

A EDUCAÇÃO DE TRÂNSITO

WALDYR DE ABREU

É tão importante quanto difícil, a começar pela definição. Em nossa terra, está sempre a começar e, realmente, nunca continuando. Em geral não passa de arremedos educativos improvisados e de curta duração. Pouca importância tem merecido ser antiga obrigação legal, imposta ao Ministério da Educação, em todo país, nas escolas de ensino primário e médio, por disposição do art. 125 do Código Nacional de Trânsito. Que poderia esperar-se da educação de trânsito, quando a educação, de modo geral, atravessa profunda e interminável crise. E os horizontes permanecem sombrios. Em tais circunstâncias, quem de fato seja capaz e sincero, paralelamente aos programas gerais de educação de trânsito, sempre demorados, simultaneamente cogitará logo de outras medidas de frutos imediatos, aliás muitas delas também educativas.

As facetas da educação de trânsito são amplas e variadas — “As palavras são simples; mas sua significação é complexa, porque há muitas educações de condutores e nós as vemos e tocamos de diversos pontos de vista”, são afirmativas de W.D. Cushman, diretor executivo da conceituada Associação Americana de Educação e Segurança de Trânsito de Motoristas, sediada em Virgínia. Chega a afirmar que ninguém sabe exatamente o que é educação de trânsito. Lembra a propósito a anedota dos cegos que, pela primeira vez, parcialmente apalparam um elefante. Por

certo a interpretação de cada um dependerá dos pontos tocados e dificilmente coincidirão.¹

A bem da verdade, registre-se, com simpatia e justiça, que o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem tem sido o órgão estatal mais preocupado com a educação de trânsito, embora muito aquém do desejável. Fez editar, inclusive através do Instituto de Pesquisas Rodoviárias, com destaque a administração do incansável engenheiro Homero Rangel, algumas dezenas de trabalhos especializados, inclusive de nossa autoria. Empreendeu não raros cursos de engenharia de tráfego e de formação de patrulheiros rodoviários; assim também concursos de monografias, simpósios e concedeu bolsas de estudos. Em convênio com o Ministério da Justiça, promoveu em Brasília, dois cursos de alto nível para técnicos rodoviários e oficiais superiores das Polícias Militares e depois quatro outros cursos regionais, com alcance a todo o território nacional, para formação de instrutores. Houve também, no Rio de Janeiro, uma pesquisa de campo multidisciplinar, 24 horas por dia durante três meses, em certo trecho da rodovia Presidente Dutra, nos moldes de Primeiro Mundo, com excelentes observações. Foi financiada pelo DNER e realizada pela empresa Traficon, denominada

(1) Willian D. Cushman, *Driver Education*, in *Traffic Safety*, Illinois, 1986, Maio-Junho, p. 6/7 e 25/26.

Operação Alfa. Nestas atividades tivemos freqüente participação, embora discreta. Maiores esclarecimentos nos dados levantados podem ser colhidos, por certo, na sede daquele departamento.

Todas as iniciativas referidas ocorreram na década de 70. Embora promissoras não chegaram a empolgar a contento, nem o público em geral, nem mesmo os setores profissionais pertinentes, o que é ainda mais incompreensível. Mas o pior é que os programas empreendidos não tiveram continuidade. À semelhança ocorreu, pouco depois, com os Cursos de Direção Defensiva, a partir do pioneiro em nossa terra, promovido pelo pertinaz professor Sebastião Augusto, da Consultoria de Prevenção de Acidentes do Rio de Janeiro e em seguida realizados em muito maior escala pelo SENAI. Surpreendentemente, foram recebidos com indiferença pelas companhias de seguro, auto-escolas e as próprias associações automobilísticas, em geral mais interessadas em atividades secundárias comerciais. Muito diverso do que se passa em muitos países, a exemplo dos EUA, Inglaterra e Itália, onde essas prestigiosas sociedades civis, Automóveis Clubes e Tourings até recebem incumbências oficiais e se destacam pelo alto nível de seus centros de estudos, com freqüentes e oportunas publicações especializadas. Entre nós, iniciativa merecedora de menção tem sido a *Shell responde*, uma coleção que se aproxima de 30 fascículos, com bons ensinamentos de prevenção de acidentes, divulgados em grandes tiragens. É pena que as publicações estão se tornando mais espaçadas. Em 1988, no Rio de Janeiro, ainda a Shell do Brasil e "O Globo" foram os principais promotores do I Fórum Internacional Sobre Segurança de Trânsito, que agitou questões relevantes, mas sem maiores conseqüências. Ultimamente a Volvo do Brasil vem realizando pequenos congressos,

