

"Projeto Operador na Escola"

Educação e Engenharia por um trânsito melhor



BOLETIM TÉCNICO 56

PROJETO OPERADOR NA ESCOLA Educação & Operação por um trânsito melhor



Projeto Operador na Escola Educação & Engenharia por um trânsito melhor

**Arlete Cipolini
Claudirene Rodrigues Cavalcante Zerio**

Prefeitura do Município de São Paulo
Fernando Haddad

Secretaria Municipal de Transportes
Jilmar Tatto

Companhia de Engenharia de Tráfego – CET
Presidência
Jilmar Tatto

Chefia de Gabinete da Presidência
Edimar Gomes da Silva

Diretoria de Operações
Mauricio Regio

Gerência de Engenharia de Tráfego CN
Waldemar de A. Christianini

Diretoria Administrativa e Financeira
Maria Lucia Begalli

Diretoria de Representação
Leandro Leme Camargo

Diretoria de Sinalização e Suporte à Fiscalização de Trânsito
Sérgio Marasco Torrecillas

Diretoria de Planejamento e Projetos e Educação de Trânsito
Tadeu Leite Duarte

Superintendência de Desenvolvimento e Educação
José Reinaldo Pereira

Gerência de Educação de Trânsito
Susana Nunes Penna

Departamento de Educação à Distância
*Josefina Giacomini Kiefer**

Edição

Gerência de Marketing e Comunicação
Rafael Teruki Kanki

Departamento de Marketing
Natalia Pescaroli

NCT /SPP - Edição
Ivete Oddone , Heloisa Martins

Boletim Técnico 56

Elaboração

Arlete Cipolini (Gerência de Educação de Trânsito)
Claudirene Rodrigues Cavalcante Zerio (Gerência de Engenharia de Tráfego - NO)

Colaboração

Ana Claudia Silva de Britto

Equipe técnica (Educadores)

Ana Claudia Silva de Britto
Ana Cristina Marinho Manganaro
Ana Paula Moreira dos Santos
Arlete Cipolini
Cristina Manzano Pini
Elizabeth S. Lopes Macedo
Fátima Gasparetto Melim de Freitas
Ivani Queiroz Pinheiro
Maria Cristina Orfale Vieira
Mônica Gomes dos Santos Vieira
Orson Welles Rodrigues da Silva
Roberto de Jesus Gonçalves
Rosmeire Duarte
Silvia Maria Guimarães Padovani
Thaís de Fátima Pires

Fotos

Arquivo CETET

***Este Boletim foi elaborado no Departamento de Educação para Estudantes, que a partir de 2014 foi absorvido pelo Departamento de Educação a Distância**

<p>Cipolini, Arlete Projeto Operador na Escola: Educação & Engenharia por um trânsito melhor / Arlete Cipolini, Claudirene Rodrigues Cavalcante Zerio. – São Paulo: Companhia de Engenharia de Tráfego, 2014. 38 p. – (Boletim Técnico da CET, 56) 1. Educação de Trânsito 2. Operador de Trânsito I. Título II. Série</p>
--

A coleção Boletins Técnicos, publicada pela CET desde a década de 1970, tem entre seus principais objetivos divulgar estudos e projetos de Engenharia de Tráfego, bem como difundir os trabalhos produzidos pela equipe técnica da CET.

O caráter inédito e o fato de serem experiências de interesse nacional tornaram a publicação uma referência bibliográfica obrigatória e fonte de ideias e subsídios para vários órgãos de gestão de trânsito.

ÍNDICE

Introdução	7
1. Antecedentes	9
2. Processo de construção do projeto	14
3. Encontros de orientação e preparação	16
4. Bate papo sobre o trânsito	21
5. Projeto Piloto	26
6. Expansão do Projeto	30
Conclusões	34
Anexo I	35
Anexo 2	36
Referências bibliográficas	37

Introdução

A CET - Companhia de Engenharia de Tráfego, desde sua fundação em 1976, atua nas frentes de engenharia, fiscalização e educação, com o objetivo de garantir segurança e fluidez na circulação e promover a qualidade da mobilidade na cidade de São Paulo.

A área da engenharia é responsável pelos estudos de circulação, organizando e priorizando os fluxos de tráfego, desenvolvendo variados projetos de sinalização viária, com o objetivo de promover e garantir o deslocamento da população e melhorar a mobilidade de todos os usuários. Esta área também tem importante papel na



implantação dos programas de priorização do transporte coletivo, compartilhamento do espaço público, oferta do estacionamento e estratégias de operação. A engenharia ainda atua decisivamente na implantação de infraestrutura cicloviária e no planejamento e regulamentação da circulação de caminhões, carga e descarga de mercadorias.

O operador de trânsito é o elemento humano mais visível da área de engenharia da CET. É um agente da fiscalização do respeito às regras de trânsito, mas também orienta os condutores e usuários da via, retira obstáculos e carros quebrados do leito viário, opera pontos críticos, locais com semáforos inoperantes,



presta atendimento em casos de acidentes de trânsito.

Sempre presente na rua, o operador de trânsito executa um trabalho solitário, muitas vezes sofrendo a incompreensão dos munícipes, que não se apercebem das diferentes e extensas atividades que executa.

As ações educativas da CET, desenvolvidas pelo Centro de Treinamento e Educação de Trânsito – CETET, são voltadas para a sensibilização da população com relação aos riscos de acidentes e à necessidade de adotar comportamentos seguros para evitá-los. O pressuposto que orienta essas ações é de que a mudança de atitude resulta da conscientização de que a via é um espaço público que deve ser compartilhado com ética e respeito. Dessa forma, a meta não é apenas disciplinar motoristas, pedestres, motociclistas e ciclistas, mas construir valores que possibilitem um convívio harmônico e seguro.



