

95/I

UNIVERSIDADE DO RIO DE JANEIRO - UNI-RIO
CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS
ESCOLA DE EDUCAÇÃO

EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO

por

ELIZAMAR MAROTTI

- Orientação:

Prof.^a Vilma Barbosa Soares

Rio de Janeiro

1995

UNIVERSIDADE DO RIO DE JANEIRO - UNI-RIO
CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS
ESCOLA DE EDUCAÇÃO

EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO

Trabalho de conclusão de curso apresentado à Universidade do Rio de Janeiro (UNI-RIO) para obtenção da graduação em Pedagogia.

Rio de Janeiro

1995

AGRADECIMENTOS

À professora Vilma Barbosa Soares, orientadora desta monografia, cujo apoio foi muito importante para a realização deste trabalho.

Aos professores do curso de pedagogia da Uni-Rio, que nos enriqueceram com seus conhecimentos.

Ao meu marido Alúcio pela paciência e boa vontade em me ajudar na confecção do meu trabalho.

E, finalmente, aos meus filhos, que nos dão força para seguir em frente.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO

CAPÍTULO I - Falta de educação

CAPÍTULO II - É possível mudar

CAPÍTULO III - Sinalização deficiente

CAPÍTULO IV - Carros mal dirigidos

CAPÍTULO V - Pontos de vista

CAPÍTULO VI - Caos no trânsito

CONCLUSÃO

BIBLIOGRAFIA

Introdução

Este trabalho trata da importância da educação no trânsito. O trânsito é parte integrante de qualquer sociedade moderna; requer comportamentos predefinidos (respeito aos sinais e as sinalizações, limite de velocidade nas cidades e nas estradas, etc) para que se evitem conflitos.

Penso que, no Brasil, esses comportamentos em geral não são conhecidos ou não são respeitados, apesar da legislação, que de fato existe. Qual o motivo desta atitude?

O papel da educação no trânsito no país fica a cargo, pelo menos teoricamente, das auto-escolas, ao lado de campanhas institucionais pelos órgãos públicos (Detran, Contran, Cet-Rio, etc). A julgar pelo trânsito, vemos que esse papel não está sendo cumprido satisfatoriamente. Os motoristas colocam-se acima das regras convencionais; só as suas valem. Sentem-se como "todos-poderosos", fazendo o que bem entendem; parece que seu poder é proporcional ao tamanho de seu veículo (basta ver como dirige um motorista de ônibus no Rio de Janeiro).

Os instrutores de auto-escola se preocupam primordialmente com a parte técnica da condução do veículo, interessando-se apenas o mínimo necessário em ensinar regras de trânsito e de comportamento; não têm uma preparação adequada à importância de sua tarefa de educador; nem mesmo

têm consciência de tal importância, em geral. O problema é agravado pela falta de punição aos infratores, quando se tem uma polícia despreparada e mal remunerada que muitas vezes se deixa subornar, não educando e nem punindo, e pela ineficiência da justiça, que não manda para a cadeia os assassinos do trânsito.

O trânsito, então, se torna um transtorno muito maior do que um simples "engarrafamento", tornando os motoristas, ao invés de concidadãos, inimigos uns dos outros. Essa situação gera comportamentos agressivos, por vezes até resultando em mortes, nem sempre relacionadas diretamente com o acidente propriamente dito. Passa, então, a representar um perigo para quem está dentro e fora dos veículos.

Assim, cabe à educação a tarefa de educar e reeducar o cidadão para a condução de um veículo automotor, apelando para seu lado humano e racional através de campanhas de conscientização veiculadas nos diversos meios de comunicação, como rádio e televisão, e do ensino, em todos os níveis. Essa tarefa visaria buscar a transformação do comportamento do cidadão, modificando, com isso, o quadro caótico que se nos apresenta o comportamento no trânsito nos dias de hoje. Os exames de habilitação devem ser atualizados, levando em conta a atual situação do trânsito. Os órgãos de trânsito devem ser moralizados, para que se acabe com a vergonha das carteiras de motorista compradas. Isso sem falar na ajuda valiosa que seria a melhoria geral do ensino no Brasil. E porque não também a educação para a socialização nas próprias escolas?

Além disso, não devemos deixar de lado a importância do sistema de punição e reeducação, que mostrou ser importantíssimo em países com problemas semelhantes aos nossos há alguns anos atrás, como o Japão.

Dessa maneira, ao alcançarmos um padrão de comportamento que priorize a vida humana e a valorização da qualidade de vida, em detrimento da pressa, estaremos contribuindo decisivamente para o fim da desonrosa situação de país recordista em acidentes e mortes no trânsito. Tornaremos dessa forma o ato de dirigir um prazer maior, e chegaremos mais perto do tão almejado "Primeiro Mundo". Que não é perfeito, tem acidentes e infrações, mas tem um nível de conscientização muito maior e estatísticas de acidentes muito menor que o nosso, além de uma punição em geral bem mais severa.

Capítulo I

Falta de educação

O comportamento no trânsito no Rio de Janeiro apresenta características de uma guerra urbana. Motoristas xingando-se uns aos outros, fazendo gestos obscenos e partindo até para o confronto físico, podendo-se até ocorrerem mortes por agressão direta, além das mortes por acidente. Deveria haver mais respeito mútuo, organização, educação, enfim, as pessoas deveriam pensar que não estão sozinhas, mas sim que existem outras pessoas no mesmo lugar e com o mesmo direito de usar as ruas da cidade.

Como mudar esta situação? Precisamos de medidas urgentes, não só no sentido de maior controle e punição de infrações, mas também no sentido de uma maior conscientização do ser humano, enquanto cidadão. E isto é possível com a educação, tanto a educação de base (na escola primária, secundária, técnica, universidades) como a educação específica (auto-escola, campanhas institucionais de trânsito e prevenção de acidentes), além da educação familiar (que também deve ser considerada).

A falta de educação é explícita no trânsito; muitas pessoas se sentem com o poder nas mãos, quando estão dentro de seu carro, a ninguém ouvem, ninguém pode opinar, elas são donas de tudo e, conseqüentemente, da vida dos outros que as cercam. Parece ser resultado de uma complexa situação psicológica em que os motoristas buscam curar suas frustrações a bordo de seus bólidos, mostram-se velozes, ágeis, habilidosos, até que se envolvem em acidentes, levando também a vida de pessoas inocentes, que não têm culpa de seus problemas. Alguns motoristas, inclusive, mudam

totalmente o comportamento quando estão em frente ao volante de um automóvel.

