

ESTADO DE GOIÁS
POLÍCIA MILITAR
ACADEMIA DE POLÍCIA MILITAR
DIVISÃO DE ENSINO

O Emprego do Policial Militar na Educação
de Trânsito no Ensino de 1.º Grau

Oficial Aluno: Antonio R. M. de Moraes

MONOGRAFIA GTE-91

Goiania, Go/1981

BAPM

ANTONIO ROBERTO MONTEIRO DE MORAES

O EMPREGO DO POLICIAL MILITAR NA EDUCAÇÃO DE TRÂNSITO NO ENSINO DE
1º GRAU

ACADEMIA DE POLÍCIA MILITAR DO ESTADO DE GOIÁS
1991

ANTONIO ROBERTO MONTEIRO DE MORAES

O EMPREGO DO POLICIAL MILITAR NA EDUCAÇÃO DE TRÂNSITO NO ENSINO DE
1º GRAU

Monografia apresentada como exigência pa
ra conclusão do Curso de Técnica de Ensino ,
pela Academia de Polícia Militar de Goiás
sob a orientação da Profa. Maria Tereza Ra
mos Malher.

ACADEMIA DE POLÍCIA MILITAR DO ESTADO DE GOIÁS
1991

"A humanidade é desumana
mas ainda temos chance,
O sol nasce para todos
Só não sabe quem não quer".

RENATO RUSSO

"Certa vez, alguém disse que ensinar não é uma arte, mas pode-se ensinar com arte. Porém pode-se também ensinar com amor, deixando aflorar do seu âmago todo romantismo pela educação."

PRETO

D E D I C A T Ó R I A

Dedico esta obra a todos os docentes que mi
litam na Educação para o Trânsito, que sirva de alento e estímulo
para superarem todos os obstáculos encontrados.

Estado de Goiás
ACADEMIA DE POLÍCIA MILITAR
BIBLIOTECA

A G R A D E C I M E N T O S

A todos que direta ou indiretamente contribuíram pa
a confecção deste trabalho, emprestando conhecimentos e apoio técnico
em especial ao prof. Osório José da Silva.

S U M Á R I O

- INTRODUÇÃO-----	07
I - A ESCOLA E AS MUDANÇAS SOCIAIS-----	09
1. Dinamismo Educacional-----	10
2. A Escola Como Modeladora Social-----	10
II - FINALIDADE DA EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO-----	11
1. A História do Trânsito-----	11
2. A Complexidade do Trânsito-----	12
3. O Porque da Educação para o Trânsito-----	13
4. O Trânsito Como Problema da Comunidade-----	14
III - A POLÍCIA MILITAR E A EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO-----	17
1. O Policial de Trânsito-----	17
2. Fator Educacional e Social-----	17
IV - FATORES ENVOLVIDOS NO PROCESSO E RESPECTIVAS ABORDAGENS SOBRE O ASSUNTO-----	21
V - FORMAÇÃO DE UM GRUPO DE TRABALHO-----	27
1. Pré-Requisitos-----	29
2. Treinamento-----	29
VI - PROPOSTA-----	30
- CONCLUSÃO-----	32
- BIBLIOGRAFIA-----	34

I N T R O D U Ç Ã O

Os órgãos que militam no trânsito preocupados com a conscientização de que há uma urgência em promover a educação de trânsito com mais ênfase, haja vista a necessidade de uma forma mais abrangente e eficaz de abordagem e solucionamento dos complexos e intensos problemas de trânsito. Procurando uma integração com as Autoridades Educacionais, Autoridades de Trânsito e Polícia Militar.

Tal ação decorre da elevada importância que é dada ao homem, nesse período de mais de um século de crescente e cada vez mais íntima convivência que mantém o veículo, quando o Brasil, acompanhando a evolução que vem ocorrendo nos países de maior progresso, terá que dar atenção cada vez mais aos problemas referentes à prevenção da vida humana, considerada o maior patrimônio do País.

