

## EM BUSCA

## DA CALÇADA IDEAL

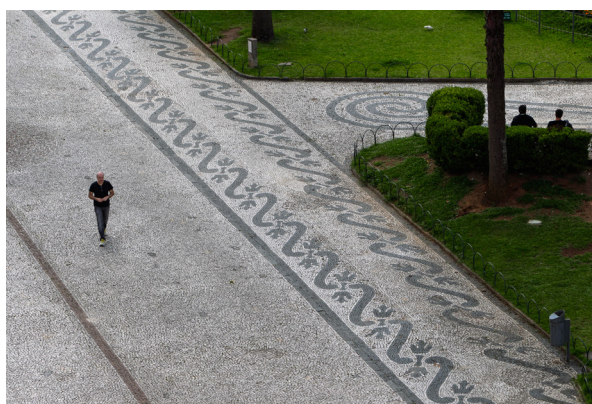
Fotos: Arquivo pessoal Meli Malatesta

**A**s cidades deveriam ser convidativas para que as pessoas realizassem boa parte dos seus deslocamentos a pé, mas não é isso que acontece. Em centros como São Paulo, as calçadas são em muitos casos barreiras para os pedestres: sem largura suficiente, piso irregular ou escorregadio, rampas íngremes para acesso às garagens dos lotes, degraus, irregularidades etc. Crianças, idosos e pessoas com problemas de locomoção ficam intimidados com essa paisagem, o que impede um melhor uso das cidades.

O ABEETRANS News entrevistou a arquiteta e urbanista Meli Malatesta sobre esse tema. Meli tem 35 anos de serviços prestados à CET (Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo) e sua atividade profissional é totalmente dedicada à mobilidade não motorizada, a pé e de bicicleta. Atualmente, a arquiteta ministra palestras e cursos de especialização em Mobilidade Não Motorizada, além de atuar como consultora em políticas, planos e projetos voltados a pedestres e ciclistas.

**ABEETRANS News:** Como definir uma calçada "ideal", em termos de mobilidade urbana?

**Meli Malatesta:** A calçada ideal é aquela que



Acima, à esquerda, exemplo de calçada "amigável", sem obstáculos para o pedestre, em contraponto com calçada mal conservada e que oferece riscos; ao lado, Meli Malatesta caminha em calçadas mal planejadas

apresente uma faixa livre para a circulação de pessoas com largura suficiente para acomodar o fluxo de pedestres que dela se utiliza. Esse fluxo varia de acordo com a função da via, se é uma rua local, uma avenida de comércio e serviços. A circulação dos usuários deve ser feita com total eficiência, conforto e segurança, lembrando que sempre há pessoas que necessitam de espaços maiores como cadeirantes, cegos que utilizam bengala guia, obesos, idosos. Por esses motivos, a calçada deverá ter trilha direcional e piso antiderrapante com superfície lisa.

**EXPEDIENTE**

A Abeetrans (Associação Brasileira das Empresas de Engenharia de Trânsito) é uma associação civil, sem fins lucrativos, sediada à Avenida Ibirapuera, 2120, conjunto 53, São Paulo, SP. Telefone (11) 5054-6510

Presidente Executivo  
**SILVIO MÉDICI**

**DIRETORIA EXECUTIVA**

Diretor de Comunicação:  
**CARLOS G. BERGAMINI DA CUNHA**

Diretor Técnico  
**ARNALDO MARÇULA JÚNIOR**

Diretor Administrativo Financeiro  
**RODOLFO VALENTINO IMBIMBO**

**CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO**

Presidente  
**JÚLIO ANTONIO MARCELLO BOFFA**

Conselheiros  
**FRANCISCO ALENCAR RODRIGUES**  
**LUIS GUSTAVO DA SILVA MONTORO**  
**ANDRÉ ROCHA BAETA**  
**MOISÉS DE MORAES**

