

SP 07/11/80

NT 063/80

## Educar para o Trânsito

**Paulo Roberto do Amaral Barbosa**

### Introdução

Diversos são os caminhos que podem ser adotados quando se pretende implantar um programa de Educação para o Trânsito. Em termos pedagógicos 3(três) são os mais utilizados para essa abordagem e podemos classificá-lo em:

- Colonialismo
- Tecnocracia
- Investigação (pesquisa)

### Colonialismo

No que se refere a Educação para o Trânsito, o colonialismo nada mais é que a adoção de modelos estrangeiros. O colonialismo transformou-se, no Brasil, num dos caminhos mais explorados para o desenvolvimento de programas de educação de trânsito e pode-se justificar essa afirmação pelos próprios recursos utilizados em simpósios, palestras, treinamentos, etc.

Raramente contamos com material brasileiro. A adoção de dados importados é uma constante em nossos programas, relegando-se a um segundo plano nossas precárias informações estatísticas, que passam como assunto meramente especulativo. Daí talvez o insucesso da maioria dos programas brasileiros de educação para o trânsito.

Não se pretende com isso tirar o mérito dos trabalhos realizados em outros países, muito pelo contrário. Via de regra, estes trabalhos são perfeitamente adequados à realidade própria do país, ou mesmo da região onde são levados a termo.

Entretanto, a introdução destes programas no Brasil, não implica, necessariamente em êxitos idênticos aos alcançados na origem. Deve-se levar sempre em conta que a adoção de parâmetros estranhos à realidade brasileira pode significar o sacrifício dos resultados pretendidos. Se a Suécia, por exemplo, tem alguns problemas de acidentes - em consequência de derrapagens na neve por ocasião do inverno, ou ainda do consumo acentuado de bebidas alcoólicas - mas não enfrenta um problema educacional, visto ser um país altamente desenvolvido neste aspecto, acredito que o modelo sueco pouco nos serviria como base para introdução de um programa para a educação de trânsito no Brasil. Vale dizer que um jacaré certamente encontraria muitas dificuldades de adaptação no Ártico. O mesmo é verdadeiro quanto à adaptação de um pinguim nos trópicos.

De fato, o imprescindível é conhecer o problema brasileiro, é trabalhar elementos que ajustem o comportamento da população, em suas diversas faixas etárias, ao meio trânsito/transportes.

Sendo o trânsito uma questão comportamental, o problema torna-se ainda mais complexo, principalmente na realidade brasileira, constituída de uma heterogeneidade cultural altamente significativa. Daí a necessidade de uma atuação mais formativa e não informativa, como vem ocorrendo.

Um posicionamento formativo requer um trabalho sistemático que envolva não apenas a população escolar mas toda a comunidade. Os resultados certamente virão a médio e longo prazo. Para tanto,

uma proposta de educação não deve pretender o imediatismo dos resultados, já que comportamentos não se mudam da noite para o dia.

### Tecnocracia

A valorização do conhecimento tecnológico é consequência natural das conquistas do conhecimento humano neste terreno. Todavia, existe hoje uma tendência a um excesso de valorização da tecnologia, em virtude da aparente segurança oferecida pelas ciências exatas.

Dizemos que é aparente porque nenhum conhecimento é absoluto como instrumento único a ser utilizado no tratamento dos problemas da humanidade.

Os tecnocratas, adotando posturas unilaterais, tendem a formar núcleos na forma de comissões, grupos de trabalho etc. Daí nascem propostas intocáveis, herméticas e que desprezam qualquer contribuição humana, a pretexto de considerá-las excessivamente subjetivas.

Essa influência nos modelos de educação para o trânsito é muito difundida nos programas brasileiros. Mas sendo a tecnocracia um caminho que procura soluções meramente técnicas e/ou racionais, deixando de lado os aspectos humanos e sociais do problema, acreditamos não ser essa a melhor opção para um proposta educacional para o trânsito, já que o mesmo constitui-se, essencialmente, do homem enquanto agente. Daí a necessidade de um estudo mais profundo junto a esse agente, em suas diversas maneiras de participação no trânsito, seja enquanto motorista, pedestre, ciclista, passageiro, motociclista etc. E o único caminho que poderá oferecer o conhecimento desses quesitos é a pesquisa, o que acontece esporadicamente nas iniciativas brasileiras.

### Pesquisa

O desencadeamento de qualquer programa para educação de trânsito deve ser precedido de cuidadosa investigação, capaz de solidamente fundamentar a iniciativa.