Embora a atuação das várias áreas da CET tenha suas especificidades, necessidades e formas de intervenção, a integração entre elas é fundamental para cumprir a missão de prover mobilidade com segurança para os cidadãos de São Paulo.

O Projeto Operador na Escola foi desenvolvido entre a área de engenharia - Gerência de Engenharia de Tráfego – GET, da Diretoria de Operações, e a de educação - Gerência de Educação de Trânsito - GED, da Diretoria de Planejamento, Projetos e Educação de Trânsito, representando uma nova fase no processo de cooperação e integração entre as áreas de atuação da CET.

1. Antecedentes

Segundo a Organização Mundial da Saúde – OMS, em 2009, 1,3 milhão de mortes foram registradas, em 178 países. Entre os países recordistas em mortes no trânsito, o Brasil aparece em quinto lugar, após a Índia, China, EUA e Rússia e seguido por Irã, México, Indonésia, África do Sul e Egito. Juntas, essas dez nações são responsáveis por 62% das mortes por acidente no trânsito. O problema é mais grave nos países de média e baixa renda. A OMS estima que 90% das mortes acontecem em países em desenvolvimento, entre os quais se inclui o Brasil. Ao mesmo tempo, esse grupo possui menos da metade dos veículos do planeta (48%), o que demonstra que é muito mais arriscado dirigir um veículo — especialmente uma motocicleta — nesses lugares ¹.

Considerando a necessidade de uma ação mundial para a redução desses números, a Organização das Nações Unidas – ONU - lançou, em 2011, a ***Década de Ação para Segurança***

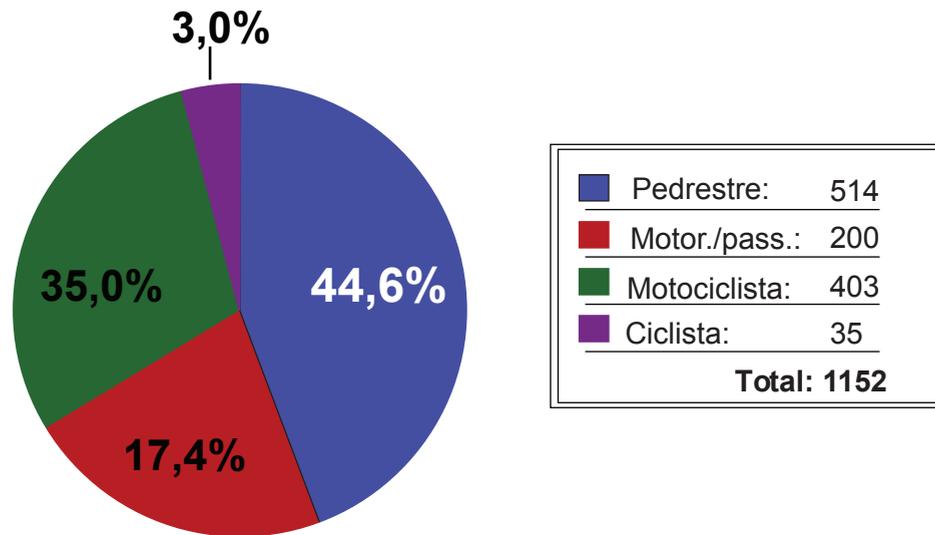
Viária:

A Assembleia Geral da Organização das Nações Unidas - ONU, realizada em março de 2010, tomando por base os estudos elaborados pela Organização Mundial de Saúde - OMS, estabeleceu a década 2011-2020 como a Década de Ação para Segurança Viária, convocando todos os países signatários da Resolução, entre eles o Brasil, para desenvolver ações para a redução de 50% de mortes em 10 anos (ANTP, 2010) ².

Em consonância com a proposta da ONU, a CET intensificou suas ações educativas e operacionais voltadas à segurança, principalmente do pedestre, que é o personagem mais frágil no trânsito e a maior vítima dos acidentes, o que evidencia a necessidade de reformular o tratamento que lhe é dado no sistema viário de nossa cidade. O gráfico abaixo mostra as mortes por tipo de usuário, registradas em 2013.

¹ <http://www.senado.gov.br/noticias/Jornal/emdiscussao/motos/saude/estudo-da-organizacao-mundial-da-sau-de-oms-sobre-mortes-por-acidentes-de-transito-em-178-paises-e-base-para-decada-de-aco-es-para-seguranca.aspx>

² http://www.antp.net/biblioteca/Dcd_11-20_Smr.pdf



O CETET, desde sua fundação, prioriza nas suas ações a segurança das pessoas que participam do trânsito. O Programa de Proteção ao Pedestre - PPP, implantado pela CET em 2011, envolveu diretamente a Gerência de Educação, visando atingir o objetivo de criar uma cultura de respeito ao pedestre de maneira a ampliar a segurança deste e reduzir os índices de acidentalidade por atropelamentos.