Existe um desenho animado clássico do personagem Pateta que ilustra bem essa situação. Na vida normal, é um cidadão pacato, calmo, mas quando dirige, se torna um louco, um "capeta", chegando até a apresentar chifres. Enfrenta todos ao seu redor, não se importando nem um pouco com os outros. O motorista precisa ter consciência de que no trânsito existem regras, leis, sinalizações, que são para todos, devem ser respeitadas, pois, caso contrário, podem ser os maiores prejudicados, pagando com a própria vida. O respeito às leis garante um trânsito mais tranquilo para todos.

A orientação que seguiremos terá base no livro "Sinal verde para um trânsito feliz", de Eliana Sabino, que propõe que "dirigir é um privilégio que impõe certos deveres a quem o exerce". O trabalho se baseia na conscientização do motorista, procurando despertar nele o sentido de responsabilidade e respeito às regras e à vida alheia (e à própria).

Entretanto, penso que é necessário, ao lado da conscientização dos agentes envolvidos no trânsito, um trabalho sério de controle e punição aos infratores. Problema semelhante viveu o Japão, que tinha problemas de trânsito semelhantes aos nossos. "A falta de dispositivos básicos, como semáforos, placas e 'guard-rails', aliada à indisciplina dos motoristas, gerava (no Japão) 16.000 mortes a cada doze meses. Vinte e cinco anos depois, o trânsito japonês mudou muito. Campanhas de educação incisivas e

participação da iniciativa privada reduziram as mortes ao total anual de 11.000 - apesar de a frota ter crescido 238% em duas décadas. Hoje, o país tem 65 milhões de veículos e 60 milhões de habilitados circulando por uma rede viária de 1 milhão de quilômetros. Para manter esses três componentes em harmonia, governo e organizações civis investem 172 milhões de dólares anuais (o Estado participa com apenas 11% desse total)". A declaração é de Cristiane Segatto, em entrevista na revista Quatro Rodas, edição de setembro de 1994, com o presidente do Conselho de Ciência do Tráfego do Japão, Seimi Tominaga. Essa entrevista será utilizada para mostrar o que se pode fazer na questão da reeducação dos motoristas.

No que se refere à educação básica, seguiremos as propostas do Projeto Sala de Aula, que faz parte do Programa de Educação de Trânsito na Escola, um trabalho conjunto da Secretaria Municipal de Transportes, da Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, da Companhia de Engenharia de Tráfego - CET RIO - e do Centro de Educação para o Trânsito - CED. Propõe o projeto que "humanizar as relações do trânsito significa criar uma nova cultura de trânsito, onde todos sejam beneficiados por um convívio social que assegure a diminuição da violência e acidentes, que promova o respeito pela vida. Criar uma cultura de trânsito compreende, fundamentalmente, o trabalho de EDUCAÇÃO. E é preciso começar desde cedo, pela criança. A internalização de conceitos, a conscientização da necessidade do atendimento às regras de trânsito e a incorporação de comportamentos adequados são processos que se realizam de forma gradativa e a longo prazo, o que é inerente a todo processo de educação. A ESCOLA é um espaço precioso para

a formação de pedestres, futuros motoristas, agentes de trânsito e sobretudo de cidadãos conscientes de direitos e deveres.

Com relação às propostas pedagógicas, diz que "a formação de valores e comportamentos adequados à segurança individual e coletiva não se dá pela mera memorização de regras de trânsito. O processo educativo se realiza por meio da PARTICIPAÇÃO ATIVA do aluno em atividades que o convidem a observar o meio, a pensar sobre a realidade, a conquistar conhecimentos que o tornem capaz de decidir sobre as respostas mais adequadas às situações-problemas com as quais se deparar".

"O processo de educação para o trânsito deve partir da EXPERIÊNCIA COTIDIANA que as crianças começam a viver: desde cedo, vivenciam deslocamentos, desenvolvendo-se em termos de ORIENTAÇÃO ESPACIAL; participam de situações de conflito de interesses que implicam na formação de VALORES e na instituição de REGRAS DE CONVIVÊNCIA e representações".

Assim, cabe à educação, para poder explorar não só o significado de sua existência, mas também sua condição humana. Sem dúvida, a educação no Brasil, atualmente, ainda está muito longe de ser ideal para formar cidadãos para o país; ela está muito impregnada de teorias que tentam solucionar os problemas, mas que têm tido pouca aplicação prática. Há que se buscar soluções que possam ter implementação prática. A educação deve estar voltada para o ser humano.

A educação ideal deve ser aquela que preserve a liberdade dos indivíduos em solucionar as suas dúvidas. É aquela que relaciona a ação à prática. Vale a pena dar liberdade para que as pessoas possam se expressar.

A escola precisa estar voltada para a realidade social, promovendo mudanças para a construção de um futuro melhor para todos.

Pode parecer utópico falar de liberdade e dignidade na educação, diante de um quadro de desesperança que hoje encontramos no Brasil. Porém, se ficarmos de braços cruzados, só nos restará assistir a nossa falência social e, a partir daí, todos nós nos sentiremos culpados. Fórmula perfeita, que solucione todos os problemas educacionais não existe, todos sabemos. É preciso, no entanto, que nos questionemos a respeito do papel da educação.

Fazendo uma ponte da situação acima descrita com a situação de falta de educação no trânsito, deve-se, também, relacionar a vivência do dia-a-dia no trânsito com as teorias sócio- psicológicas e filosóficas, que visam à reflexão sobre os fatos mais comuns do cotidiano, como avançar sinais, discutir no trânsito, desrespeitar leis de trânsito, entre outros fatos que estão inseridos no contexto histórico-social. Isso tudo demonstra um grande desrespeito à vida humana.

O ser humano está sempre em busca de convicções que sustentem a sua existência, e na maioria das vezes resultam em explicações que fazem

parte do processo educacional. Tanto em nome da liberdade como da dignidade, a teoria falha em implementar estes dois princípios na prática. Em respeito à existência humana, é preciso dar algum significado à educação, para que ela dê bons frutos e, acima de tudo, respeitar a condição humana, através do questionamento e da reflexão, e a manutenção da dignidade na formação de verdadeiros cidadãos pensantes.

Na tentativa de exemplificar maneiras de modificação de comportamentos, analisarei comportamentos específicos, buscando as suas causas. O motorista que não dá passagem a ninguém, que anda armado, que dirige bêbado, que não respeita os idosos, que já não tem reflexos como antes...

