

SP 06/04/79

NT 036/79

Educação Para o Trânsito.

Profº. Paulo Roberto Amaral Barbosa

É possível garantir maior fluidez ao trânsito através de um trabalho de engenharia de tráfego. Muito embora a engenharia tente conciliar o binômio fluidez/segurança, criando áreas de pedestres, faixas exclusivas, grades de proteção para pedestres, implementando a sinalização etc., o número de acidentes não diminuiu. Para se ter uma idéia, o trânsito de São Paulo mata 17 vezes mais que o de Tóquio.

Este índice reflete o comportamento inadequado de motoristas e pedestres, pois, através de análises de acidentes, vê-se que 70% dos acidentes de trânsito são provocados por imperícia e imprudência.

O evidente problema comportamental gerado pelo recente aparecimento em massa do automóvel, ou pelo fenômeno do êxodo rural, ou ainda pela má formação no que diz respeito à convivência adequada à realidade do trânsito, levou as autoridades responsáveis pelo sistema viário a criar uma estrutura voltada para a educação de trânsito.

Quando falamos em educação, conceituamos a mesma como um função social das mais importantes, seguramente essencial.

Não houve sociedade no tempo e no espaço, por mais simples que fosse sua cultura, que tivesse existido sem esse processo.

Cria-se a necessidade de educação de trânsito hoje, devido à defasagem existente entre o Homem e a realidade do trânsito, pois, a cada dia, são introduzidas no sistema trânsito, novas modificações em termos de legislação, sinalização, segurança, tecnologia, engenharia, aumento de tráfego etc.

Não estando o homem preparado, ou melhor, sensibilizado para receber todos esses novos elementos, já que são introduzidos só em termos de sinalização e não em termos comportamental, é a educação que poderá fornecer-lhe meios de se adaptar a este processo de mudança contínua.

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

Aberto o caminho para o desenvolvimento da educação específica para o trânsito iniciou-se a partir de 1976, um trabalho junto à população com o objetivo de colher informações que servissem de base para a adequação de comportamentos no trânsito em todos os níveis.

Este trabalho gerou o projeto de Educação de Trânsito que fundamenta sua linha educacional na formação verdadeira de atitudes e comportamentos adequados às características dos sistema trânsito/transporte da cidade.

É um processo de aprendizagem, que implica em atuação contínua e na consciência de que a conquista das condutas ideais se faz, gradativamente, e a longo prazo.

Imprescindível, portanto, a participação de todos que atuam na área de educação, para desencadear esse processo de tão grande alcance como é o processo educativo.

Com as experiências adquiridas através de exaustivos trabalhos junto à população, estruturou-se a Companhia de Engenharia de Tráfego - CET, uma equipe de técnicos voltados exclusivamente para a educação de trânsito.

Três linhas de trabalho foram definidas visando criar na população hábitos satisfatórios à sua atuação dentro da sistemática do trânsito.

Iniciou-se então o projeto de Educação de Trânsito que consiste em:

1. Educação de Trânsito nas escolas (Projeto Escola)

2. Ação comunitária (trabalho com a comunidade)
3. Treinamento de motoristas profissionais (Táxis e ônibus)

A educação de trânsito não deve se restringir só em nível escolar, mas sim envolver os demais elementos que estão em constante interação no sistema de trânsito.

Até hoje nenhum trabalho sistemático foi feito no sentido de adequar a atitude do pedestre e do motorista à realidade de trânsito.

Desde que o problema de trânsito nos grandes centros urbanos, tenha se tornado bastante grave, devido ao volume intenso no tráfego e as condições não favoráveis das malhas viárias, urge que cada um se comprometa com seu papel dentro do sistema.

Enquanto não houver inter-relação de todos os níveis no processo educacional, os problemas continuarão, pois um projeto de educação de trânsito dirigido para o adolescente e a criança (Projeto Escola), está voltado para a formação de futuros agentes, preenchendo, portanto, uma parte do processo.

Há necessidade de uma atuação mais abrangente que envolva os atuais motoristas e adultos, preparando-os para agir comunitariamente no trânsito, o que facilitará qualquer processo de formação educacional. A intercomunicação entre o adulto, a criança e o adolescente alargará as margens de garantia de sucesso nesse empreendimento difícil e demorado, que é o processo educativo.