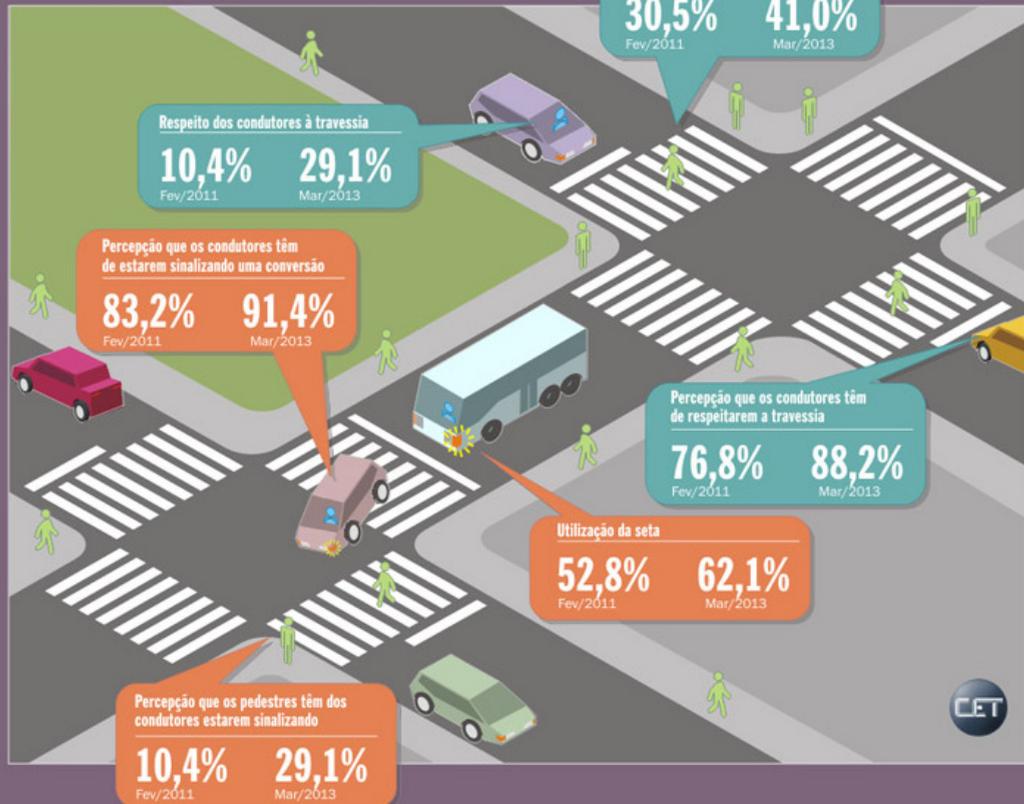
No PPP, o operador de trânsito assumiu o papel de importante difusor dessa nova visão e colaborador na mudança do comportamento dos usuários do sistema viário. Sua presença nos principais pontos de aglomeração de pedestres permite essa interação necessária na divulgação do objetivo do Programa bem como inibe o desrespeito às regras de trânsito, garantindo uma travessia segura.

Após a implantação do Programa de Proteção ao Pedestre, observou-se uma redução no índice de atropelamentos. Esse índice ainda está distante da meta estabelecida pela ONU, mas o sucesso do Programa é um estímulo a continuar nesse caminho, criando novos métodos que vão ao encontro do chamamento da ONU.

As pesquisas realizadas pela CET mostram que houve uma mudança no comportamento de pedestres e motoristas, que se reflete em redução do índice de mortalidade. A aprovação da fiscalização do desrespeito à prioridade do pedestre já demonstra o sucesso do Programa na mudança do entendimento do paulistano sobre mobilidade.

PPP - Programa de Proteção ao Pedestre

O que mudou de 2011, quando o programa começou, até hoje.



...e sobre o apoio da fiscalização?

- o que dizem pedestres e motoristas -



94,5% concordam que a fiscalização é um elemento importante para a mudança de comportamento.

81,3% julgam que a travessia será mais respeitada pelos condutores com a intensificação da fiscalização.



88,0% concordam que a fiscalização é um elemento importante para a mudança de comportamento.

89,5% alegaram que com maior fiscalização eles passaram a dar maior atenção ao direito à travessia dos pedestres.



São Paulo se configura como uma cidade feita para carros. Desde o final da década de 1950 a prioridade dada à fluidez do trânsito e os altos investimentos em obras viárias em detrimento da expansão e modernização do transporte coletivo cristalizaram na mente da população em geral, proprietária ou não de automóvel, que a condição de acesso rápido, a qualquer local da cidade, era ter um automóvel.

A produção de carros passa a simbolizar o progresso e a riqueza nacional, embora tenha gerado um crescimento distorcido, que até hoje não conseguimos corrigir. Segundo FAUSTO:

Vista em termos numéricos e de organização empresarial, a instalação da indústria automobilística representou um inegável êxito. Lembremos, porém, que ela se enquadrou no propósito de se criar uma “**Civilização do automóvel**”, em detrimento da ampliação de meios de transportes coletivos para a grande massa. A partir de 1960, a tendência a fabricar automóveis cresceu a ponto de representar quase 58% da produção de veículos em 1968. Entre 1957 e 1968, a frota de automóveis aumentou cerca de 360% e a de ônibus e caminhões, respectivamente, cerca de 194% e 167%. (FAUSTO, 1998: 429)

Assim, foram criadas as bases para o culto ao automóvel e o crescimento da cidade se estruturou em torno da prioridade ao transporte privado, gerando a grande crise de mobilidade atual.

Perceber a cidade não só como o local dos conflitos físicos, tão visíveis numa primeira leitura da realidade, mas também como local de conflitos de interesses, exige uma leitura mais crítica da cidade. Segundo VASCONCELOS, “o trânsito é uma disputa pelo espaço físico, que reflete uma disputa pelo tempo e pelo acesso aos equipamentos urbanos; é uma negociação permanente do espaço, coletiva e conflituosa”. (1998: 19)

Gerir o trânsito implica, portanto, gerenciar conflitos, lembrando que esses conflitos refletem os diferentes interesses das pessoas em cada momento, interesses como motoristas, como pedestres, moradores, etc. Educar para o trânsito significa formar novos valores de respeito à vida, que reverberam em escolhas e comportamentos mais sustentáveis e éticos.

No Projeto Operador na Escola toda esta visão foi intensamente discutida com os operadores selecionados, a fim de obter no grupo uma unidade de entendimento e de discurso, coerentes com a gestão da mobilidade em São Paulo.