Capítulo II

É possível mudar

O presidente do conselho de ciências de tráfego japonês conta os segredos das campanhas que mudaram o comportamento dos motoristas nos últimos 25 anos. Quando visitou o Brasil pela primeira vez, em 1969, então diretor da agência nacional de trânsito do Japão, Seimi Tominaga, espantou-se com a ausência da fase amarela dos semáforos cariocas e com nossa pobre infra-estrutura voltada ao trânsito no Japão, entretanto, a situação não era muito diferente. A falta de dispositivos básicos, como semáforos, placas e acostamento, aliada à indisciplina dos motoristas, gerava 16.000 mortes a cada doze meses. Vinte e cinco anos depois, o trânsito japonês mudou muito. Campanhas de educação incisivas e participação da iniciativa privada reduziram as mortes ao total anual de 11.000, apesar de a frota ter totalizado 238% em duas décadas.

Hoje, o país tem 65 milhões de veículos e 60 milhões de habilitados circulando por uma rede viária de 2 milhão de quilômetros. Para manter esses três componentes em harmonia, governo e organizações civis investem, 72 milhões de dólares anuais (o Estado contribui com apenas 11% deste total). Orquestrando o salto de qualidade do trânsito japonês, Tominaga acumula 35 anos de experiência e muitas histórias para contar. Ele preside o Conselho de Ciências de Tráfego japonês (entidade formada por oitocentas pessoas em todo o país), há quatro anos..

Orgulhoso por ter completado 78 anos sem jamais ter se envolvido em um acidente, Tominaga passa seus domingos jogando golfe nas

redondezas de Tóquio.... Em maio do ano passado (1994), ele voltou ao Brasil para participar do 13º congresso da Associação Internacional para Acidentes e Medicina de Tráfego, em São Paulo. Novamente se surpreendeu. Desta vez com a excessiva velocidade desenvolvida pelos carros na cidade.

A revista Quatro Rodas fez uma entrevista com ele..

Quatro-Rodas- O Japão é apontado como um exemplo de sucesso em educação para o trânsito. Qual o segredo deste êxito?

Tominaga- Na verdade, é o conjunto de duas coisas. As pessoas são disciplinadas e as leis e punições, eficientes. Uma das chaves para este sucesso foi termos transferido a experiência dos círculos de Controle de Qualidade(C.C) para as questões de trânsito. Criados na década de 70 para tornar os produtos japoneses mais competitivos, hoje esses grupos reúnem funcionários de empresas para discutir e resolver problemas do dia-a-dia, inclusive os de tráfego. Além disso, toda empresa com frota superior a cinco carros deve ter um funcionário responsável pelo trânsito. Reduzir acidentes também é um grande desafio para a polícia. O delegado - chefe de cada distrito se considera responsável pelo número de mortes na sua região e se empenha em reverter um quadro negativo.

Quatro-Rodas- Toda a população participa desse processo?

Tominaga-- Os funcionários das empresas participam de forma voluntária, anotando, por exemplo, se determinado cruzamento é perigoso ou se falta passarela nos trechos que costumam percorrer. Há ainda uma peculiaridade. A sanção social é extremamente poderosa no Japão. A sociedade marginaliza o indivíduo que provoca um acidente.

Quatro-Rodas- Quando começou este processo de educação?

Tominaga- Na década de 70. Naquela época, as vias não tinham meio-fio e os motoristas desrespeitavam até as mãos de direção. Tivemos de criar um regulamento proibindo que os carros invadissem a pista oposta. Nosso trânsito era motivo de piada desde a ocupação americana, após a Segunda Guerra Mundial. "No Japão, a mão não é direita nem esquerda. É no meio", diziam os soldados que apelidaram os táxis de Kamikase, fazendo uma referência aos aviadores suicidas. Felizmente, conseguimos reeducar também os taxistas.

Quatro-Rodas- Como foi organizado o plano-quinquenal para resolver os maiores problemas do trânsito?

Tominaga- Há vinte e cinco anos, criamos uma lei para subsidiar a segurança no trânsito. Investimos maciçamente em semáforos, placas, pintura de faixas sobre o asfalto e guard-rails. O objetivo desse plano era cortar pela metade o número de óbitos. E realmente conseguimos. A média de 16.000 caiu nove anos depois, para 8.000, infelizmente, em 1993 esse número subiu e chegou a

casa dos 11.000. Agora, nossa meta é retornar aos níveis registrados em 1979.

Quatro-Rodas- Por que os acidentes ganharam novo fôlego e aumentaram?

Tominaga- Hoje o país é mais rico e os jovens têm fácil acesso aos carros e motocicletas. Como são normalmente impulsivos, o número de acidentes aumenta. Para combater esse ímpeto dos jovens, criamos a carteira de habilitação provisória. Os motoristas passa por um ano de experiência e só depois desse período recebe a habilitação permanente.

Quatro-Rodas- A estratégia funciona?

Tominaga- Sim. Para completar, desde maio, os candidatos à habilitação assistem um curso de primeiros socorros. Curiosamente ocorreu uma mudança no comportamento destes motoristas. Notamos que se tornaram muito menos agressivo. Talvez porque, depois das aulas, as pessoas passaram a se colocar no lugar das outras. Afinal, em uma emergência, não poderão ajudar a si mesmas, fazendo uma massagem cardíaca.

Quatro-Rodas- A partir de que idade os estudantes começam a lidar com as questões do trânsito na escolas?

Tominaga- O aprendizado começa no primário. As crianças menores prestam atenção e obedecem as regras. Já no 2º grau, os alunos não se interessam

tanto e o trabalho se torna difícil. Como os jovens podem dirigir motos aos 16 anos, os acidentes nesta faixa etária aumentaram. Para combatê-los as escolas criaram os três não: "Não tirar habilitação para moto, não dirigir moto e não querer moto".

Quatro-Rodas- Qual é a infração mais duramente penalizada no Japão?

Tominaga- Dirigir alcoolizado. Dentro do nosso sistema de punições por pontuação, essa infração vale seis. Ao tirar a carteira, o saldo do motorista está zebado. À medida que infringe a lei, a soma aumenta. Ao completar seis pontos, sua carteira é suspensa. Se chegar aos quinze, perde a habilitação definitivamente.

Quatro-Rodas- Como funciona o processo de habilitação?

Tominaga- As auto-escolas precisam ter uma área de 8.000 m para simular situações de trânsito. Os motoristas passam por 40 horas de treinamento prático e teórico, num processo que custa US\$2.500 ao candidato à carteira. Para licenciar o veículo é preciso pagar mais US\$3.000 a cada dois anos. Para completar, uma determinação única no mundo obriga o proprietário a provar que tem onde guardar o carro. Eu considero essa norma um exagero, mas demonstra que a população precisa arcar com o ônus de possuir um automóvel.