Para tanto, nossas atuações a nível educacional se estendem a um trabalho com a comunidade, o qual chamamos de Ação Comunitária.

Ação Comunitária

Objetivo

Um trabalho de Ação Comunitária dentro da problemática do trânsito, deve ter como objetivo desenvolver comportamentos e atitudes sociocêntricas em oposição às atitudes e comportamentos egocêntricos predominantes em nosso trânsito.

O propósito de um trabalho junto à comunidade nasceu dos inúmeros problemas que enfrentávamos, cada vez que a engenharia se propunha a fazer alterações necessárias em áreas saturadas da cidade.

Ressalte-se que não se pode condenar a aversão da população envolvida nessas intervenções, pois, não raramente, alteravam-se áreas que nunca haviam sido mudadas em termos de circulação, durante anos, sem quaisquer consultas à comunidade.

Considerando que não se mudam comportamentos da noite para o dia e que os elementos que se utilizam cotidianamente de uma região possuem um bom conhecimento do local onde convivem, a partir de 1976, iniciou-se na cidade de São Paulo, um trabalho de educação de trânsito voltado para a comunidade.

Uma das primeiras providências tomadas em relação a este trabalho foi a formação de uma equipe especializada em Assistência Social e Sociologia para a montagem de um sistema que estimulasse a população no sentido de participar dos projetos de alteração de trânsito através de reuniões sistemáticas com técnicos de tráfego.

Os primeiros contatos com a comunidade derivaram-se do atendimento de pedidos formulados por cartas, ofícios, publicações em jornais etc., que após análises elaboradas por técnicos de tráfego, eram imediatamente atendidos nas implantações de projetos ou em respostas por meio de ofícios, informando sobre a viabilidade ou não das solicitações.

Através do atendimento das autoridades de trânsito e do conseqüente sucesso quando da ocasião dessas implantações, criou-se um vínculo permanente com entidades representativas de classe, sociedade de amigos de bairro etc., no sentido de se levantar os problemas de trânsito e, juntamente com o DSV, chegar a uma solução mais adequada para cada situação.

Todavia, muitos são os problemas que surgem a cada encontro com a comunidade, pois para se chegar a um comum acordo quanto à implantação de um projeto que envolva uma área significativa, temos que pensar coletivamente.

Conseguir fazer com que o paulistano pense coletivamente tem sido e vem sendo nosso grande desafio, pois de maneira geral as pessoas tem um comportamento muito egocêntrico com relação ao trânsito, o que implica num exagerado número de reivindicações em benefício próprio sem a preocupação com prováveis repercussões negativas à coletividade.

Para mudar esse tipo de comportamento, é que uma intervenção em termos de Ação Comunitária se faz necessária pois, através de reuniões com o público, conseguimos paulatinamente chegar a soluções que favorecem a população, conciliando o problema de cada um.

O desenvolvimento de um trabalho de Educação de Trânsito junto à comunidade exigiu a criação de uma metodologia própria que consiste em:

- Caracterização do uso do solo
- Levantamento do histórico do bairro com montagem de um roteiro audiovisual
- Intervenção junto à comunidade

Caracterização do uso do solo

Este levantamento objetiva fornecer informações para o estudo da circulação viária à equipe de engenharia encarregada de intervir na área, e compreende:

- Levantamento pontual dos lindeiros ocupantes dos imóveis que se caracterizam por ter acesso direto à via em termos de atividades desenvolvidas.
- Levantamento pontual e da capacidade de garagens e pátios de estacionamento.
- Localização pontual de hospitais, escolas e demais pontos que necessitam de sinalização de advertência ou informação com as respectivas distâncias das esquinas mais próximas.
- Análise da correlação existente entre o levantamento do uso do solo e a lei de zoneamento.

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

- Área de influência do subcentro de serviços
- População fixa e flutuante
- Locais que constituem centros tradicionais de encontro, comércio e prestação de serviços cuja existência esteja vinculada ao sistema viário (terminais de ônibus).