Isto parece coerente com os princípios lógicos de qualquer ação planejada. Contudo, o que merece uma atenção mais detida não é esta mera seqüência de passos universalmente adotada, mas a importância da pesquisa como princípio de consciência e balizamento.

Nenhum malabarismo artificioso com dados estatísticos não pertinentes à nossa realidade poderá suprir o conhecimento de causa de que necessitamos, inclusive em termos regionais.

A carência de dados que possam ser analisados para que deles sejam extraídas informações fidedignas constitui-se em obstáculo que só pode ser removido por meio da própria investigação. Este problema não admite tratamento alternativo.

O custo da pesquisa decompõe-se em custos materiais e retardamento de todo processo que se pretende iniciar. Porém, à luz da segurança dos resultados, este custo se transforma numa bonificação valiosa: a eficácia.

Deve-se, decididamente, abandonar a idéia do investimento em pesquisas como custo adicional ou extravagância dispensável e considerá-la como exigência imprescindível à racionalidade da ação.

Educar para o trânsito é tarefa de alta complexidade que requer o emprego de estratégias sensíveis, não se admitindo a dissociação de um recurso precioso como a pesquisa, tanto pelo seu valor estatístico de levantamento como de aferição dos efeitos produzidos.

Daí a inviabilidade do colonialismo e/ou tecnocracia como fundamento para propostas educacionais, e a necessidade de se adotar a pesquisa como instrumento de proposta para todo e qualquer programa de educação para o trânsito.

A introdução em massa dos veículos automotores na sociedade brasileira transformou, rápida e profundamente, o modus vivendi da população, principalmente a dos centros urbanos onde o impacto provocado pelo fenômeno migração/imigração, além de gerar a super população, trouxe sérios problemas sociais, dado a heterogeneidade de culturas encontradas nesses pólos.

No que se refere ao trânsito/transporte, a falta de planejamento viário resultou em sérios problemas de fluidez e segurança, transformando os meios rodoviários e urbanos em agressivos e de difícil convivência.

Nesse contexto, um absurdo estímulo foi destinado aos automóveis, que passaram a receber prioridade de circulação no trânsito, relegando o transporte coletivo e o pedestre a um segundo plano.

Em termos de exemplificação, muitas foram as ilhas e calçadas (áreas de segurança do pedestre) sacrificadas em função da fluidez no trânsito, para propiciar um aumento de capacidade viária.

Com o aparecimento, ainda recente, da engenharia de tráfego, o tratamento empírico dado ao trânsito passa a ser, aos poucos, substituído por uma intervenção mais técnica.

De fato a introdução da engenharia, aliada a medidas de fiscalização, vem solucionando grande parte dos problemas de trânsito.

Todavia, apesar das medidas adotadas em benefício do trânsito, pode-se dizer que conseguimos atingir satisfatoriamente apenas uma condição, ou seja, a fluidez no trânsito.

Se a fluidez é uma condição necessária para o equilíbrio do sistema viário, pode-se afirmar que a segurança é uma condição essencial.

O fato das iniciativas tomadas pela engenharia e policiamento não surtirem muito efeito em relação a segurança está diretamente ligado as reações do principal agente do sistema viário, ou seja, o homem.

Não havendo um tratamento necessário no sentido de desenvolver sua capacidade moral, intelectual etc., visando à sua melhor integração individual e social no meio em que vive, dificilmente conseguiremos compatibilizar as duas condições fundamentais do trânsito; a fluidez e a segurança.

Surge então a necessidade da introdução de um programa sistemático e contínuo de educação que envolva a população como um todo, por meio de medidas específicas.

Acreditamos que quando o policiamento, a engenharia e a educação de trânsito agirem conjuntamente, os conflitos existentes no trânsito serão significativamente minimizados e, a exemplo de outros países que já adotaram essa linha de atuação conjunta, deixaremos de figurar como recordistas mundiais em acidentes de trânsito.

Consciente da necessidade de estruturação de uma área que desenvolva trabalhos de educação para o trânsito, a Companhia de Engenharia de Tráfego investiu na capacitação de recursos humanos voltados para tal. Com essa medida, foi possível definir e implantar um programa educacional para o trânsito, envolvendo as populações infantil, jovem e adulta.

Embasado na realidade brasileira, esse programa constitui-se dos seguintes itens:

1. Formação de mão de obra para o trânsito e transportes por meio de treinamentos para - motoristas (profissionais de transporte de passageiros; de táxi, ônibus, engenheiros e técnicos de tráfego e instrutores diversos.
2. Programa de educação de trânsito nas escolas de 1º e 2º graus.
3. Programas de educação de trânsito junto à comunidade.