Quatro- Rodas- A partir de que idade os jovens podem dirigir?

Tominaga- Aos 18 anos podem habilitar para carros e aos 16 anos para motos. Na França, o adolescente já pode guiar sob tutela dos pais ou responsáveis nessa idade, porque o novo motorista tem tempo suficiente para familiarizar-se com as dificuldades do tráfego.

Quatro- Rodas- Que soluções japonesas podem ser implantadas nas grandes capitais brasileiras para iniciar um processo de conscientização?

Tominaga- As autoridades de trânsito deveriam ter um cadastramento completo de todos os habilitados. No Japão, cada motorista tem toda a sua vida registrada nos computadores. Não há como escapar. Todas as infrações são anotadas e punidas.

Quatro-Rodas- Qual é a relação entre frota de veículos, densidade demográfica e tamanho das cidades japonesas? Como é possível melhorar o trânsito num país onde falta espaço?

Tominaga- Temos 65 milhões de habilitados. Pode parecer paradoxal, mas exatamente porque o trânsito em Tóquio é intenso e moroso, os carros não desenvolvem velocidade altas e, por isso, o número de acidentes é reduzido.

Quatro-Rodas- Qual é o número médio de acidentes causados por alcoolismo a cada ano nas ruas japonesas?

Tominaga- Apenas 8% das mortes em acidentes de trânsito são causados por embriaguez. Estes acidentes, no entanto, são os mais espetaculares. É proibido ingerir sequer uma gota de álcool. Na medição por bafômetro, permite-se até 0,25 mg de álcool para cada litro de ar expirado. Em qualquer uma das hipóteses, se passar dos limites estabelecidos, o motorista recebe a dupla penalidade de pontos e multa. Em caso de embriaguez total, a carteira é imediatamente cassada. Um problema muito peculiar ao Japão são as máquinas que comercializam bebidas alcoólicas na maioria das nossas estradas, Apesar da lei proibir sua venda a pessoas menores de 20 anos, é impossível controlar esse consumo facilitado.

Quatro-Rodas - Existem algumas medidas práticas para evitar que os motoristas dirijam embriagados?

Tominaga - A proibição de dirigir embriagado é levada tão a sério que surgiu um novo ramo de negócio, os chamados motoristas substitutos, Acionada por telefone, uma dupla leva o carro e o proprietário para casa.

Capítulo III

Sinalização deficiente

Um labirinto chamado Rio de Janeiro. Mal sinalizada, a cidade, que já foi modelo nesta área nos anos 70, enfrenta hoje problemas de orientação no trânsito. As placas, além de insuficientes, muitas vezes são confusas. Além disso, é comum encontrar-mos pichações e buracos de tiros, o que demonstra que nem o próprio carioca zela pelo seu conforto. “Às vezes, me sinto uma turista na cidade em que nasci” confessa a estudante Maribel Suarez, do Méier, que em eventuais idas à Zona Sul chega a seguir ônibus, apesar do caminho mais longo, para não correr o risco de se perder.

Se para o morador do Rio de Janeiro já é difícil, para o visitante a situação se agrava. “A única vantagem é que a geografia da cidade pode servir de referência. As praias e as montanhas acabam valendo mais do que qualquer placa” observa o comerciante paulista Reinaldo dos Santos, que veio ao Rio a passeio com a família. De Copacabana ao Pão de Açúcar, no bairro vizinho da Urca, Reinaldo parou três vezes para pedir informações.

Casos conhecidos de desinformação no trânsito estão distribuídos por todas as regiões. Entre Leblon e Gávea, logo depois do hospital Miguel Couto, não há qualquer tipo de indicação para quem deseja chegar à Barra da Tijuca. A avenida Presidente Vargas também foi esquecida na saída do túnel Santa Bárbara; quem não conhece a região tem muitas chances de se perder, indo em direção ao cais do porto.

“As deficiências na orientação aos motoristas não significam apenas desconforto. A correção destes erros provocaria também a redução dos custos operacionais, explica o engenheiro de transportes Fernando MacDowell. Em diversos pontos do tráfego carioca estão distribuídas verdadeiras pérolas. Além de constantes erros de português, há situações cômicas. “No Aterro do Flamengo, por exemplo, apesar do material especial, à prova de pichação, algumas agressões persistem. Numa das placas, encobertas por um *spray* verde, vê-se a melancólica mensagem ‘Preserve a sinalização’”.

Na Barra da Tijuca, a situação é diferente do resto da cidade. Depois das obras de duplicação e da instalação de sinais luminosos na Avenida das Américas, o bairro passou a ser um dos mais bem sinalizados do Rio. A tortura, dessa vez, passou a ser a poluição visual. Há excesso de placas. Se, por um lado, os motoristas passaram a ter menos chances de se perder, agora são obrigados a apreciar publicidades e mensagens *educativas* do tipo “Ame a Barra”, espalhadas por toda a extensão da autopista. “O motorista está mais preocupado em saber se tem que entrar à direita ou à esquerda”, opina Mac Dowell, que admite, no entanto, a boa intenção da iniciativa.

A Companhia de Engenharia de Tráfego (CET-Rio), maior responsável pela sinalização, pretende adquirir em breve um novo sistema de informação ao motorista, o que incluirá 139 sinais inteligentes, facilitando a vida dos motoristas. As melhorias são feitas hoje em áreas que estão sendo

reformadas ou construídas, como é o caso da Barra da Tijuca e da Linha Vermelha.

A pressa ameaça os pedestres e quem dirige. Motoristas e pedestres não são os únicos culpados pelos acidentes de trânsito. Muitas vezes, a sinalização deficiente pode induzir as pessoas a agir com imprudência e a causar atropelamentos ou colisões. Uma tese de mestrado defendida na Coordenação de Programas de Pós-Graduação em Engenharia (COPPE), da UFRJ, mostra que vários sinais exclusivos para a travessia de pedestres são sub-utilizados e, portanto, acabam sendo ignorados ou provocando acidentes. O estudo, feito pela engenheira Maria Cláudia Lameira Garcia, é sobre a observância dos motoristas às travessias exclusivas para pedestres. A pesquisa levantou dados sobre 347 travessias exclusivas de pedestres e identificou deficiências dos equipamentos. Em 22 pontos, a maioria na Zona Norte, foram feitas concontagens de veículos, pedestres e infrações cometidas por motoristas. De 2.493 carros, apenas 828 obedeceram à sinalização vermelha dos semáforos. Os outros 1.665 motoristas avançaram ou reduziram a marcha, observaram se havia pedestres esperando para atravessar, e arrancaram com o carro.