Analisando essa convivência, vemos que, atualmente, o homem ama, nasce, constitui família e morre no veículo, utilizando-o cada vez mais, quer no estudo, quer no seu trabalho, nos eventos sociais, no socorro médico, no combate ao incêndio, no lazer e nos mais variados tipos de transporte.

Não obstante, sua crescente utilização e comodidades que o veículo traz para o homem, oferece consequências penosas, como as perdas de tempo nos congestionamentos, com o precário desempenho do transporte coletivo urbano, com poluição do meio ambiente e, ainda, na competição com os pedestres nas calçadas, com os acidentes por ele provocados, sendo afirmado, pelos maiores estudiosos, que as suas vítimas têm sido mais numerosas que de todas as guerras já havidas.

No Brasil, este problema passou a atingir maiores dimen

sões a partir de duas décadas atrás, como uma trágica conseqüência do aparecimento e desenvolvimento de nossa indústria automobilística, já responsável por mais de 12(doze) milhões de veículos que circulam em nossas vias.

Para dar uma idéia da situação que vem ocorrendo, cabe mencionar que os estudos realizados, estimam os custos sociais das vítimas de trânsito nas rodovias federais, como sendo superiores aos gastos do Governo Federal para a construção de novas estradas.

Face a esse funesto quadro, é que se tentam buscar uma solução para o problema através da educação para o trânsito, fundindo-se os órgãos mais próximos do trânsito.

I. A ESCOLA E AS MUDANÇAS SOCIAIS

A humanidade passa por um fenômeno permanente de transformações. A consciência dessas transformações, porém, só existe em época que ela se torna aguda e se acelera a tal ponto que profundas transformações são vividas pelo homem no transcorrer de sua própria vida. O que se realizava no passado ao longo dos séculos, realiza-se hoje em poucos anos.

"A institucionalização da mudança, na conversão em forma habitual da existência contemporânea, acarreta para o indivíduo uma permanente instabilidade, uma dramática sensação de insegurança com respeito ao futuro. O amanhã não entra na categoria do provável, não está fixado nem pré-determinado, como acontecia-pelo menos na maioria dos casos-Nas sociedades estáveis de ontem. Então o futuro repetia o presente, que era, por sua vez a reprodução do passado, e o esforço é a planificação tinham escasso sentido para a generalidade dos homens,, submetidos à lei de um destino que parecia inexorável."¹

Se por um lado, a institucionalização da mudança traz para o homem uma acentuada insegurança e uma aguda consciência de seus problemas existenciais, por outro, leva-o a uma reação de luta pela conquista de sua autonomia e pela possibilidade de ser agente de mudança-pessoa que, certamente, estará na construção do futuro.

1. NASSIF, Ricardo. "Pedagogia do Novo Tempo, Ed. Vozes, Petrópolis, 1971, pág. 47.

1. Dinamismo Educacional

Todas as vezes que se pronuncia a palavra Educação, tem-se uma concepção de progresso, de crescimento, o qual está intimamente ligado com a dinâmica da sociedade, então pode-se dizer que evolução social e educação são duas grandezas diretamente proporcionais, estando intimamente interligadas. A segunda vindo atrelada à primeira, faz com que o indivíduo, que está sendo educado, não se perca em conceitos ultrapassados e tão pouco se comporte como se vivesse a algumas dezenas de anos atrás, faz também com que não resista a mudanças, e o ensina se for má que a melhore e se for boa que a desenvolva.

2. A Escola como Modeladora Social

Educar, nada mais que ensinar formas de comportamento ao educando, as quais são consideradas corretas naquele meio social em que se convive com os demais membros do grupo. Partindo deste ponto passamos a enfocar a necessidade de educar para se bem-viver, há aqueles que não se importam com os pares do grupo, todavia es tão sempre cobrando seu direito, é papel da educação fazer com que o indivíduo respeite os direitos alheios para que numa ação recíproca os seus sejam respeitados, e quando não o forem, ter direito e força de reivindicá-los que se viva numa sociedade mais justa, comum e imparcial.