2. Processo de construção do projeto

A gênese do Projeto foi a proposta apresentada pela Gerência de Engenharia de Tráfego 2 – GET2³, à Gerência de Educação, de intervenção de um grupo de operadores nas escolas próximas aos seus locais de atuação de campo. O objetivo inicial era mudar a imagem do operador, visto pela população como um multador, mostrar as diversas ações realizadas pelo agente e difundir os conceitos de segurança entre os escolares, através de uma cartilha distribuída para os alunos.

A proposta foi apresentada aos educadores do Departamento de Educação para Estudantes - DEE⁴, que a avaliaram como positiva, podendo vir a intensificar a atuação conjunta entre educação e operação. O primeiro passo apontado pelos educadores do DEE foi ouvir o grupo de operadores que iria participar do projeto, saber quais eram suas expectativas e objetivos.

A partir da discussão sobre os objetivos que norteavam as duas áreas, definiu-se o formato que seria dado à atividade, o público alvo e a duração da atividade, e o material didático que deveria ser distribuído nas escolas.

Os operadores por conta da sua função de agente de fiscalização do trânsito, em uma cidade onde os condutores de veículos cometem uma falta grave por minuto, tem perante a população a imagem de vilões, e se tornam alvo de hostilidades. Essa visão precisa ser desconstruída a partir da desmistificação da punição, ou seja, mostrar a atuação como uma consequência direta do comportamento infrator dos condutores e apresentar as outras funções do operador. Também contribui para a mudança dessa visão, a aproximação do operador da população, como alguém que está nas ruas também para orientar, prestar socorro em situações difíceis e contribuir para a preservação da vida.

³ A partir de 2013 houve uma reestruturação das GETs. A GET 2 passou a responder pelas atuais GET's NO e CN, com alteração na área de atuação.

⁴ A partir de 2014 o DEE foi integrado ao Departamento de Educação a Distância – DED.

Em um novo encontro entre as duas áreas definiram-se as estratégias para viabilizar o compartilhamento das atividades sem comprometimento da atuação dos operadores em campo, que poderia gerar a oposição ao projeto por parte dos colegas dos operadores, de suas chefias e da própria empresa. Os educadores do DEE ficaram responsáveis pela elaboração e execução de encontros de orientação e preparação para a formatação da atividade, com o objetivo de promover uma reflexão sobre o processo educativo e de desenvolver um novo olhar sobre o conceito de mobilidade, voltado não apenas para a fluidez, mas principalmente para a segurança das pessoas. O projeto prevê o atendimento prioritário das escolas da rede pública municipal e estadual. Para tanto, a Gerência de Engenharia de Tráfego 2 - GET-2 - efetuou o levantamento das escolas que atendem o Ensino Fundamental I, o que gerou a criação de um banco de dados eletrônico dessas escolas, com endereço e indicação do responsável pedagógico de cada unidade.

Os departamentos da GET 2 ficaram com a missão de vistoriar o entorno das escolas selecionadas, com o objetivo de propor melhorias na sinalização, operação e aproximação com a comunidade.

Os encontros de orientação, realizados com o primeiro grupo de operadores, tiveram um formato específico, diferenciado, inclusive com relação ao intervalo entre os encontros, pois era um grupo piloto, com objetivo de criar conjuntamente a atividade a ser realizada com as crianças. Além das informações sobre processo educativo, comunicação, desenvolvimento infantil, entre outras, no segundo encontro foi discutido o formato da atividade a ser realizada com os alunos, e no terceiro encontro, a mídia elaborada pelos educadores foi analisada em conjunto com os operadores.

3. Encontros de orientação e preparação

O operador, pelo próprio escopo de suas atribuições, tem seu foco de atenção voltado mais para questões de engenharia, fluidez e segurança do trânsito e apoio aos motoristas. Um intervalo nesta rotina, com momentos de reflexões, de trocas de experiências trouxe ao operador a possibilidade de rever conceitos e repensar sua atividade.

O operador traz um conhecimento resultante da experiência do trabalho de rua, que, associado à proposta de desenvolver um novo olhar sobre a cidade e a mobilidade urbana, possibilita sua atuação como educador.

Olhar a cidade como um espaço público que é compartilhado por pessoas, que desempenham diferentes papéis na circulação, é condição sine qua non para que o operador possa conscientizar as pessoas sobre a importância de um comportamento seguro. O comportamento seguro é decorrente da consciência do risco presente em todos os deslocamentos em áreas abertas à circulação pública, da atitude de respeito ao outro, do conhecimento das regras, e não do medo de ser multado.



Ao adentrar na escola, mesmo que para uma atividade pontual de uma hora, o operador há de se apropriar de alguns saberes específicos da atuação pedagógica. RIOS, ao falar da competência do educador, faz um interessante e pertinente paralelo entre o fazer o bem e saber fazer bem:

A qualidade da educação tem sido constantemente prejudicada por educadores preocupados em “fazer o bem”, sem questionar criticamente sua ação. Ou pela consideração da prática educativa apenas na dimensão moral, ou na visão equivocada de um compromisso que se sustenta na afetividade, na espontaneidade. Isso precisa ser negado, quando procuramos uma consistência para o desempenho do papel do educador na contribuição que dá à construção da sociedade. (RIOS, 2001: 49/50)

Dessa forma, a qualidade da ação educativa do operador não está apenas calcada na predisposição em colaborar para a segurança das crianças e na relação afetiva que estabelece com elas. A apropriação de conteúdos teóricos e noções de pedagogia, como desenvolvimento intelectual, físico e



afetivo, processo histórico, comunicação social, domínio de grupo é que garante a qualidade do processo educativo.

A partir dos pressupostos acima foram formatados os Encontros de Orientação e Preparação, objetivando a construção de uma nova concepção de mobilidade e a capacitação dos operadores para realizar a atividade educativa proposta. Os encontros foram divididos em três módulos de 6 horas.