## Educação

Em Termos de educação de trânsito nas escolas, a Companhia de Engenharia de Tráfego iniciou a partir de 1976 uma pesquisa junto aos escolares de 1ª grau, em suas diversas faixas etárias.

O propósito dessa pesquisa foi levantar os conhecimentos dos escolares em relação ao trânsito para que se pudesse, posteriormente, desenvolver um trabalho voltado para as reais necessidades dessa população.

Os resultados dessa pesquisa revelaram um substancial conhecimento do trânsito por parte dos escolares. Esse dado norteou a elaboração de um protótipo pedagógico voltado para uma linha de formação de comportamentos e atitudes compatíveis com a realidade do trânsito e não

meramente informativa, visto que a gama de informações revelada na pesquisa inviabiliza esse processo.

O protótipo pedagógico, uma vez elaborado, foi apresentado à Secretaria de Educação do Município que passou a adotar no curriculum de sua rede escolar o Projeto Escola 1º grau.

Constituído de dois manuais para o professor, esse projeto é destinado a escolares nas faixas etárias de 7 a 11 anos e 12 a 17 anos. Seu conteúdo programático possibilita a introdução da educação de trânsito nas escolas, não como disciplina, mas como tema interdisciplinar.

Um cuidado especial na implantação desse projeto foi destinado à preparação dos professores. Considerando a ausência de literatura técnica nessa área e a necessidade de instrumental pedagógico que dinamizasse o processo de treinamento, foram desenvolvidas 13 teleaulas de 15 minutos e uma série de desenhos animados, sugerindo aos treinandos (professores) estratégias adequadas para a introdução dos temas propostos no programa.

Paralelamente à parte pedagógica, propôs-se junto à engenharia de tráfego o desenvolvimento de projetos de sinalização nas imediações de todas as escolas envolvidas no programa. Dessa forma, o aluno passa a contar também com os equipamentos de segurança em seu trajeto, o que reforça o aprendizado teórico em classe.

As sinalizações implantadas nas escolas englobam a regulamentação, orientação e advertência, obedecendo as normas técnicas da engenharia de tráfego.

Em termos de 2º grau, a Companhia de Engenharia de Tráfego, em recente convênio realizado com os Ministérios da Educação e da Justiça, vem desenvolvendo, em todo o país, uma pesquisa de fatores que levam o jovem a se envolver em acidentes de trânsito. Os resultados dessa pesquisa nortearão o projeto de Educação de Trânsito para o 2º grau no país já a partir de 1982, prevendo-se que a implantação desse projeto, atenderá uma faixa etária de 15 a 25 anos.

#### Educação de Trânsito na Comunidade

Tão fundamental quanto a educação de trânsito nas escolas é a introdução de programas educacionais junto à população.

Nesse sentido, um intenso trabalho de participação comunitária no trânsito vem sendo implantado pela CET, no município de São Paulo. Pretende-se com isso, por meio de um trabalho sistemático de conscientização transformar os hábitos inadequados em procedimentos corretos da população frente ao trânsito.

A complexidade dessa tarefa requer estratégias das mais variadas, em função da diversificação das situações que se apresentam.

A introdução de um trabalho de participação comunitária surgiu das inúmeras solicitações de melhorias de trânsito, manifestadas por ofícios, cartas, jornais, televisão, rádios etc.

Essas solicitações exigiam, por parte dos órgãos responsáveis, constantes vistorias na área questionada e muitas vezes desnecessariamente, visto que a maioria dos pedidos enviados satisfaziam apenas a interesses individuais e não coletivos.

Este fato motivou o desenvolvimento de uma metodologia de trabalho, com o objetivo de mudar o posicionamento reivindicatório individual para uma atitude participativa sociocêntrica.

O processo de mobilização comunitária desencadeia-se no momento em que a engenharia de tráfego delimita áreas que requerem intervenção no trânsito.

Antes da intervenção propriamente dita, a comunidade é mobilizada por associações representativas de classe e lideranças comunitárias. Reuniões sistemáticas são organizadas, ocasião em que são levantados e discutidos todos os problemas da área. Nessa etapa de trabalho, os desejos pessoais são cuidadosamente eliminados e o assunto passa a ser tratado de maneira a atender a maioria. Os resultados desses encontros são posteriormente analisados pela engenharia de tráfego, que os integra total ou parcialmente no projeto definitivo.

Evidentemente, o desejável seria trabalhar com toda a população usuária da região a sofrer intervenção. Como isso é impossível a prazo tolerável, além das reuniões com as lideranças, são

confeccionados folhetos explicativos que informam as mudanças a serem efetuadas. As alterações contam, ainda, com ampla divulgação via imprensa. Dessa forma, toda a população é informada, antecipadamente, a respeito do projeto a ser implantado.