Estes dados são mapeados para melhor visualização das características da área, utilizando-se, também um quadro síntese.

Levantamento do histórico do bairro com montagem de um roteiro audio-visual.

No sentido de vir a subsidiar os encontros técnicos é elaborada e montada uma seqüência de slides, ressaltando a cidade e o bairro, suas evoluções através do tempo evidenciando o crescimento urbano.

Intervenção junto à comunidade.

Esta intervenção é constituída pelas etapas seguintes:

- Mobilização
- Nucleação e
- Ação organizada

Por mobilização da comunidade entende-se uma atuação generalizadora num primeiro momento, através de contatos com a população da área delimitada, através de seus grupos significativos, no sentido de serem convidados a conhecer a proposta técnica.

As atividades desenvolvidas nesta etapa são:

Divisão setorial

A divisão setorial consiste em racionalizar a coleta.

Os indicadores levantados são: vias de acesso e uso comum, e homogeneidade do padrão das residências.

A divisão da área em setores garante uma análise das diferentes situações/ problemas, reforçando o binômio necessidade/motivação.

Identificação de recursos

Entende-se por recursos o conjunto de atividades voltadas à: Educação, Saúde, Assistência Religiosa, Serviço Público, Lazer, Prestação de Serviços, Indústria, Comércio, Finanças, Transportes, Comunicação, Clubes de Serviços e Residências.

Nesta fase desenvolvem-se trabalhos voltados para:

- Checagem e mapeamento dos recursos existentes;
- Seleção de instituições representativas para participarem das reuniões;
- Preparação de material de apoio; e
- Programação e envio de convites para reuniões.

Nucleação

Por nucleação entende-se que os que aderirem às propostas técnicas e a partir de seus interesses e motivações, são estimulados a formarem grupos tarefa com o objetivo de garantir seu envolvimento na realidade do trânsito, passo necessário ao desenvolvimento do processo educativo.

As atividades desenvolvidas são:

- Realização desses encontros técnicos;
- Levantamento de dados relativos ao problema de trânsito dos participantes da reunião;
- Envio de quadro síntese para a Engenharia de Tráfego;
- Reunião com a comissão para conhecimento da proposta técnica;
- Elaboração do material de divulgação;
- Distribuição do material de divulgação;
- Participação por ocasião da implantação; e
- Reunião com a comunidade após 30 dias, para avaliar a implantação.

Ação organizada

Como resultado do processo desencadeado objetivamos formar, em cada zona trabalhada, um grupo voltado para a observação do comportamento do trânsito de cada região estabelecendo, dessa forma, um canal para a participação dos órgãos responsáveis pelo trânsito.

Um trabalho de educação de trânsito junto à comunidade, tem seu papel garantido quando a ênfase é dada à co-participação dos elementos da comunidade que operam o sistema no dia a dia. Com essas intervenções procuramos mudar a posição dos indivíduos, meros espectadores, críticos a tudo que se faz que se propõe, e envolvê-los tanto na caracterização dos problemas, como na solução dos mesmos.

Treinamento

Influenciar o pedestre no sentido de criar novos comportamentos compatíveis com o trânsito tem sido nossa grande preocupação.

Porém, a imperícia e a imprudência de grande parcela dos motoristas de um modo geral, vêm proporcionando índices alarmantes de acidentes. Nesse sentido, iniciou-se em São Paulo, a partir de

1976, um programa de treinamento, com o objetivo de capacitar e adequar os motoristas profissionais de transporte de passageiros ao sistema Trânsito/Transporte do município.

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

Dessa forma, ele influencia e se deixa influenciar, Assim sendo, é justo dizer-se que existe uma busca de um bom entrosamento homem/meio.

Muitos são os casos em que esse entrosamento não se verifica. Diante disso, urge buscar maior e melhor integração do homem a seu meio, adaptando-o às condições de trabalho.

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

Contando a cidade de São Paulo com cerca de 35.000 motoristas de táxi em atividade, o que implica ser esse tipo de transporte responsável por grande número de viagens, e considerando-se que um motorista profissional de transporte de passageiros deve ter um tratamento específico, sobretudo pelo fato de estar prestando serviços à população, foram desenvolvidos cursos, visando capacitar e adequar o motorista de táxi ao sistema trânsito/transporte do município.

