará pelas 42 escolas municipais de Canoas ensinando aos alunos noções básicas de trânsito, legislação, respeito ao pedestre, cidadania e solidariedade. O ônibus fica uma semana em cada escola, e a estimativa é que 30 mil alunos participem do projeto até o fim de 2006.

O intuito da brincadeira é recriar, na minicidade, o cenário que se encontra nas ruas – como travessia de pedestres, veículos, semáforos, sinalização horizontal e vertical – e por meio dela ensinar as regras de boa convivência no trânsito para os alunos. “Se nossos estudantes aprenderem as regras desde cedo, certamente serão futuros motoristas e cidadãos mais conscientes de seu papel para combater a violência no trânsito”, afirma Marco Zandonai, secretário de Educação de Canoas.

Em uma viagem a São Bernardo do Campo (SP), o secretário conheceu a unidade fixa do projeto, que fica no Centro de Reflexão de Trânsito, desenvolvido pela prefeitura da cidade paulista e patrocinado pela Lego.

“Nosso interesse pelo projeto surgiu por ele ter uma proposta pedagógica de ensinar educação de trânsito brincando, além de uma abrangência muito maior do que uma unidade fixa”, diz o secretário.

A unidade móvel conta com uma equipe de três educadores, treinados pela Lego. Primeiro, as crianças assistem a um vídeo e brincam na minicidade. Nesta etapa, as crianças vão descobrir quais são os cuidados necessários para brincar perto de vias públicas



Ônibus do projeto Lego para Educação de Trânsito, que leva às escolas uma minicidade, seus problemas e soluções



Crianças brincam e observam a minicidade itinerante montada com 300 mil peças de plástico

ou para atravessar uma rua.

Em seguida, as crianças aprendem a trabalhar em equipe e a construir uma cidade. Por último, elas começam a criar o mundo que elas gostariam que fosse real e montam isso na minicidade.

Além das escolas de ensino fundamental, outras 27 escolas de ensino infantil também receberão a visita do ônibus por um período de tempo menor. “Pretendemos estender este projeto para toda a comunidade. Colocaremos o ônibus disponível para a população

nos grandes eventos da cidade”, diz o secretário de Educação. A Secretaria de Educação informa que o projeto completo tem um custo de aproximadamente R\$ 23 mil por mês.

A Lego Educacional possui outras três unidades móveis em Vinhedo (SP), Maceió (AL) e Salvador (BA) e mais três unidades fixas em São Bernardo do Campo (SP), Salvador (BA) e São Luis (MA). -z (VV)

Contato: Lego (11) 4221-4355