concursos de trabalhos especializados com prêmios e publica uma revista — *Eu Rodo*. Mas procede de forma pouco democrática, na aceitação de críticas, mesmo para aprimorar o nível técnico de seus trabalhos, e até reluta em conceder simples apartes, sempre previamente censurados, nas reuniões promovidas. É prática condenável, embora não rara, que inibe os melhores resultados destes encontros, como troca de idéias e conhecimentos, e só servem às promoções pessoais ou de empresas. Mais discretas e positivas têm sido as iniciativas de algumas empresas, em geral multinacionais, no sentido de aprimorar o nível de habilidade no trânsito, não só de seus motoristas, como dos demais funcionários e até dos familiares.

Ainda de resultados pouco expressivos têm sido as Campanhas Executivas de Trânsito, tornadas obrigatórias pelo art. 124 do Código Nacional de Trânsito, há cerca de três décadas. Em geral, o grande público, no máximo é alcançado por pretensas frases de efeito, ou publicidade de cenas trágicas e sangrentas, em acidentes. Apenas provocam processos psicológicos de recusa e esquecimento, além de horror, quando não sejam logo ensinados os procedimentos preventivos certos. Ao tempo da crise do petróleo, o Ministério da Justiça e o DNER empreenderam uma milionária campanha em todo o país. Ficou a cargo de poderosa empresa privada de publicidade. Entretanto, sem arrimar-se em técnicos especializados no tema, suas mensagens incorreram em parecidos senões, imperdoáveis e até perigosos, ao ensinar práticas erradas. Mesmo sofrendo nossa modesta mas enérgica crítica em discussões e entrevistas na imprensa, pouco chegou a ser corrigido. E apenas veiculávamos a lição de mestres, principalmente as conclusões de então recente e autorizado trabalho de um grupo internacional, da prestigiosa O.C.D.E.,

sediada em Paris.² A campanha foi insistente e ruidosa, pelas formas de comunicação mais sofisticadas, mas de poucos resultados, ignorando a observação de que a energia do fogo depende da chama e não da fumaça.

Não esqueçamos também que as campanhas são meios de comunicação de massa, de efeitos difíceis de medir, pela diversidade das variáveis intercorrentes. Seus possíveis resultados têm efeitos limitados e valem como terapia de choque. Têm apenas valor acessório à real e persistente educação de trânsito. Esta “deve começar no jardim da infância e continuar através das escolas secundárias e vocacionais, com um currículo determinado e um conjunto mínimo de lições, de acordo com a proeminente Organização Européia de Segurança de Tráfego”, é advertência da conceituada *Prévention Routière Internationale*. Pela trágica letalidade que acomete a adolescência, a P.R.I. referida, acentua que os estudantes de cursos superiores e secundários devem ser alcançados por “medidas psicológicas educacionais para motivá-los em favor de um procedimento ajustável ao trânsito. Também sugere que a educação de motoristas deva ser enfatizada nas forças armadas”. Estas e outras sugestões foram oferecidas às Nações Unidas tendo em vista o Ano Internacional da Juventude comemorado em 1985.³ Acrescente-se a relevância da direção defensiva voluntária, estimulada por todos os meios e da direção defensiva obrigatória, como forma de reaver a perda ou suspensão da habilitação de motorista, ou em reciclagens exigíveis a adolescen-

tes e motoristas com mais de 65 anos. Nesta fase da terceira idade os perigos vão crescendo e podem assemelhar-se aos da adolescência, embora por causas diferentes. Estes cuidados ainda estão deixando muito a desejar em nossa terra.