No Módulo I - teórico-conceitual – os conteúdos abordados foram os diferentes papéis desempenhados pelas pessoas no trânsito e a importância de um programa de proteção ao pedestre; a educação como instrumento de mudança de valores, crenças e comportamentos; as características do público alvo e metodologias adequadas; desenvolvimento sensorial e utilização da arte na educação.

No Módulo II - a partir dos conceitos discutidos no módulo 1, educadores e operadores fizeram a construção coletiva de uma proposta da atividade a ser desenvolvida, nas escolas. As ideias lançadas neste módulo foram a matéria prima utilizada pelos educadores para a elaboração da mídia final e do roteiro da atividade.



A educação para o trânsito envolve o conhecimento das regras a serem respeitadas por motoristas, passageiros, ciclistas, motociclistas e pedestres. No entanto, como o público alvo poderá ou não se tornar motorista, mas já é e sempre será um pedestre, o foco da intervenção é o comportamento do pedestre.

Dentre as diversas regras de segurança, foram selecionadas as prioritárias, por conta do tempo reduzido da atividade:

1. Circulação segura: calçada e na sua ausência, acostamentos, gradil, obstáculos na calçada, entrada e saída de carros, uso de fone de ouvido.
2. Travessia segura: faixa de pedestre, passarelas, longe de curvas.
3. Funcionamento dos semáforos veiculares e de pedestres.
4. Como agir nas faixas sem semáforo de forma a garantir sua prioridade sem correr riscos.
5. Escolhas sustentáveis.



No módulo III - treinamento prático – foi apresentada a atividade **Bate Papo sobre Trânsito** aos operadores, que tiveram a oportunidade de fazer um treinamento prático após explicações sobre técnicas de comunicação social.

O piloto do **Bate Papo sobre Trânsito** foi realizado em final de fevereiro e março de 2012, seis meses após os Encontros de Orientação e Preparação, portanto, houve novos encontros no início de fevereiro para ensaio da atividade. Como subsídio para os operadores, os educadores do DEE elaboraram um manual com os principais conceitos abordados durante os encontros de orientação.

A partir do feedback do primeiro grupo e das avaliações feitas pelos operadores e educadores, o formato dos Encontros foi reestruturado para o atendimento dos novos grupos de operadores. No Módulo II foi inserida uma oficina de voz e no Módulo III foram acrescentadas atividades abordando os temas percepção e acessibilidade e a apresentação da atividade Bate Papo sobre Trânsito por um operador do primeiro grupo.

Ao final dos encontros introduzimos um momento de “ensaio”, quando os operadores simulam a situação que vivenciarão na escola, com representantes da GET e da GED fazendo o papel das crianças. Esse ensaio é gravado e cada operador recebe um CD com sua gravação para que possa observar e avaliar sua própria atuação.



4. Bate papo sobre o trânsito



O Departamento de Educação para Estudantes - DEE tem como pressuposto a utilização de metodologias interativas e reflexivas que desenvolvam uma visão crítica da realidade e das possibilidades de interferência nesta realidade. Segundo Piaget, o jogo constitui-se em expressão e condição para o desenvolvimento infantil, já que as

crianças quando jogam assimilam e podem transformar a realidade. Dessa forma as atividades elaboradas são orientadas pela arte educação, pela ludicidade que favoreçam a participação ativa do educando. A escolha do nome **Bate papo sobre Trânsito** revela a opção por uma intervenção educativa descontraída, interativa e prazerosa, que desmistifica uma possível imagem negativa dos operadores.

O programa se destina a alunos do 5º ano (antiga 4ª série) do Ensino Fundamental, com prioridade para escolas públicas. As crianças dessa faixa etária já começam a ter autonomia de circulação, a aceitar regras e precisam de mais informações sobre segurança, pois ainda são distraídas.

A atividade realizada pelos operadores na sala de aula tem duração de 50 minutos e consiste numa apresentação lúdica interativa, em Power point, que reforça os conceitos de segurança do pedestre na circulação e travessia.

Na parte introdutória da atividade, os operadores fazem a dinâmica do Cruza/Cruza, em que as crianças circulam de forma a se cruzarem em vários sentidos, revelando a necessidade de se instituir normas e regras de circulação para garantir a segurança. Em seguida, há uma proposta de reflexão



sobre o papel da CET na nossa cidade e a importância do operador para a segurança no trânsito. A partir do conhecimento prévio das crianças, os operadores vão apresentando as funções da CET e do operador.

Na sequência, os conceitos de segurança são explorados dentro de um jogo de charadas: **O que é o que é?** Após a resposta das crianças a cada enigma, o operador aprofunda as orientações e reforça a importância do respeito às regras para a preservação da vida e humanização do trânsito. Abaixo algumas charadas que compõem o jogo:

Decifre o enigma






 A Ç D L C








 C A L Ç A D A

CET

Adivinhe se Puder

SEMÁFORO DE PEDESTRE

Dica 1: Tenho as cores iguais aos lados de dentro e de fora da melancia.

Dica 2: Às vezes tenho botão, mas não sou camisa, nem calça.

CET

Enigma

Todos devem prestar atenção em mim.
Tenho as cores de joias preciosas:
esmeralda, ouro e rubi
Meu nome é ...