**ABEETRANS NEWS**

*Abeetrans News é uma publicação da Associação Brasileira das Empresas de Engenharia de Trânsito (Abeetrans), produzida pela VACOM*

Jornalista responsável:  
**VICTOR AGOSTINHO**

reportagem:  
**SÉRGIO KULPAS**

[www.vacom.com.br](http://www.vacom.com.br)

**EDITORIAL**

**C**om o crescimento do movimento Maio Amarelo, maio virou o mês da segurança no trânsito. Estamos em plena década da segurança do trânsito, proclamada pela ONU por meio da Organização Mundial da Saúde, do qual o Brasil é signatário, e temos o compromisso de reduzir em 50% o número de mortes no trânsito. Infelizmente, estamos longe dessa meta.

Somos o país que ocupa o 5º lugar entre os que mais matam no trânsito, e ainda não discutimos este tema com a devida atenção. Políticas tímidas de segurança no trânsito, baixa fiscalização, falta de integração entre os órgãos de educação, fiscalização e saúde são os responsáveis por esta situação de insegurança na mobilidade. Cabe às autoridades dos três níveis de governo implementar programas de educação, fiscalização e legislação que visem reduzir os 50 mil mortos e 500 mil lesionados por ano no Brasil. É inaceitável que o governo e a sociedade não se sensibilizem com essa tragédia, que chamo de genocídio sobre rodas.

O ABEETRANS News traz nesta edição uma longa conversa com a Arquiteta e Urbanista Meli Malatesta, que se dedica ao estudo da mobilidade não motorizada. Ela mostra a dificuldade que é caminhar numa cidade onde pouco se cuida do pedestre. Basta sair caminhando pelas ruas do seu bairro que você irá constatar o risco que corre. Não tem escapatória, o pedestre pode se acidentar na calçada, que em geral expulsa quem caminha para a rua, ou na rua, por algum veículo. Basta ver as estatísticas.

A cidade está mal cuidada, e não somente a administração pública é responsável. Cabe também à população cuidar do seu espaço mantendo sua calçada em condições de circulação, segura e limpa. À autoridade cabe fiscalizar e exigir o cumprimento da legislação, mas, mais que isso, dar o exemplo, mantendo a rua em condição de trafegabilidade segura, cuidando do asfalto e da sinalização horizontal e vertical.

A ABEETRANS continua a sua tarefa de mostrar os problemas da mobilidade urbana e de propor soluções. Nessa edição você vai encontrar as ações da ABEETRANS nesse período com a participação no Seminário do ITS RIO - Sistemas Inteligentes de Transportes -, a inclusão da TV ABEETRANS nas nossas mídias e a nossa participação em seminários, além das visitas institucionais aos nossos associados.

Boa leitura!



**SILVIO MÉDICI**  
Presidente Executivo  
da Abeetrans

## EM BUSCA DA CALÇADA IDEAL

# TOMBO É ACIDENTE DE TRÂNSITO MAIS COMUM

**A**BEETRANS News: O que classifica uma calçada como "ruim"?

**Meli Malatesta:** A calçada ruim é a calçada que não apresenta largura insuficiente, piso irregular,

escorregadio, rampas para acesso às garagens dos lotes, degraus, irregularidades, enfim, todas as características que acabam expulsando o pedestre para a pista veicular por não conseguir nela circular.

**ABEETRANS News:** Quais são os números, percentuais ou estatísticas sobre calçadas boas ou ruins em uma cidade como São Paulo? Esses números estão disponíveis sobre o Brasil?

**Meli Malatesta:** Desconheço se existe um levantamento sobre a situação das calçadas em alguma cidade brasileira, mas é só andar a pé por várias delas para perceber que a maioria da extensão das calçadas das cidades brasileiras é inadequada e de má qualidade. Por este motivo provocam o tipo de acidente de trânsito que mais ocorre e não é considerado nas estatísticas, que é o tombo na calçada.

**ABEETRANS News:** Que país ou países são exemplos de implantação de boas calçadas e soluções de integração com os pedestres no trânsito?