II. FINALIDADE DA EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO

1. A História do Trânsito

Em tempos primitivos, o pé humano foi o único meio de locomoção e o próprio ser humano, o principal meio de transporte.

O uso de cachorros, bois, cavalos, burros, camelos e elefantes, no Velho Mundo, e de cachorrões e lhâmas, na América, representou um grande avanço nos transportes. As cargas eram dispostas em padrolas com duas extremidades amarradas ao animal e as outras duas arrastando no chão. Embora carros com rodas fossem utilizados na América e no Egito Antigos, a roda aplicada nos transportes não é uma invenção tão primitiva. Nas Américas, só começou a ser usada depois da chegada dos conquistadores europeus.

A construção de estradas, que tinha sido essencial para integração do Império Romano, só foi retomada sistematicamente no fim do século XVI. Em 1557, os franceses empregavam o trabalho compulsório dos camponeses feudais para fazer estradas cobertas de pedregulhos. As questões de chegarem ao escoamento de água nas estradas, porém, só foram resolvidas no fim do século XVIII.

Oficialmente, no ano 2.000 o automóvel completará 229 anos de existência. Claro que a invenção de um chamado Nicholas Cugnot estava longe de ser a máquina que nós conhecemos hoje. O motor a vácuo precisava ser reativado a cada 100 metros, o que não impedia que o carro de Nicholas Cugnot atingisse a velocidade de 5 (cinco) quilômetros horários.

No século passado e até a primeira década do século XX a grande meta era fazer um veículo que pelo menos funcionasse. Em

1885-1886, o alemão Gotlieb Dainher inventou um motor revolucionário, que é este que hoje conhecemos como Diesel. Dez anos depois, Henry Ford inventou seu primeiro carro.

Paralelamente ao aperfeiçoamento do carros, evoluíram também caminhões, ônibus, tratores, e outras máquinas agrícolas e até aviões. Cresceu o intercâmbio de mercadorias entre regiões de mesmo país e de um País para outro.

Mas cresceram também os problemas, os abusos de velocidade e as vítimas de trânsito. A única vantagem que o trânsito leva é que todo mundo pode fazer alguma coisa para combater os seus males. Toda pessoa, se não é, pode tornar-se um especialista. Dirigir bem não é nenhuma vantagem: é uma obrigação.

2. A Complexidade do Trânsito

Com crescimento da população e o progresso da técnica, as cidades foram se formando e os caminhos se transformam nas ruas, avenidas e estradas (VIAS); os meios de transporte foram aumentando em quantidade e se diversificando quanto a forma (VEÍCULOS) e, o homem além de andar à pé (Pedestre), passou a dirigir veículos pelas vias.

O aparecimento de muitos veículos criou problemas de circulação e produziu acidentes, provocados por esses três elementos principais: o homem, como pedestre e condutor, o veículo e as vias. O homem, porque, cada um representa um mundo de qualidades e defeitos, seja no modo de ser (estado mental, físico e psicológico), de adquirir (educação) e de se comportar (socialidade e moralidade). O veículo, porque é máquina e precisa ser bem construído e mantido, já que é sujeito a defeitos materiais provocados pelo desgaste natural, manuseio deficiente, estado das vias e causas externas como condições do tempo e acidentes. As vias, porque precisam ser construídas obedecendo a planos de circulação e a regras de trânsito, bem sinalizadas, duráveis e bem conservadas, para não provocarem acidentes no veículo conduzido pelo homem.

Por isso é que esses três elementos, homem, veículo, e vias, em conjunto, formam o complexo do trânsito. Se eles fossem perfeitos não haveria necessidade de leis e de fiscalização. O trânsito seria bem distribuído e veloz (técnico) e sem acidentes.

Todavia, isso não é possível e os acidentes existem no Brasil e no mundo, atingindo de modo lastimável os pedestres, os bens materiais, os motoristas, os passageiros e as cargas transportadas.