CET

5 Use	7 de	9 - 4 = Use _____
6 com	12 a	6 + 6 = a _____
9 pedestres	10 faixa	6 + 4 = faixa _____
14 travessia	8 para	11 - 4 = de _____
11 fazer	13 segurança	3 x 3 = pedestres _____
		12 - 4 = para _____
		7 + 4 = fazer _____
		5 + 7 = a _____
		7 + 7 = travessia _____
		2 x 3 = com _____
		8 + 5 = segurança _____

CET

	→	P	←	
	→	A	←	
	→	S	←	
	→	S	←	
	→	A	←	

CET

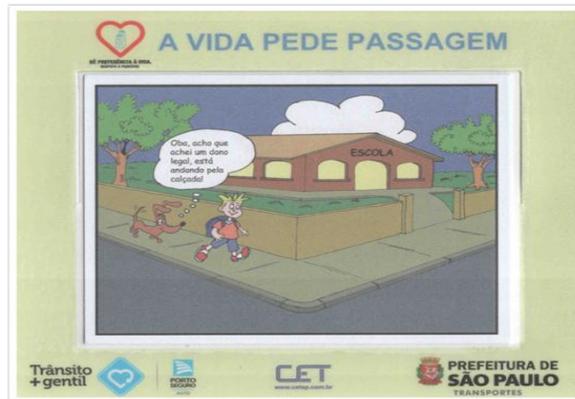
Pareço uma zebra e gosto de ser pisada. Quem sou eu?



CET

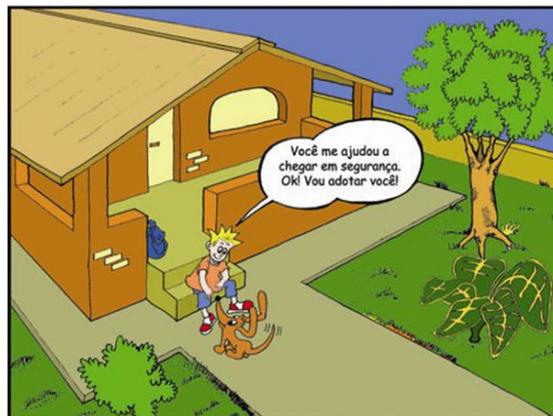
Para finalizar a atividade, os alunos são convidados a participar do jogo do apito: o operador dramatiza uma situação de trânsito com as crianças representando motoristas e pedestres, circulando de acordo com a orientação dos silvos emitidos pelo apito.

Encerrada a atividade as crianças recebem um *mouse pad* com um encarte com uma história em quadrinhos e no verso orientação para os pais.



Modelo do mouse pad com o encarte encaixado no visor.





As seis imagens formam o encarte que é dobrado como sanfona e inserido na fenda traseira do *mouse pad*.

5. Projeto Piloto

Consideramos como Piloto do projeto os Encontros de Orientação com o primeiro grupo e os primeiros atendimentos a escolas realizados por eles. O projeto piloto previa o atendimento a quatro escolas municipais, selecionadas pela GET 2, localizadas no Departamento de Engenharia de Campo - Lapa Pinheiros.



Inicialmente foi feito um contato telefônico pelos educadores do DEE com as escolas indicadas pela GET 2, para apresentação do projeto, agendamento de uma visita para ajuste do contrato de atendimento e outros esclarecimentos e pré-agendamento das datas de atendimento.

Feitos os agendamentos, a GET realizou uma vistoria no entorno das escolas e, onde havia necessidade, solicitou a manutenção ou implantação da sinalização. Na visita, realizada por um operador acompanhado de um educador, foram vistoriadas as instalações do local da atividade e disponibilidades dos equipamentos necessários. Nessa visita também foram esclarecidos questionamentos a respeito da sinalização viária no entorno da escola e apresentados os trabalhos de educação realizados pelo CETET. Um contrato de atendimento onde constam as responsabilidades das duas partes – escola e CET – que é um procedimento padrão - foi preenchido e assinado, ficando uma via na escola e outra com a CET⁵.

⁵ Anexo 1

Na data do atendimento, os operadores realizaram a “Operação Escola” no horário de chegada dos alunos para estabelecer com eles um primeiro contato, ou seja, orientaram o seu embarque/desembarque e monitoraram sua travessia. Em seguida, os operadores



juntamente com um educador do DEE, organizaram o espaço reservado para a atividade e recepcionaram as crianças.

Conforme planejado, os operadores atuarão sempre em duplas: um realiza o **Bate Papo** enquanto o outro operacionaliza a mídia e dá apoio quando necessário. Um relatório de atendimento, por procedimento padrão, é preenchido após a atividade⁶. Neste projeto piloto foram atendidas 357 crianças.

A última etapa do projeto piloto foi o encontro de avaliação com a participação dos educadores do DEE, dos operadores participantes do projeto e as suas chefias.



⁶Anexo 2

Todas as etapas foram objeto de avaliação quanto aos aspectos positivos e negativos revelados durante o processo de execução do projeto. A partir dessas reflexões algumas reformulações foram feitas tanto nos encontros de orientação e preparação dos operadores, como na atividade realizada com as crianças. Foi apontada também nesse encontro a necessidade de definir um gestor por Departamento de Engenharia de Campo, orientados pelos educadores do CETET, para se responsabilizar pela articulação do projeto e fazer a interface com a escola e com o CETET.

Os operadores avaliaram a atividade como uma forma de dar continuidade ao trabalho que realizam no entorno da escola, onde trabalham questões práticas de segurança, favorecendo a mudança de olhar da população sobre a sua figura e seu papel dentro da sociedade, refletindo no aumento da sua autoestima e numa visão mais positiva da CET.



Os educadores da GED avaliaram como produtiva a aproximação entre as duas gerências, que têm atuações complementares. Contar com os agentes de trânsito como multiplicadores potencializa a ação educativa da CET e dá maior abrangência ao trabalho.

Concluído o projeto piloto, o Departamento de Educação de Rua, da Gerência de Educação, realizou uma pesquisa de opinião nas quatro escolas atendidas, entrevistando a direção, professores e alunos.

O resultado dessa pesquisa mostrou que 100% dos entrevistados avaliaram o projeto como ótimo. Quanto à sua relevância, a atividade foi avaliada como de grande impacto nas crianças, ao oferecer as ferramentas para a autonomia como pedestre.