A educação de trânsito assume, não raro, caráter bem doutrinário, com efeitos positivos incontestáveis. Mas é de ação lenta e mais eficaz na formação de uma ética de trânsito, difícil de ser alcançada ou mantida em países de menor nível de civilização. Convém, por isso, que a feição teórica e objetiva se complementem. Há mais de 30 anos advertia Dante Guerrieri, em conhecida obra didática italiana, que “além de se dar ao educando o saber como atravessar uma rua, é mister ensinar-lhe também a razão do comportamento que deve ter no uso dela. Uma vez que ele desde cedo haja assimilado tal ensinamento, a observância dos justos comportamentos se tornará automática e instintiva. Precisa conhecer também e, sobretudo, qual é o comportamento estabelecido para os outros usuários: o aluno necessita, em substância, inserir-se na via pública com um perfeito conhecimento do harmonioso sistema criado pelo legislador”.⁴ E em nosso entender ainda prevenir-se das possíveis desarmonias, o que é destacada preocupação da direção defensiva integral, de máximo alcance.⁵ Sempre que possível, cooperar e nunca competir. Deixe-se esta última atuação para o esporte automobilístico, com objetivo e regras bem particulares. Obra clássica publicada pelo prestigioso *American Automobile Association*, dá arrimo ao nosso entendimento. — “Um dos fundamentais propósitos da educação de motoristas é torná-los mais atentos quanto ao que os

(2) Organisation de Coopération et de Développement Économique, *Campagnes de Sécurité Routière, Calcul et Évaluation*, Paris, 1971, p. 57/61.

(3) P.R.I., *European Group Urges Better Training for Young Drivers*, in *Traffic Safety*, Illinois, 1983, Set-Out., p. 20/27/28.

(4) Dante Guerrieri *Educazione Stradale*, Milano, Ed. Domus, 1962, p. 7.

(5) Waldyr de Abreu, *Direção Defensiva Integral*, Rio, Interciência, 1989.

rodeia. Estes elementos devem influenciar sua escolha de velocidade e posição na via pública. Outros amplos propósitos são ajudar o educando a desenvolver sua sabedoria e perícia para tornar-se um seguro e eficiente usuário do sistema viário de transporte. Estes conhecimentos e habilidades lhe são necessários como condutor de veículo motorizado, pedestre, passageiro ou ciclista".⁶

Como se vê, é manifesta a tendência da educação em assumir um sentido acentuadamente objetivo. Principalmente em livros oficiais editados, em grandes tiragens a preços subsidiados em países de maior consciência nestas questões, como exemplarmente na Inglaterra e Nova Zelândia. Igualmente nas publicações de renomadas associações, qual a *Sociedade Real de Prevenção de Acidentes (ROSPA)* na Inglaterra, a *Prévention Routière*, em França e Luxemburgo, o *National Safety Council* e o *Traffic Institute*, nos EUA. A ênfase desta orientação pragmática é maior na primeira infância, já antes da idade pré-escolar, e alcança o 2.º grau. A lição dos maiores psicólogos modernos é a de que se deve incutir na mais tenra idade infantil o sentimento de segurança pessoal, de que muito dependerá por todo o futuro; o espírito de prevenção de acidentes, que nos é indispensável para sempre.⁷ Esta educação difere evidentemente em cada fase da vida do educando, em consideração aos perigos característicos de cada faixa etária. Por exemplo, de 5 a 9 anos são as crianças sobretudo vítimas de atropelamentos; dos 10 aos 14 anos, de acidentes como ciclistas; enfim enquanto dura a adolescência e até, não raro, aos 23 ou 24

anos, os maiores riscos da imaturidade estão ao volante dos automotores.