Por isso as autoridades resolvem fazer leis e regulamentos para colocarem ordem no trânsito, criando regras, estabelecendo os direitos e deveres, as infrações e penalidades, vigiando os motoristas e punindo os infratores. Tudo, enfim, para produzir um Trânsito Técnico e Seguro.

3. O Porque¹ da Educação Para o Trânsito

Podemos conceituar Educação como função social das mais essenciais, não só no dias de hoje, como desde o início da história. Não houve sociedade, por mais simples e modesta que fosse a sua cultura, que tivesse existido sem passar por esse processo. É claro que a organização, a estrutura e os próprios agentes dessa função, tem variado, porém ele sempre existiu. No sentido estrito, a educação consiste na ação da geração adulta sobre a geração jovem tendo como finalidade, capacitá-la para conviver.

As maiores autoridades na ação da educação de trânsito são unânimes num ponto, deve-se educar para prevenir, e essa educação envolverá, obrigatoriamente, tanto o pedestre como o motorista. mas em especial deve ser cuidada a educação da infância e da juventude.

Nada terá sentido, no entanto, se não houver um sistema racional de trabalho, objetivando plantar a semente, para colher os frutos, bem como procurar trazer para conviver e conhecer o problema Educação, novos elementos para a dinamização de campanhas.

Entendemos que o ensino sobre regras e preceitos de trânsito e segurança deve ser obrigatório nas escolas de todos os graus, atingindo até as universidades.

Mas a educação de trânsito não deve se limitar somente aos ensinamentos, regras, técnicas e prudências, mas deve atingir, também, a vida em sociedade, através de normas de comportamento e boas maneiras de motoristas e pedestres.

O ensino de Educação de Trânsito nas escolas não deve compreender simplesmente a objetivo de longo prazo, mas deve visar também, a propósito de curto prazo. Isto porque dele dependem a segurança e a proteção da vida e da integridade física dos alunos na dinâmica diária.

A primeira responsabilidade da aceitação do posicionamento pragmático é que a escola deve participar dos anseios, desejos e angústias de sua sociedade. Assim sendo, considerando-se a conti-

nua e constante transformação social, o conceito de currículo não poderia se ater à uma árida listagem de matérias.

No sentido amplo, currículo é a soma de experiências, que se oferece ao aluno sob os auspícios da escola.

A partir deste conceito, verificamos que a transmissão de conhecimento, além da seleção do seu próprio conteúdo nesta ótica educacional, já percebe e compreende a presença do aluno como ser participante do seu próprio crescimento, e por isto mesmo, ser ativo e atuante na sociedade que se insere.

Ora, se esta sociedade atual brasileira, está estimulada, através de seus meios de transportes, a produzir um constante e contínuo deslocamento de cultura, comércio e valores, por intermédio das suas rodovias, já educação é a disciplina do uso dessas finalidades cotidianas, que devem ser conscientizadas pelo indivíduo em qualquer estágio de sua faixa etária, cabendo à escola estimular esta conscientização, como membro ativo e participante da sociedade.

Dessa forma, a Escola, a Família, o Estado, todos, enfim, devem ser responsáveis pela segurança das crianças no trânsito, o que fundamenta de imediato a necessidade imperiosa de Educação para o Trânsito. Esse conjunto de elementos deve ser responsáveis pela melhoria do trânsito em geral, onde tal educação não pode, em hipótese alguma, ser dispensada pura e simplesmente.

4. O Trânsito como Problema da Comunidade

Para falarmos da integração do automóvel à vida do homem se faz necessário, antes de tudo, que conte a história do automóvel

O primeiro automóvel ficou pronto no dia 02 de julho de 1771, e se deslocava a uma velocidade de 15km/h. Por essa época o correu o primeiro acidente automobilístico da história. Cagnot, perdeu a direção e destruiu o muro do pátio de Membros do quartel real de Vicenes.