Durante a pesquisa, três pessoas quase foram atropeladas e houve uma colisão. A pesquisadora analisou vários sinais com muito movimento, e detectou que os pedestres esperam, no máximo, 30 segundos para atravessar e, se o semáforo não muda, preferem colocar em risco a sua própria segurança e tentam atravessar entre os carros.

“Em terra de cego, quem tem um olho é rei”. O ditado popular serve perfeitamente para ilustrar a situação carioca em relação à sinalização das vias públicas. Os reis, no caso, são aqueles que, já habituados aos caminhos da cidade, não precisam de placas para se orientar. Alguns fazem uso deste conhecimento para ganhar dinheiro.

“Muitas pessoas me paravam na rua para saber como chegar a um lugar. Foram tantas as vezes que resolvi trabalhar como guia”, conta José Carlos Campos, motorista de táxi. Atualmente, José Carlos faz ponto no Pão de Açúcar, à espera de algum turista perdido. “Às vezes, até mesmo cariocas me seguem para se localizar na cidade. É o meu ganha-pão. Se eu não souber, *estou roubado.*” O negócio de *achados e perdidos* já está até mesmo institucionalizado. Algumas agências de turismo, como a Orion, têm guias para ajudar na locomoção de visitantes estrangeiros e de outros estados. “Os que vêm de carro ou alugam um aqui nos seguem e pagam R\$ 30,00 por dia. Tem gente que cansou de se perder”, revela Josival Vieira Barbosa, funcionário do Orion. E o problema não é só dentro da cidade. As estradas e vias de acesso também são mal sinalizadas. Quem nunca foi a Búzios não consegue chegar sozinho de jeito nenhum”, garante. Josival chega a se divertir com a situação. “Os paulistas ficam cegos aqui no Rio, porque em São Paulo a cada esquina tem uma placa”.

Propostas de soluções:

- Reformulação do sistema de informação viária, incluindo a reativação de um projeto, abandonado em 1988, no qual se propunha sinalização automatizada em 49 pontos da cidade. Além do motorista saber qual o caminho mais rápido seriam informados também as obstruções. Atualmente, se há retenções no túnel Rebouças, o motorista só sabe do problema quando não há mais chance de retorno;

- Estudo a respeito da localização e tamanho das placas e das mensagens, de forma que os motoristas não sejam surpreendidos por entradas e não sofram desconforto visual com letras pequenas ou mensagens longas, algo comum atualmente;

- Outro projeto em desenvolvimento que poderia se entregar à população o quanto antes é o desenvolvido pela Secretaria Municipal de Urbanismo, que prevê a instalação de mapas de 2 x 3 metros, indicando a localização atual e as possibilidades de cumprir um percurso. Estas placas são destinadas, inicialmente, a pedestres, mas poderiam ser também estendidas aos motoristas. Isso seria possível com a distribuição de mapas por praça onde haja acostamento.

CAPÍTULO IV

Carros mal dirigidos

Carros de Primeiro Mundo mal dirigidos em ruas e rodovias sem conservação elevam risco de acidente. Esta mistura explosiva está aumentando cada vez mais o banho de sangue em nosso asfalto. Supermáquinas importadas, velozes, dirigidas por motoristas despreparados, em ruas mal sinalizadas, elevam muito o número de acidentes.

O país já é um dos líderes mundiais em acidentes no trânsito, com um saldo trágico de 50 mil mortos e 150 mil feridos a cada ano, Com a invasão de modelos importados, que chegam a 320 quilômetros por hora, como as Ferraris italianas, o caos piorou ainda mais, tomando conta das ruas e estradas. “O brasileiro já guia mal os carros nacionais, o que dirá o carro importado”, diz o psicólogo Salomão Rabinovich, presidente da Associação da Vítimas de Trânsito (Avitran), de São Paulo.

O choque do Mercedes-Benz do locutor esportivo paulista Osmar Santos, 45 anos, contra um caminhão na BR-153, em dezembro de 94, chamou a atenção da opinião pública para o problema. É evidente que a culpa da colisão não foi de Santos, internado com lesão cerebral no Hospital Albert Einstein, em São Paulo. Afinal, o motorista da carreta, bêbado, realizou manobra de alto risco na pista encharcada em meio a um temporal. Este não foi, contudo, um acidente isolado envolvendo carros importados em São Paulo. A paixão pela velocidade embriaga tanto quanto o álcool, avaliam as autoridades do trânsito. “O sujeito se emociona e vira um super-herói. Acha que pode fazer tudo no volante”, diz o tenente Marcos Bento da Silva, do

CPTRAN, órgão responsável pelo policiamento do trânsito na capital paulista. Não há ainda estatísticas revelando o número de colisões com veículos fabricados no Exterior. Só a partir de 95 é que o CPTRAN passou a especificar a procedência do veículo acidentado em seu sistema de computador. “Uma coisa é certa: o número de desastres aumentou na mesma proporção em que cresceu o consumo de carros importados”, afirma o tenente.

Na maior parte dos casos, o excesso de velocidade é a causa do acidente. Na véspera do Grande Prêmio Brasil de Fórmula 1 de 1994, por exemplo, o empresário Antônio Carlos Guilhermino, 38 anos, viajou de Rondônia a São Paulo especialmente para assistir à corrida. Antes, ele quis sentir na pele a emoção de dirigir a mais de 200 quilômetros por hora. O resultado foi trágico. Ao perder o controle de sua Ferrari 348 TS, avaliada em US\$ 215 mil, Guilhermino literalmente voou de uma pista a outra do viaduto Santo Antônio, no centro da capital paulista, chocando-se com um Monza que vinha em sentido contrário. “Carro importado para o brasileiro é como um brinquedinho que acaba em morte”, diz Lilia Palatinick, irmã do corretor de seguros Benê Palatinick, 53 anos, que dirigia o Monza e morreu no acidente.

Não foi o único acidente de carro importado com morte em 1994, em São Paulo. Em abril, o estudante Rafael Sereno Frota, 14 anos, partiu ao meio o Honda Accord EX do padrasto ao bater contra uma árvore na avenida dos Bandeirantes, a mais de 200 km por hora. O rapaz morreu no acidente,

mas duas amigas que o acompanhavam, também menores de idade, saíram ilesas. Em maio, foi a vez de o operador de telecomunicações Jayme Paiola Jr. morrer prensado nas ferragens de um Mercedes-benz na Avenida 23 de Maio, após capotar o veículo. Motivo: excesso de velocidade. Em dezembro, o comerciante Adriano Milanesi Gonçalves bateu a mais de 180 km/h seu BMW 318 M na grade de proteção da Marginal Pinheiros, zona sul de São Paulo. A lâmina da mureta perfurou o ventre do motorista, que morreu na hora.