O resultado desse trabalho transcende a qualquer expectativa, garantindo o sucesso de implantações e possibilitando que a comunidade passe a acompanhar e a cuidar do comportamento do trânsito no local.

É formado, naturalmente, um canal de comunicação entre comunidade e órgão de trânsito e todos os problemas que surgem são imediatamente controlados. Essa atenção dada à comunidade transforma-se num instrumental potencialmente eficaz no que diz respeito à adaptação e conscientização do homem ao meio viário.

## Treinamento

A formação e/ou aperfeiçoamento de mão-de-obra para o trânsito e transportes encontra-se ainda, no Brasil, num estágio bastante deficitário.

Algumas de nossas universidades que poderiam, a exemplo de outros países, contar com cadeiras voltadas para esse fim, abordam o problema de forma muito superficial. O mesmo acontece com a habilitação de condutores de veículos, principalmente no que tange aos profissionais.

Não se pretende com essa colocação criticar os órgãos responsáveis pela habilitação de condutores de veículos, mesmo porque o que exige nível legal é de certa forma acatado.

Todavia, o grande problema aparece no momento em que o motorista profissional passa a prestar seu serviço. Num caso bastante específico como o de transportar passageiros é que se denota e até se questiona o profissionalismo dessa mão-de-obra.

Na verdade, o que se verifica é um relativo conhecimento da máquina e da legislação de trânsito, quando de fato o papel principal de um motorista profissional de transporte de passageiros requer maiores de relacionamento humano. Daí a necessidade do aperfeiçoamento dos motoristas profissionais, em suas diversas áreas de atuação.

Dentro dessa filosofia, a Companhia de Engenharia de Tráfego vem desenvolvendo cursos de aperfeiçoamento para motoristas de transporte de passageiros. Como clientes principais, destacam-se os motoristas profissionais de ônibus e táxi.

O serviço prestado pelos motoristas de táxi na cidade de São Paulo é de grande peso e importância no sistema de transportes no município. Para se ter uma idéia, aproximadamente 40 mil desses veículos estão diariamente prestando serviços à população.

Se analisado comparativamente, esse número equivale à frota de veículos de algumas capitais brasileiras.

Comentar o nível desta contribuição ao transporte público do município de São Paulo é desnecessário. Por outro lado, grande parcela desses profissionais é constituída de elementos oriundos de outras regiões do país e, não tendo ainda se adaptado às características da cidade, acabam contribuindo para a má qualidade do transporte.

Buscando soluções para esse problema, uma das providências tomadas foi a regulamentação, por decreto municipal, de um curso para condutores de táxi. Dessa forma, para a obtenção do alvará de estacionamento e o cadastro do veículo que é concedido pela prefeitura, todos os motoristas de táxi são obrigados a apresentar um documento que comprove sua participação nos cursos desenvolvidos pela Companhia de Engenharia de Tráfego.

O propósito desses cursos é transmitir aos motoristas conhecimentos relativos ao sistema viário e à cidade, relações humanas, noções de primeiros socorros, estrutura de trabalho, legislação de trânsito etc.

A partir do momento em que o motorista de táxi é preparado para suas reais funções, ele passa a prestar um serviço condizente com a necessidade da população.

Tratamento semelhante é destinado aos profissionais de táxi é desenvolvido junto aos motoristas de ônibus urbano. Evidentemente, para os motoristas de transporte coletivo, os

treinamentos são mais diversificados e isso justifica-se pelas constantes intervenções da engenharia de tráfego que, constantemente, introduzem novos projetos de melhoria de transporte coletivo aos modelos implantados.

O aperfeiçoamento dessa mão-de-obra evidencia-se, então, como de vital importância para a segurança e fluidez no trânsito.

O programa de aperfeiçoamento de mão-de-obra para o trânsito e transportes desenvolvido pela Companhia de Engenharia de Tráfego estende-se, ainda, à preparação de engenheiros e técnicos de tráfego em suas diversas especialidades.

Com convênios realizados com órgãos federais, a tecnologia desenvolvida na cidade de São Paulo vem sendo transferida para todo o território nacional. Nosso objetivo é suprir o país de técnicos em tráfego, por um processo multiplicador, preenchendo desta forma a grande lacuna hoje existente na área de mão-de-obra especializada em trânsito/transporte.

-----  
Paulo Roberto do Amaral Barbosa  
Gerência de Comunicação Social