**Meli Malatesta:** Quando viajamos para outras grandes cidades no mundo como Paris, Londres, Nova Iorque ou Tóquio, percebemos como nossas calçadas e demais componentes da infraestrutura urbana que dão suporte à Mobilidade a Pé como placas informativas e indicativas, semáforos para pedestres e mesmo faixas de pedestres são ignorados ou mal cuidados por aqui. Não é à toa que o atropelamento é o acidente de trânsito que mais mata no Brasil.



Falta de manutenção compromete até projetos corretos



Tipo de calçada que privilegia o carro, e não o pedestre



Calçadas permanentemente inacabadas

## EM BUSCA DA CALÇADA IDEAL

# INFRAESTRUTURA DÁ SEGURANÇA AO PEDESTRE

**A**BEETRANS News: Como as tecnologias de trânsito, como semáforos, placas, faixas e pavimentações especiais podem ajudar a melhorar as calçadas?

**Meli Malatesta:** Semáforos, placas, faixa, revestimento adequado da calçada: tudo isso são elementos que compõem uma rede que dá suporte à Mobilidade a Pé, assim como as redes de outros modos de transporte, sendo que a mobilidade a pé tem sua prioridade garantida por lei (Código de Trânsito Brasileiro e Lei Federal da Mobilidade Urbana). Se um dia esta legislação for efetivamente colocada em prática, certamente se refletirá na melhoria de toda a infraestrutura que apoia a caminhada.

é um fator essencial para a melhoria na segurança e integração dos pedestres com o trânsito nas cidades?

**Meli Malatesta:** Não tenho dúvida que o



A calçada ideal deve oferecer piso antiderrapante, ...



... e linearidade para que crianças e idosos se sintam confortáveis ao caminhar



... infraestrutura que permita o acesso de cadeirantes, ...

acalmamento do tráfego veicular é fator essencial para possibilitar a prioridade da mobilidade a pé já que de momento a momento temos que dividir o espaço com as demais formas de deslocamento quando temos que fazer uma travessia. Por outro lado velocidades mais baixas contribuem para criar um ambiente urbano caminhável.

**ABEETRANS News:** Em sua opinião, a redução nas velocidades permitidas aos automóveis

SEMINÁRIO ITS

# BIOMETRIA FACIAL ACABA COM FRAUDE NO TRANSPORTE

A cidade do Rio tem hoje 24 mil gratuidades sênior no transporte público e já conseguiu confirmar 49 mil fraudes depois que passou a usar um sistema de verificação baseado em biometria facial. O combate à fraude nas gratuidades foi eleita pelo governo carioca como uma das prioridades, já que ela gera custo para toda a sociedade e acaba não cumprindo com a finalidade a que se destina: permitir o deslocamento de estudantes e idosos.

Os dados foram apresentados no seminário ITS - Sistemas Inteligentes de Transportes, que aconteceu em abril, no Sinduscon do Rio, e foi apoiado pela Abeeetrans. O evento reuniu empresas de tecnologia, gestores de transportes públicos e privados, concessionários, técnicos, executivos e universidades.

Participaram Fernando Mac Dowell - vice-prefeito e secretário de Transportes da Cidade do Rio de Janeiro; Rodrigo Vieira – Secretário de Transportes do Estado do Rio; Tatiana Vaz Carius - presidente da Companhia de Transportes sobre Trilhos do Estado; Richele Cabral Gonçalves, diretora de Mobilidade da Fetranspor; Joubert Flores – presidente da ANP Trilhos; Velton Pereira, diretor de Operações do Consórcio BRT; Paulo Ferreira, diretor de Operação e Manutenção do VLT; Sérgio Rosa – gerente do Projeto Cidades Inteligentes da Oi; Janilson Junior – diretor de Inovação e Novos Negócios da TIM Brasil; André Osmond, diretor de Engenharia de



Tráfego da CET-RIO e João Zecchin – CEO da MOOV.