Dos 15 km/h de Cagnot, John Scott Reunel, chegou em 1834 a 27 km/h fazendo a linha entre Glesgow e Paisley. Outros nomes foram surgindo: Dainher e Benz, Ranzon, Oldes, Ford, etc.

Linha de montagem-carros idênticos, com preços idênticos feitos por operários super especializados.

Tudo se ajustava. As velocidades aumentavam. O mundo foi se motorizando.

Em 23 de junho de 1834, ocorreu o primeiro acidente fatal, ferindo e matando passageiros.

Em 1893, em São Paulo, chegava o primeiro carro ao Brasil, de propriedade de Henrique Santos Dumont.

Quatro anos mais tarde acontecia o primeiro acidente automobilístico do Brasil, com o carro de José do Patrocínio - o primeiro do Rio de Janeiro-dirigido por Olavo Bilac.

Daí até a implantação do Parque automobilístico do Brasil, no Estado de São Paulo, em 1956, os veículos importados aumentavam chegando àquela data a 600 veículos.

Oito anos depois, já somávamos um milhão de veículos brasileiros aos seiscentos mil importados.

A filosofia do governo iniciada por Washington Luiz "Governar é abrir Estradas"-era adotada por todos os governos seguintes.

Em 1964, tínhamos doze mil quilômetros de estradas federais pavimentadas.

Esse número crescia ano após anos. Os acidentes começaram a ocupar as manchetes dos jornais.

O preço que começamos a pagar pelos benefícios da motorização assustavam. Não estávamos preparados para usar o automóvel com segurança.

Mas o automóvel passou a integrar a vida do homem como meio de trabalho, de divertimento. O homem, o automóvel e a via formavam o trinômio que passou a ser um constante da vida atual.

No entanto, o homem não estava preparado para conviver com o automóvel, advindo daí problemas que precisamos ser sanados.

O automóvel vem ocasionando vários problemas no trânsito das comunidades, e para enforçar tais problemas é necessário, antes de mais nada, o que pretende qualificar como trânsito.

De acordo com a Comissão de Tecnologia de Engenharia de Trânsito, da ABNT (Associação Brasileira de Normas Técnicas) "Trânsito é a ação de passagem de pedestres, animais e veículos de qualquer natureza, por vias terrestres, aquáticas e aéreas abertas à circulação pública".

O crescente número de veículos em nossas ruas, avenidas e estradas, fez com que elaborasse uma nova programação, que fossem revistos todos os conceitos até então conhecidos, para dar a cada elemento que participa do trânsito uma definição específica, um local adequado para sua locomoção.

Dessa forma, os passeios, as calçadas são locais onde de vêm somente transitar os pedestres; por outro lado as ruas, avenidas e estradas são locais onde devem transitar os veículos automotores

Nos dias de hoje, verificamos que o número acentuado de veículos que estão transitando nos grandes e pequenos centros, tem feito com que toda e qualquer tentativa de um planejamento de es coamento de veículos a longo prazo, esteja fadado a um fracasso. Is to acontece porque após dois ou três anos de ser posto em prática este planejamento já está superado, ocasionando os membros proble - mas anteriores.

É tal o envolvimento do trânsito na vida da comunidade , com reflexos negativos, muitas vezes, que alguns técnicos estão pro curando medidas capazes de minorar o os problemas que o trânsito vem acarretando nos grandes centros.

Uma dessas medidas é a proibição de circulação de veícu - los nos centros de cidades, tidas como de maior afluência humana.

De tudo podemos tirar uma lição: O homem deve se conscien - tizar de que a sua vida não deve se modificar de forma desordenada pelo uso indiscriminado da máquina, mas sim procurar conviver com ela de uma forma pacífica e sistemática, a fim de que possamos em dias bem próximos encontrar soluções adequadas para os graves pro blemas de trânsito.