Com relação ao formato da atividade, os alunos sentiram-se importantes com a visita do operador, uma autoridade que eles “*pensavam que nunca falaria com crianças*”.

Os entrevistados afirmaram que esse tipo de atividade repercute na família, pois a informação, recebida pelas crianças, chega aos familiares, por meio das cobranças que elas fazem aos pais⁷.



⁷ A pesquisa completa está disponível no blog da educação: <http://cetpeducacao.blogspot.com.br/>, na aba “Pesquisa”.

6. Expansão do Projeto

O resultado positivo do piloto constatado a partir da pesquisa de opinião nas escolas e da avaliação realizada reunindo os participantes da área operacional e educacional reiterou a necessidade de sua expansão.

Foram abertas inscrições na GET 2, para inserir novos operadores interessados em participar. Como houve uma grande adesão, foi realizada uma triagem para avaliar os candidatos que tinham o perfil adequado para o projeto. Oito operadores foram selecionados e, em seguida, participaram dos Encontros de Orientação e Preparação. Os contatos telefônicos com as escolas para marcar os agendamentos passaram a ser feitos por um gestor interno de cada Departamento de Engenharia de Campo, indicados pelos supervisores. Esses gestores/agendadores também passaram por um treinamento dado pela área de educação.



Em julho de 2012, o projeto foi apresentado para gestores e coordenadores de todas as Gerências operacionais. Nessa ocasião, definiu-se que a iniciativa seria expandida para todas elas, com o compromisso de cada um divulgar a proposta aos seus operadores, e se responsabilizar pelas inscrições daqueles interessados em participar. O impacto

positivo desse encontro se traduziu no encaminhamento à área de educação de uma lista com 450 operadores inscritos, o que comprova o interesse desses funcionários em complementar seu trabalho de fiscalização com ações educativas que os aproximem da população.

Novas triagens e encontros de orientação e preparação com operadores foram realizados, totalizando um quadro de 32 operadores e 16 gestores/agendadores. Com este novo contingente de operadores-educadores, o projeto atendeu, de fevereiro a novembro de 2012, 2459 crianças de 30 escolas do município de São Paulo.





Em 2013 a CET passou por processo de reformulação interna, novas gerências operacionais foram criadas, o que implicou na necessidade de treinamento de novos operadores. Assim, 13 novos orientadores-educadores foram acrescentados ao grupo e a partir do segundo semestre toda a área operacional estava apta a assumir o projeto. Em 2013 foram atendidas 7.186 crianças de 90 escolas do município de São Paulo.



O ano de 2013 foi encerrado com uma grande avaliação do projeto na qual participaram 90 pessoas entre educadores, operadores e gestores. A partir dessa avaliação, o Projeto Operador na Escola passou a ser Programa Operador na Escola, incorporado de forma efetiva nas áreas de Operação e Planejamento e Educação, com as seguintes atividades: triagem de operadores, Encontros de Orientação e Preparação de operadores, Encontros de Orientação de agendadores, Bate Papo sobre Trânsito realizado pelos operadores nas escolas e avaliações periódicas.



Conclusões

As grandes metrópoles, principalmente dos países subdesenvolvidos ou em desenvolvimento, vivenciam hoje uma crise de mobilidade. A conquista de uma cidade que garanta o direito a todo cidadão de se locomover de forma segura, confortável e sustentável exige um esforço conjunto da sociedade civil e do poder público, e nesse sentido, a CET desempenha um importante papel.

O Projeto Operador na Escola, atendendo prioritariamente escolas públicas, leva às periferias de São Paulo, uma reflexão sobre segurança. Mesmo abrangendo apenas crianças na faixa etária de 10 anos, a iniciativa acaba atingindo, ao final, um público social bem maior, afinal, os alunos se tornam multiplicadores desse saber da qual se apropriam. Como lucro, a imagem do agente de trânsito e da própria CET, antes construída só com base nas autuações, multas de trânsito, é então desconstruída para uma visão mais positiva por parte da população em geral. Obviamente, esta não é uma ação isolada, mas sim articulada com inúmeras estratégias tanto da área da educação como da área operacional.

Com o Projeto Operador na Escola, educadores e operadores puderam compartilhar suas dificuldades do dia a dia, conhecer suas rotinas de trabalho, o que resultou em maior respeito pelos colegas e valorização da atuação de cada um. A troca de experiências possibilitou, além do conhecimento mútuo, a reflexão sobre as crenças e os valores que norteiam a atuação das duas equipes e a construção conjunta de estratégias para enfrentar o problema de segurança e colaborar para a superação da crise da mobilidade na cidade de São Paulo. A compreensão de que os problemas de mobilidade não são naturais e inerentes ao crescimento da cidade, e que as mortes não são o ônus que a sociedade precisa pagar por se modernizar foi disseminada na empresa e propagada para fora dela, através desse Projeto.

- A importância do projeto se revela em duas vertentes:

Interna, ao colaborar para a formação contínua dos funcionários envolvidos e aumentar a capacidade educativa da empresa;

- Externa, ao difundir para um grande número de alunos, um olhar mais humano sobre a cidade, que resulta em comportamentos mais seguros e sustentáveis ao caminhar por espaço urbano.

Anexo I

Formulário preenchido em três vias, permanecendo uma na escola e as outras duas com a GET e GED. Nesse formulário são registrados os dados da escola, as características do local da atividade, equipamentos necessários para a realização da mesma, o cronograma de atendimento e os compromissos assumidos pelas duas partes – Escola e CET. Com esse cronograma em mãos tanto a GED como a GET montam as escalas de atendimento. Esse formulário minimiza os problemas gerados por desvios de comunicação.