O sistema de biometria facial embarcado nos ônibus cariocas é o segundo maior do mundo, perdendo apenas para Hong Kong, de acordo com Carlos Silveira, diretor-executivo da Riocard, empresa que implantou o sistema.

“O estudante que cede o cartão não está indo à escola. Com a biometria, podemos saber quem cedeu o cartão, chama-lo, explicar a situação e, como último recurso, cancelar a gratuidade”, disse Rodrigo Vieira, Secretário de Estado de Transporte do Rio.

Richelle Cabral Gonçalves, diretora de Mobilidade da Fetranspor, explica que pensou em usar a digital para verificação, mas logo desistiram: “As pessoas com o tempo perdem as digitais. A facial é mais eficiente”, disse.



A diretora explicou ainda que está sendo criada uma “blacklist” com relação de passageiros procurados pela polícia. A lista será inserida no sistema de biometria facial dos ônibus e assim os fugitivos poderão ser identificados.

SEMINÁRIO ITS

# RIO QUER SER POLI NUCLEAR

“Queremos ser poli nucleares. Essa é a tendência. A cidade do México já é e o Rio quer ser. O metrô será a ferramenta que vai unir a todos”, afirmou Tatiana Vaz Carius, presidente da Companhia de Transportes sobre Trilhos do Estado do Rio de Janeiro, durante o 7º Seminário Sistemas Inteligentes de Transportes, que aconteceu em abril e contou com o apoio da Abeetrans. Na cidade poli nuclear, as viagens serão curtas, com trechos menores, já que o comércio local, escolas e trabalho estarão próximos do morador. Londres, uma das capitais do mundo, já nasceu poli nuclear como resultado da fusão de duas cidades anteriores, Londres e Westminster. Hoje o metrô londrino cumpre esse papel de união. Segundo o secretário de Transporte e vice-prefeito do Rio, Fernando Mac Dowell, a cidade se prepara para

este futuro com aumento da capacidade de transportes de passageiros pelo Metrô, uma nova circulação de ônibus na cidade e a implantação de um sistema aquaviário para interligar os condomínios da Barra da Tijuca à



Tatiana Carius: menos deslocamentos, trechos menores



Mac Dowell: reconfiguração das linhas de ônibus e aumento na capacidade de transporte do metrô são as metas

Linha 4 do Metro Rio. Sobre a ampliação do metrô, Carius fez um alerta: “É preciso planejamento estratégico quando se trata de metrô. Mesmo com recursos em caixa, se não houver planejamento de longo prazo, não se faz metrô. São dois anos para implantação e mais dois anos para as obras. E isso se der tudo certo. Aqui no Rio, desde 1970 não havia projeto para expansão da malha ferroviária”.

# A ABEETRANS É PARTE DO MAIO AMARELO



**maio**amarelo  
 ATENÇÃO PELA VIDA

**A** Abeeetrans apoia o Movimento Maio Amarelo desde o seu lançamento no Brasil, divulgando as campanhas e atividades para um trânsito mais seguro.

O objetivo do movimento é uma ação coordenada entre o Poder Público e a sociedade civil. A intenção é colocar em pauta o tema segurança viária e mobilizar toda a sociedade, envolvendo os mais diversos segmentos: órgãos de governos, empresas, entidades de classe, associações, federações e sociedade civil organizada para, fugindo das

falácias cotidianas e costumeiras, efetivamente discutir o tema, engajar-se em ações e propagar o conhecimento, abordando toda a amplitude que a questão do trânsito exige, nas mais diferentes esferas.

O Brasil aparece em quinto lugar entre os países recordistas em mortes no trânsito, precedido por 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.