Em tudo isso é fundamental, mas não devidamente considerada, a formação eficaz de professores, em vista a natureza de quem recebe os ensinamentos. Por exemplo, que as crianças, nos primeiros anos de vida, não são *pequenos adultos*, como não raro se pensa. Vêm e ouvem de forma algo diferente da nossa, como também diversas são suas interpretações. Há extrema importância quanto aos professores que irão preparar os instrutores de motoristas, amadores ou principalmente profissionais, com aprendizagem ainda pertinente à acomodação de passageiros e arrumação de mercadorias. Esta preocupação tem sido revelada em encontros internacionais de elevado nível. Assim foi em maio de 1990, no Rio de Janeiro, durante o XXII Congresso Mundial da União Internacional de Transporte Rodoviário (IRU). A questão da satisfatória formação de instrutores foi enfatizada pelo esclarecido professor holandês E. Van de Vosse. A seu ver, a tarefa é de máxima prioridade, sem o que se reduzirá a nada todo o esforço de segurança. A referida IRU, como ajuda, editou bem elaborado manual, focalizando os mais variados itens de segurança.⁸ Em países de Primeiro Mundo, já realizam vários cursos com esse objetivo de formação de professores de instrutores, como também há excelentes publicações no mesmo sentido.

Poderíamos encerrar estes complexos temas com a sábia lição do lúcido Ministro A. T. Vanderbilt, da Corte Suprema de Nova Jersey — "Educação, incessante educação, é naturalmente a única completa solução do problema; mas enquanto ela vai avançando, teremos sempre que contar com a efetiva

⁽⁶⁾ American Automobile Association, *Sportsmanlike Driving*, New York, McGraw-Hill, 9.ª ed. 1986, p. 4/5.

⁽⁷⁾ Philippe Gravel, *L'Enfant et L'Automobile in L'Automobile et L'Homme*, Paris, SPES, 1968, p. 143/145.

⁽⁸⁾ International Road Transport Union, *La Formation du Conducteur Professionnel*, Genève, IRU, 1986, p. 157.

aplicação da lei".⁹ Esta também tem função educativa para o transgressor e os que a assistem. Contanto seja satisfatoriamente exercida, a partir do infracionamento. Ao contrário, converte-se em insuperável fator de deseducação de trânsito, se não se dá conforme a lei. As sanções devem ser aplicadas com a máxima lisura e rigor adequado, como também energeticamente reprimidos os infracomportamentos maliciosamente incorretos ou desidiosos. A Administração Pública, a partir do policial de trânsito na via pública, deve primar pela correção e presteza. Sem o que a melhor legislação será anulada ou gravemente comprometida.

Voltemos à educação, incessante educação, acima preconizada. Para ser "a completa solução do problema", como entende o magistrado Vanderbilt, terá que ser bem objetiva, regular e sem esmorecimentos. Nos próprios EUA, por razões econômicas, já perde eficácia parcial, nos currículos escolares dos adolescentes. É o que assinala o especialista Mick Hans. Ressalta que a infortunistica no trânsito persiste em

declínio em sua terra, em virtude de novas técnicas automotivas, melhoria das estradas, menos abuso de ingestão alcoólica, uso de cinto de segurança, etc. Mas "os motoristas jovens estão ocupando ampla desproporção como vítimas dos acidentes mortais". Supõe seja assim pelo retraimento da educação de trânsito escolar de boa qualidade, com a concessão de habilitações graduais de motoristas e motociclistas a adolescentes, a partir de 16 anos de idade. A alternativa da habilitação pelas auto-escolas não oferece os mesmos padrões de segurança, constituindo grave fator de acidentes.

No Brasil, trinta anos se passaram em branco, ou quase, da obrigatoriedade da educação de trânsito estipulada pelo vigente CNT, nos cursos de 1.º e 2.º grau. O que se poderá pretender de melhor quanto ao novo código? Enquanto a educação de trânsito escolar permaneça nula ou deficiente, talvez menos difícil seja exigir-se muito maior qualificação das auto-escolas e de todos os cursos de reciclagem e recuperação legalmente exigíveis. O projetado sistema de pontuação, no futuro código, pode ser um bom arrimo, se o soubermos aproveitar.

⁽⁹⁾ Arthur T. Vanderbilt, in *Vehicle Traffic Law*, Edwart Fisher e Robert Reeder, Illionis, The Traffic Institute, 1975, p. 31.