“O motorista é a peça que mais falha”, diz Válter Nishimoto, mecânico da oficina Frisson, na zona norte de São Paulo. Só na oficina de Nishimoto, cerca de 130 carros dão entrada a cada mês. “O número de automóveis com perda total é assustador”, diz o mecânico. “O sistema de proteção de um Honda beira a perfeição”, garante Guilherme Sertã, gerente comercial da revenda H. Point, de São Paulo. “O problema é que, muitas vezes, o comprador quer usufruir ao máximo a velocidade e não tem perícia para controlar o carro”, completa Edison Carlos da Silva, da Ford Caltabiano. Com o objetivo de diminuir o problema, a Ferrari oferece cursos de pilotagem gratuitos no Itália. A próxima turma brasileira - cerca de 30 novos proprietários de modelos da fábrica - deve ter aula na pista de Maranello, no norte da Itália, no início da primavera do Hemisfério Norte, assim que a neve derreter.

Ninguém é ingênuo ao ponto de querer obrigar um proprietário de um Jaguar ou de um Mitsubishi a andar ao ritmo de uma Kombi ou do velho Fusca. Mas a tentação de trocar o solo pelas nuvens é maior que a prudência

e abraça até mesmo as autoridades. No ano passado, o prefeito de São Paulo, Paulo Maluf, foi flagrado andando a 160 km/h em se Jaguar Lister na Marginal Pinheiros, felizmente sem provocar acidente. O prefeito pediu desculpas à população e reconheceu o erro. “A diferença é que, no Primeiro Mundo, o conceito de automóvel é outro”, avalia Salomão Rabinovich, que também preside há 20 anos um centro de psicologia aplicada ao trânsito. “Lá, o carro é apenas um meio de transporte, que precisa ser seguro, confortável e potente. Aqui, além de significar pretígio e ascensão social, ele demonstra força e poder.” Para o psicanalista Luiz Alberto Py, a velocidade estimula ilusões infantis de poder e ainda traz uma sensação libidinosa. “O motorista se acha mais potente em todos os sentidos. Agora, não acho que bancar o pavão no volante ajude alguém a ter um desempenho melhor na cama.”

Em São Paulo, as autoridades do trânsito já discutem a hipótese de elevar o limite máximo de velocidade de 100 km/h para 120 km/h em alguma rodovias, diante da chegada dos importados. A questão é polêmica. Os carros importados estão milhares de quilômetros adiante das condições de tráfego das rodovias brasileiras”, sustenta o superintendente da Polícia Rodoviária Federal em São Paulo, Joaldo Bispo de Souza. “As exceções são as rodovias dos Bandeirantes e dos Trabalhadores.” Nas demais estradas do País, os riscos já são conhecidos: buracos na pista, falta de pavimentação, iluminação inadequada, curvas mal planejadas, sinalização enferrujada ou coberta por folhagens e ausência de acostamento. Na Régis Bittencourt, que liga São Paulo a Curitiba, é comum avistar cinco ou seis carros parados de uma só vez no acostamento. “Eles caem em verdadeiras crateras abertas na pista. Quando

têm sorte, estouram o pneu e não danificam a roda”, diz o patrulheiro. A situação de muitas ruas e avenidas não é diferente. o quadro piorou com a estabilização da economia, porque há mais carros em circulação. “Nas rodovias federais, o número de acidentes aumentou 30%”, afirma Souza.

Na verdade, o carro substitui a cama. É a onipotência infantil, mantida na idade adulta sem os embates necessários com a realidade, que faz com que o indivíduo aspire a objetivos - no caso, “voar”, ser mais rápido que qualquer outro - que a vida de fato impede. Pois, “andar de carro” implica ter que se acomodar a certas regras impostas pela materialidade do carro e pela materialidade da pessoa que dirige. Ignorando esses limites da matéria, o motorista tenta substituir suas frustrações pela fantasia. E acaba às vezes na cova, pena que nem sempre sozinho.

CAPÍTULO V

Pontos de vista

Em matéria de trânsito, os cariocas só são honestos na auto-crítica: eles sabem que estão entre os piores motoristas do mundo e finalmente fazem essa confissão aos pesquisadores. De um universo de 611 entrevistados, 81,7% admitiram que não cometeriam infrações se soubessem que seriam multados. Como 67,4% nunca foram punidos, os motoristas do Rio continuam pisando fundo neste tipo de contravenção. Chega a 59,2% o percentual dos que jamais pagaram multa por avanço de sinal, excesso de velocidade ou estacionamento proibido, e a 29,6% o dos motoristas que reconhecem que já subornaram guardas. Por fim, 66% consideram ruim ou péssimo o seu próprio comportamento ao volante.

Perguntados se costumam ultrapassar sinais fechados, 43,1% dizem que nunca fazem isso, enquanto 48,7% admitem que faz parte de sua rotina ignorar a luz vermelha (43,3% respondem “às vezes”, enquanto 5,4% o fazem “com alguma freqüência”). Um contingente nada desprezível (7,5%) assume: sempre que pode, avança mesmo.

Esse tipo de ultrapassagem divide os motoristas do Rio: enquanto 50,6% entendem que avançar o sinal é uma infração justificável, 46,6% dizem que não é. Entre os que aceitam, 48,2% dizem que ignorar o sinal se justifica “num caso de emergência” e 45,3 % explicam a infração como fruto da violência.

A campanha de esclarecimento sobre o uso do cinto de segurança dentro dos limites urbanos do Rio de Janeiro, que a Campanha de Engenharia de Tráfego (CET-Rio) prometia iniciar em junho, será bem recebida: perguntados se consideram importante o uso desse acessório, 84,9% respondem que sim. Dos entrevistados, 40,4% garantem que usam o cinto de segurança sempre que saem de carro; 36,3% só o usam nas rodovias federais. Só uma minoria não teve, alguma vez, que parar o carro para mostrar documentos à polícia. Os que já foram parados somam 60,9%. Destes, 16,1% dizem que pararam uma vez e 26,1% responderam “várias vezes”.

O estacionamento em local proibido é uma infração de trânsito que 65,1% dos cariocas entrevistados garantem nunca ter cometido. No entanto, 84,1% deles dizem “sim” quando perguntados se, ao estacionarem o carro em cima da calçada, preocupam-se em deixar espaço para as pessoas passarem. Outra confissão de culpa: eles sabem que calçada não é lugar para automóveis, e sim para pedestres.