[HTTP://MAIOAMARELO.COM/](http://MAIOAMARELO.COM/)

# SISTEMAS COLETIVOS SE COMPLEMENTAM

## NA CIDADE DO FUTURO

**A** convite da rádio Jovem Pan, a Abeetrans participou do seminário Mitos & Fatos, que aconteceu em São Paulo e contou com a presença do prefeito João Dória e do Ministro da Saúde Ricardo Barros, além de secretários municipais e representantes de empresas de tecnologia.

O objetivo do encontro foi discutir a cidade do futuro, a cidade tecnológica, a cidade que conta com a informatização e automação na sua gestão. Este foi o primeiro de uma série de dez encontros.

O seminário apontou alguns caminhos, como, por exemplo, a integração dos modais, de

O desafio é grande. Garantir a integração, de acordo com os debatedores, requer infraestrutura que viabilize isso, com ruas em bom estado de circulação e maior malha metroviária, além de investimentos. Por exemplo: São Paulo tem 14.800 ônibus, 80 km de metrô e 12 milhões de habitantes. Já Seul tem oito mil ônibus e 320 km de metrô para transportar oito milhões de moradores.

Para o presidente da Abeetrans Silvio Médici, a importância do seminário é ter atores discutindo o tema. "Naturalmente, não foi apresentada nenhuma solução, mas um aceno de que a mobilidade e a cidade tecnológica estão na pauta do prefeito Dória", disse.

"Quando falamos em Cidades do Futuro e, dada a velocidade com que andam as tecnologias, o futuro foi ontem. Nada de novo foi apresentado no seminário. Dispomos no país de tecnologias e soluções importantes que já poderiam ser incorporadas ao cotidiano das cidades. Faz duas décadas que nós da Abeetrans desenvolvemos soluções para segurança e mobilidade no trânsito", afirmou Médici.

O presidente da Abeetrans cita o exemplo dos semáforos inteligentes. "Temos somente por volta de 1.400 inteligentes em 5.749 semáforos instalados na cidade. Somente aí já se abre uma porta importantíssima na mobilidade urbana. Onda verde, a preferência para o transporte coletivo, suporte ao socorro de ambulância e bombeiros e também nas aplicações de segurança com centrais de operação integrando policiamento, resgate e os hospitais. No controle climático e de emissões também temos soluções, enfim estamos prontos a atender as demandas e tudo depende de decisão política", disse.



Dória e Médici: São Paulo precisa definir seu futuro

forma que a cidade não dependa apenas do metrô (US\$ 50 milhões por quilômetro construído) e passe a contar com corredores de ônibus (US\$ 10 milhões por quilômetro construído), que se integrarão com ciclovias, carros compartilhados (alguns autônomos) e sistema de carona.



# TV ABEETRANS FALA DE TINTAS REFLEXIVAS

Confira os depoimentos de Guilherme Gonçalves, diretor da Transpoquip, e de Hélio Moreira, diretor da Indutil, na TV Abeeetrans.

Gonçalves fala da parceria da Transpoquip (maior evento de mobilidade urbana do Brasil) com a Abeeetrans e promete novidades este ano, como maior espaço para discussões

técnicas.

Recém-chegado de um giro técnico pela Europa, o diretor da Indutil aborda a tendência de utilização de tintas reflexivas na sinalização de ruas e estradas.

A TV Abeeetrans está hospedada no site [www.abeetrans.com.br](http://www.abeetrans.com.br).



## SEMINÁRIOS SOBRE MOBILIDADE SEGURA

O presidente Silvio Médici esteve hoje reunido com a área de Marketing e Negócios da multinacional 3M, que está no Brasil desde 1942 e é associada da Abeeetrans. O objetivo do encontro foi discutir a realização de seminários sobre mobilidade segura com enfoque em novas tecnologias e mirando a cidade do futuro.

Ficou acertada nova reunião para detalhamento das propostas e definição de datas. Participaram da reunião: Paula Helena Suarez Abreu, Cleonice Silva Moraes e Marcelo Lima, pela 3M, e Médici e Victor Agostinho, pela Abeeetrans.



Decisões importantes em clima descontraído