Projeto Operador na Escola

Escola

Endereço

Telefone

Contatos

Data e horário da visita

Sala: Espaço (tamanho / claridade). Limpeza/ Acomodações: com ou sem cadeiras

Equipamentos: (confirmar seu funcionamento)

Notebook () Data-show () Telão () Adaptador () Extensão ()

Microfone () Caixa de som () Voltagem 110 () ou 220 ()

Autorização para uso de imagem () sim () não

Observações: _____

Horários da escola:

Entrada e saída: _____

Intervalo: _____

Atividade:

Data	Horário	Turma	Nº alunos

Fica acordado que a escola deixará o local limpo e em ordem com todos os itens checados para a realização da atividade.

Responsáveis:

Anexo 2

O relatório de atendimento é preenchido no dia da atividade e fornece dados fundamentais para nosso banco de dados, como data, horário e número de atividades, alunos atendidos e observações consideradas pertinentes.

Relatório de Atendimento

Nome da Escola:
Endereço:
GET/DEC:
Telefone:
Contato:

Equipe de Atendimento

GET	DEE

Atendimento

Data	Horário	Turma	Nº de Alunos

Saída do CETET-

Referências bibliográficas

CETET/DEE - Projeto Operador na Escola – Manual do Multiplicador, São Paulo: 2011.

FAUSTO, Boris. **História do Brasil**. Fundação do Desenvolvimento da Educação, 6ª ed São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1998.

PIAGET, Jean. J. **A psicologia da criança**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1998.

RIOS, Terezinha Azerêdo, **Ética e Competência**, Coleção Questões da Nossa Época, v. 16, São Paulo: Cortez, 2001.

VASCONCELOS, Eduardo A., **O que é Trânsito**, Coleção primeiros passos, São Paulo: Brasiliense, 1998.

Sites:

<http://cidades.ibge.gov.br>

<http://www.nossasaopaulo.org.br>

<http://www.antp.net>

Boletins Técnicos CET

TÍTULOS PUBLICADOS

Disponíveis em cetsp.com.br

1. Redução do Consumo de Combustível: Ações na circulação e no transporte (1977)
2. Redução dos Acidentes de Tráfego: Proposta de medidas para um Plano de Ação (1977)
3. São Paulo e a Racionalização do uso de Combustível (1977)
4. Pesquisa Aerofotográfica da Circulação Urbana: Análise de um Projeto Piloto (1977)
5. Noções Básicas de Engenharia de Tráfego (1977)
6. Engenharia de Campo (1977)
7. Projeto SEMCO: Sistema de Controle de Tráfego em Áreas de São Paulo (1977)
8. Ação Centro (1978)
9. COMONOR: Comboio de Ônibus Ordenados (1978)
10. Sistema de Controle de Tráfego – Aplicação de Programa Transyt (1978)
11. POT – Programa de Orientação de Tráfego (1978)
12. Controlador Atuado (1978)
13. Sinalização Vertical: Montagem e Implantação (1978)
14. Fiscalização da Sinalização Horizontal (1978)
15. Projeto de Intersecções em Nível – Canalização (1978)
16. Métodos para Cálculos da Capacidade de Intersecções SemafORIZADAS (1978)
17. Áreas de Pedestres (1978)
18. Transportes por Ônibus Contratado (1978)
19. Áreas de Pedestres: Técnicas e Aplicações (1978)
20. Impacto de Investimento do Sistema Viário (1979)
21. Um Estudo sobre os Problemas de Estacionamento de Veículos (1979)
22. COMONOR II: Comboio de Ônibus Ordenados nas avs. Rangel Pestana e Celso Garcia (1979)
23. Educação de Trânsito via Comunicação Social (1979)
24. Projeto Piloto: Deficientes Físicos e Visuais (1980)
25. Projeto Brigadeiro – Faixa Exclusiva de Ônibus no Contra-fluxo (1980)
26. Operação Especial – Visita do Papa João Paulo II (1981)
27. Iluminação e Visibilidade (1982)
28. Sistema de Administração de Multas – DSV (1982)
29. Atividades Básicas da Operação de Trânsito (1982)
30. Impacto de Obras na Via Pública (1982)
31. Pesquisa e Levantamento de Tráfego (1982)
32. Pólos Geradores de Tráfego (1983)
33. Áreas de Estacionamento e Gabaritos de Curvas Horizontais (1984)
34. Tarifa de Ônibus Urbano (1985)
35. Análise e Dimensionamento da oferta de Transportes por ônibus – Metodologia (1985)
36. Pólos Geradores de Tráfego II (2000)
37. Operação Horário de Pico (2005)
38. O Controle de Semáforos em Tempo Real (2005)
39. Serviço de Valet - Regulamentação de estacionamento e parada (2006)
40. Mobilidade Urbana Sustentável - Fator de inclusão da pessoa com deficiência (2006)
41. Manutenção - sistema integrado de gerenciamento (2006)
42. Investigação de Acidentes de Trânsito Fatais (2008)
43. Cobrança de eventos - Legislação, Razões e Critérios (2008)
44. Operação de Trânsito - Um Desafio Permanente (2008)
45. Fazendo Escola - Capacitação de Professores (2009)
46. Modelo de Atração de Automóveis por Shopping Center (2011)
47. Zona de Máxima Restrição de Circulação - ZMRC - Restrição ao Trânsito de Caminhões (2011)
48. Nova Paulista - Uma Quebra de Paradigmas (2011)
49. Educação a distância (2011)
50. História dos estudos de bicicleta na CET (2012)
51. Estudo de viabilidade de Zona Azul (2012)
52. Visita Técnica a Nova Iorque para analisar a prioridade ao pedestre (2012)
53. 1000 Relatórios de Investigação de Acidente (2012)
54. Planejamento de Tráfego de Eventos Especiais
55. Operação Fórmula I