Reforçando novamente a idéia de que por trás do volante estão pessoas imprudentes, negligentes e até criminosas. 83,3% dos entrevistados reconhecem que esses motoristas não são devidamente punidos pelo que fazem. Então, qual a solução?

Numa questão com direito a respostas múltiplas, 45,7% dizem que é preciso mais educação no trânsito; 21,9% propõem que seja criada uma

polícia só para cuidar de trânsito e 14,8% respondem que é necessário cobrar as multas.

O serviço prestado pelos guardas não é de boa qualidade, de acordo com os motoristas: para 43,3%, esses policiais são ruins ou péssimos, 42,2% consideram o trabalho deles razoável e apenas 13,2% dizem que os guardas prestam um serviço bom ou ótimo. Entre os que admitem já terem subornado os policiais, 64,6% respondem que deram a propina porque o guarda pediu; 33,7% dizem que a ofereceram.

A culpa da confusão é, então, do Detran? Em outra questão de resposta múltipla, apenas 15,9% respondem que é. Outros dividem a responsabilidade entre governo estadual (21,3%) e a prefeitura (21,5%), mas a maioria (40,7%) assume mesmo que a culpa é dos motoristas.

Nas ruas, o que se vê é um mar de irregularidades. O pára-choque do instrutor de vôo livre Paulo César chega a tocar numa placa de “Proibido Estacionar”, na Avenida Atlântica, em Copacabana. Pouco incomodado com a irregularidade, sai atirando: “O que faço então? Onde ponho o carro, se não há vagas em lugar algum? Aliás, onde estão aqueles estacionamentos subterrâneos?”

Uma pequena volta na cidade é o bastante para se constatar as mazelas do carioca no trânsito. Filas duplas, triplas - e por que não quádruplas? - podem ser vistas em várias ruas. Desrespeito aos sinais de

trânsito, então, é prática comum: o pedestre que se cuide. Em sua Mercedes-Benz, Antônio Carlos Penteado vai logo se justificando sobre as irregularidades que comete com frequência: “Dirijo com medo e, por isso, não paro em sinal à noite. Estou transgredindo a lei, mas não sou um suicida”.

O empresário Antônio Oliveira põe duas rodas de seu Fiat numa calçada em Botafogo e tenta se explicar: “Estou errado. Mas se não resolvem o problema da falta de vagas, todos vão continuar transgredindo a lei”.

Capítulo VI

Caos no trânsito

Explosão do mercado de veículos, planejamento defasado e combustível barato transformam em um inferno a vida nas grandes cidades brasileiras.

Em São Paulo, a terceira cidade mais populosa do mundo, desenham-se incontáveis linhas por onde trafegam freneticamente 4,5 milhões de carros, ônibus e caminhões. É grande a angústia a que são submetidos 8,5 milhões de motoristas e passageiros em congestionamentos diários de 70 a 100 km de extensão. A luz do freio do carro da frente brilha e fornece a senha fatídica ; parou tudo. No Rio de Janeiro, onde circulam diariamente um milhão de carros e seis mil coletivos, a situação não é menos asfixiante. sem tentáculos suficientes de metrô e trens urbanos, as principais cidades brasileiras submetem seus habitantes a uma tortura diária. Até mesmo em Curitiba, apontada como modelo de organização urbana, o trânsito anda a passo de tartaruga. Ninguém agüenta mais.

Se o formigueiro de veículos toma conta das ruas e avenidas, um laboratório de idéias em ebulição corre atrás de alternativas ao inferno diário do trânsito. Em 1950 havia 53 milhões de carros em todo mundo. Hoje esse número já alcança meio milhão. No Brasil, 22,6 milhões, a oitava maior frota no ranking mundial. Em menos de dez anos, um bilhão de automóveis estarão rodando, soberanos no planeta. Em breve, em todas as megalópoles, estaremos vivendo situações semelhantes a de Bangcoc, na Tailândia, onde o caos do trânsito faz com que ninguém saiba ao certo quanto tempo levará para chegar a seu destino”, prevê a coordenadora no Brasil do projeto

Megacidades (organização não-governamental americana), Marlene Fernandes. Contadas todas as horas em que ficam enredados no tráfego, os brasileiros perdem quatro dias a cada ano. Para quem mofa no volante, parece uma eternidade. Mas os americanos sofrem muito mais. Eles passam no mínimo dois meses por ano esperando o sinal abrir. Em Nova York, a velocidade média no horário de rush é de 12,8 km por hora; aliás, semelhante ao da avenida Paulista, coração financeiro do país, onde se concentram as principais agências bancárias. Não bastasse a perda de tempo, o trânsito caótico custa caro. Nos Estados Unidos, estima-se que o prejuízo causado por engarrafamentos seja de US\$ 40 bilhões anuais.

Os especialistas afirmam que o motorista encurralado no trânsito perde US\$ 4 por hora. Para amenizar o prejuízo, muita gente em todo o mundo já adotou o telefone celular ao volante. “Há muito fecho negócios importantes pelo celular. Não tem jeito”, diz o empresário carioca Ivan Botelho (60 anos). Triste recorde. Pelo andar da carruagem, é provável que, em breve, os homens de negócios sejam obrigados a montar verdadeiros escritórios dentro de seus automóveis.

No dia 11 de novembro de 1994, por exemplo, São Paulo viveu um dia de cão. Um congestionamento monstruoso de 172,4 km parou a cidade. Faltou pouco para que os paulistanos quebrassem o recorde mundial de 176 km registrado pelo Guinness Book em 1980, em Lyon, na França. Naquele dia de novembro, nada comprometia o tráfego em São Paulo, exceto uma multidão de motoristas ensandecidos atrás do feriado relaxante.

Apesar dos recentes atropelos do Plano Real, parte do inferno astral hoje vivido pelos motoristas é atribuída à estabilidade da moeda. “O melhor diretor de trânsito é o Ministro da Fazenda . Quando ele aumenta o preço da gasolina e do álcool, o tráfego fica uma beleza”, brinca o engenheiro Gilberto Lehfeld, diretor da Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo. Só na capital paulista, desde o início do Real, o número de veículos em circulação aumentou 15% . Com o preço do combustível congelado, não é de admirar que o paulistano esteja indo com tanta sede ao pote. Em fevereiro de 1994, a capital paulista quebrou um recorde de consumo com 238,4 mil barris diários de combustível.