Esses cursos ministrados por monitores da Companhia de Engenharia de Tráfego, vêm sendo desenvolvidos junto ao Departamento de Transportes Públicos - DTP que só autoriza a renovação de cadastro de motorista de táxi mediante apresentação de documentos que comprovem a conclusão do mesmo.

Com uma carga horária de 25 horas, desenvolveram-se treinamentos abordando os seguintes temas:

- Relações humanas
- Legislação de trânsito e prevenção de acidentes
- Primeiros socorros
- Conhecimento da cidade

Relações humanas

Objetivo maior em relações humanas é transmitir ao motorista noções sobre um bom relacionamento grupal para que ele possa estendê-lo ao seu trabalho que envolve contato com pessoas.

Procuramos, nesse tema, conscientizar o motorista, de que sua profissão depende muito da habilidade no tratamento com o passageiro e, para tanto, é necessário, evitar agressividade, antipatia, intolerância etc, levando sempre em consideração a importância do respeito ao próximo, pois cada um tem seu modo de ser particular.

Legislação de trânsito, prevenção de acidentes

Nesse tema são abordados assuntos referentes ao Código Nacional de Trânsito, procurando identificar a importância da observação das regras de trânsito, para o bom desempenho de suas funções bem como maneiras de prevenir acidentes consigo, com passageiros e com terceiros.

Primeiros socorros

Consideramos ser necessário para os motoristas de táxi saber prestar socorros em caso de acidentes e, para tanto,, ensinamos técnicas e procedimentos adequados ao estado do acidentado.

Conhecimento da cidade

É fundamental para qualquer motorista profissional que preste serviços à população, conhecer a cidade. Saber localizar no guia, com rapidez e precisão, as ruas, hotéis, pontos turísticos, pronto socorros, hospitais etc, são necessidades que surgirão no seu dia a dia.

Para tanto, o motorista é orientado no sentido de dar um pronto atendimento aos desejos dos passageiros.

A tentativa de aperfeiçoar a mão-de-obra para transporte não se restringe ao serviço de táxi.

Da mesma forma com que abordamos os assuntos que consideramos essenciais aos treinamentos de motoristas de táxi, procuramos através de cursos desenvolvidos junto à CMTTC incutir no motorista profissional de transporte coletivo (ônibus) a responsabilidade de sua profissão em relação à população.

A cada nova implantação efetuada pela engenharia de tráfego que interfira no sistema de transporte coletivo, desenvolvem-se cursos junto às empresas de transporte com o objetivo maior de propiciar segurança à coletividade.

Agindo dessa maneira, acreditamos que, através dos treinamentos que tem sido e serão feitos, estamos contribuindo para uma melhor qualidade de vida urbana.

Os problemas gerados pela entrada em massa dos veículos em nossa cidade exigiram a criação de uma estrutura de engenharia de tráfego que viesse a tratar do trânsito sistematicamente, como problema técnico. A criação do DSV, em 1972, abriu caminhos para que isso se tornasse possível, através do aparecimento da Companhia de Engenharia de Tráfego que, com sua criação em 1976, tornou realidade essa modalidade de engenharia, formando junto ao policiamento e a Educação o tripé indispensável para a operacionalização do sistema viário nos dias de hoje.

O nível de especialização de nossos técnicos nesse campo, levou as autoridades municipais e federais à construção, na cidade de São Paulo, de um centro de treinamento e formação de mão-de-obra para Trânsito e Transporte, com o objetivo de suprir o mercado brasileiro, hoje tão carente de técnicos de trânsito.

Este centro projetado pela Companhia de Engenharia de Tráfego - CET, com a participação da EBTU e da Prefeitura do Município de São Paulo, tem seu início de funcionamento parcial, previsto para março, quando pretendemos dar continuidade ao trabalho que desenvolvemos, em maior escala e melhores condições.

Paulo Roberto Amaral Barbosa
Gerente de Comunicação Social - GCS