O secretário estadual do Meio Ambiente de São Paulo, Fábio Feldmann, ficou assustado com os efeitos do trânsito sobre os índices de poluição, sugerindo a restrição à quantidade de carros em circulação na capital paulista.

A busca por soluções alternativas, muitas vezes, acaba elegendo o politicamente correto em detrimento que é viável. No Rio de Janeiro, o secretário municipal do Meio Ambiente, Alfredo Sirkis, militante verde, está entusiasmado com o projeto de ciclovias que, segundo ele, poderá desafogar o trânsito desordenado. “Em cidades como Amsterdã, 30% das viagens de curta e média distâncias são feitas de bicicleta”, argumenta Sirkis, em defesa da ciclovia de 137 km do Rio, ainda em construção, ligando a orla da zona sul ao centro, que deverá beneficiar três milhões de pessoas. Por certo, andar de bicicleta em Amsterdã, cidade de 800 mil habitantes, onde o transporte

público beira a perfeição, é uma opção civilizada. Difícil é imaginar que a solução holandesa possa resolver o trânsito carioca. “As pessoas vão deixar o terno no escritório e ir pedalando para o trabalho”, prevê.

“As metrópoles nunca vão parar”, acredita o engenheiro Sérgio Ejzenberg, consultor de trânsito das prefeituras de São Paulo, Salvador e Belo Horizonte. “Trânsito é como o aparelho circulatório do homem. Um pequeno coágulo pode provocar uma trombose. Por isso, cirurgias rápidas são necessárias”, ensina Miguel Kertzman. Não é uma coincidência o fato de que os técnicos em engenharia de trânsito tenham adotado a linguagem dos cirurgiões. Afinal, trânsito também mata e provoca doenças.

O empresário norueguês Olaf Svend Christians, 51 anos, naturalizado brasileiro, sofre de síndrome de pânico causada por congestionamentos. Houve um dia em que ele, preso no trânsito na avenida 9 de Julho, na área central de São Paulo, abandonou o carro. “Entrei em parafuso. Senti falta de ar, a pressão subiu. Achei que ia morrer no meio dos automóveis”. Quando se acalmou, horas mais tarde, o automóvel estava parado, felizmente intacto, na pista. O episódio ocorreu há mais de 20 anos. Por recomendação médica, Christians mudou-se para o interior paulista. “Na hora do rush, São Paulo tem um grito de animal feroz. Eu me sinto como um rato assustado.

CONCLUSÃO

Para uma pessoa como eu que vem d uma cidade tranqüila como Nova Friburgo (RJ), o contraste com uma metrópole como o Rio de Janeiro é enorme. Vim morar aqui em 1984, e o que mais me chamou a atenção foi a falta de educação no trânsito. Venho observando que o trânsito, nesta cidade, além de ser tumultuado, agitado, desorganizado, gera também comportamentos egoístas, a ponto de haver um desrespeito muito grande com relação aos pedestres. A rua passa a ser propriedade dos motoristas, lugar onde só eles podem mandar. Atitude oposta à dos motoristas em países com trânsito mais civilizado, onde se chega ao cúmulo de não haver sinais para a travessia dos pedestres: basta que este entre na faixa de travessia para que os motoristas, que transitam a uma velocidade compatível com a área urbana, parem para ele atravessar (Itália, Suíça). No Brasil, o trânsito violento faz com que os pedestres fiquem o tempo todo preocupados com a reação dos motoristas, não tendo confiança neles. Curiosamente, também os pedestres se sentem, às vezes, "donos das ruas", e andam no meio das ruas de grande movimento, sem grandes preocupações.

Por acreditar que a culpa por este trânsito violento não é apenas das pessoas que dirigem, mas de todo um sistema de educação, geral e específico, controle e punição que não funcionam a contento, venho, como educadora e cidadã, através deste trabalho, propor sugestões para a reversão deste quadro a médio e longo prazos.

Temos todos que refletir sobre os problemas do trânsito e propor soluções para que se mudé o atual quadro, em que o país é campeão de acidentes e de vítimas fatais, para que se tenha um trânsito no qual haja respeito mútuo às regras conhecidas, que sejam obedecidas por todos.

Para tanto, acho fundamental a inclusão nos currículos escolares e planos de cursos uma disciplina que poderia se chamar “Cidadania e Trânsito”, “Educação no Trânsito” ou algo neste sentido. A partir do momento em que as escolas adotarem tal disciplina, estaríamos contribuindo para um trânsito muito melhor e menos violento no futuro. É muito mais fácil moldar os valores nas crianças, fazendo-as perceberem que o direito de um termina onde começa o do outro, do que mudar os valores de um adulto. Este tipo de disciplina poderia, inclusive, não se limitar apenas à educação no trânsito, mais também englobar a educação dos futuros cidadãos num contexto de democracia participativa. Temos que acabar com a idéia de que “ao povo só resta aplaudir ou vaiar o jogo” democrático, como ensinou a uma classe de alunos na Bahia o Presidente da República Fernando Henrique Cardoso (um professor de sociologia aposentado...).

Ao lado disso, temos que reforçar o sistema de controle e punição de infrações no trânsito, que é a medida mais eficiente para mudar o comportamento dos adultos, como nos mostra a experiência japonesa.

É necessária uma revisão geral no sistema de habilitação e de auto-escolas, procurando habilitar motoristas realmente preparados por

profissionais competentes. Qual a formação necessária para um instrutor de auto-escola? Talvez saber dirigir, avançar sinais vermelhos ou estacionar em locais proibidos...

E, por último mas não menos importante, para que o sistema de punição não se torne injusto, é preciso que haja campanhas de educação no trânsito para quem não teve a oportunidade de aprender regras de trânsito nas escolas. É preciso democratizar a informação. E não podemos nos esquecer da importância de uma sinalização eficiente, com sinais bem regulados, assim como da boa conservação de nossas ruas e estradas.

Bibliografia:

CANIATO, Rodolfo. Consciência na educação. Papirus, São Paulo, 1990.

NEVES, Ricardo Oliveira. Subsídios para uma campanha pedagógica - CIDADANIA E TRÂNSITO. COPPE/UFRJ, 1988.

REINIER, J.A. Rozenstraten. Psicologia do Trânsito. Parma, São Paulo, 1990.

SABINO, Eliana. Sinal verde para um trânsito feliz. Objetiva, Rio de Janeiro, 1992.

VASCONCELOS, Eduardo A. O que é trânsito. Brasiliense, São Paulo, 1989:

O GLOBO, de 28.05.95, pag. 38.

JORNAL DO BRASIL, de 04.12.94, pag. 30.

ISTO É, de 04.01.95, pp 36 e 36.