III. A POLÍCIA MILITAR E A EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO

1. O Policial de Trânsito

Policial de trânsito ou guarda de trânsito-como popular - mente conhecido-é todo elemento fardado empregado no policiamento de tráfego para:

- Controlar o fluxo de veículos e pedestres,por meio de gestos e de silvos;

- Evitar a prática de infrações de trânsito,através de sua simples presença e orientação e da advertência;

- Autuar os condutores de veículos que cometerem infrações

- Essas ações visam a segurança de quantos circulam nas vias públicas e têm procedência até mesmo sobre a fluidez do tráfego.Eles são dirigidos no sentido de propiciar o convívio pacífico do homem com a via e o veículo.

O relacionamento do Policial de Trânsito com o pedestre é mantido a nível de orientação quanto ao momento certo para fazer a travessia da pista,o local mais adequado para realizá-la e a melhor forma de proceder para alcançar o lado oposto.Com relação ao motorista,além de orientá-lo através da realização,disciplinando a circulação de veículos,fiscalizar o cumprimento das leis de trânsito.

2. Fator Educacional e Social

Através da ação educativa o meio social exerce influências,tornam-se capazes de estabelecer uma relação ativa e transformadora.

e do caráter, implicando numa concepção de mundo, ideais, valores, modos de agir, que se traduza em convicções ideológicas, morais, políticas, princípios de ação frente a situações reais desafios da vida prática. Nesse sentido, educação é instituição social que se ordena no sistema educacional de um país, num determinado momento histórico, é um produto, significando os resultados obtidos da ação educativa conforme propósitos sociais e políticos pretendidos; é processo por consistir de transformações sucessivas tanto no sentido histórico quanto no desenvolvimento da personalidade.

A partir do que anteriormente fora exposto, passamos a en focar o relacionamento polícia militar-Educação-Sociedade. Onde vi sualizamos os pontos comuns desse trinômio.

A primeira manifestação de Educação para o Trânsito no Brasil foi feita pela Polícia Militar, uma vez que desde a chega da do automóvel no Brasil até a implantação de uma Fábrica de automóveis no País, não tinha se falado em Educação para o Trânsito, mas houve a necessidade de criar legislação pertinente ao assunto bem como um órgão responsável pela fiscalização da aplicação das leis.

Com o passar do tempo, os infratores das leis de trânsito tiveram um aumento considerável, e a Polícia Militar passou a reprimir com maior ênfase, mas logo verificou-se que pela educação de trânsito seria muito mais fácil e racional minimizar o alto índice de infratores, então governo lançou mão de campanhas educativas e sempre utilizou a Polícia Militar como propaladora das mensagens.

Então, hoje em dia, quando se fala em educação para o trânsito, automaticamente as atenções voltam para Polícia Militar, afinal de contas, quem melhor para educar o trânsito do que uma instituição que vive e sofre as mazelas do trânsito diuturnamente, não medindo esforços para torná-lo mais humano.

No aspecto educacional é sabido que o Policial Militar é o mais credenciado para fazer parte do processo. No aspecto social há uma luta constante para aproximar o povo da Polícia Militar, para mostrar a realidade que vive a Corporação para a população, e através de um ato educativo, esse objetivo seria alcançado com mais facilidade. Relembrando também, que educar não é uma ação neutra, ou seja, depende de inúmeras outras variáveis, os quais estão inseridos num contexto social, econômico e político do País. Então podemos dizer que a educação está intimamente ligada com a realidade social de um povo. E a Polícia Militar tentando se apro-

ximar do povo, deve fazê-lo através da educação, da educação para o trânsito

IV. SETORES ENVOLVIDOS NO PROCESSO E RESPECTIVAS ABORDAGENS SOBRE O ASSUNTO

Os estudos e pesquisas de trânsito indicam que a situação do trânsito brasileiro é de particular gravidade.

Os índices nacionais que refletem a segurança no trânsito chegam a ser 5 a 10 vezes maiores que todas Norte Americanas ou Européias. O número de mortes chega a 50 mil por ano, cuja idade média é de 33 anos e os feridos chegam a 350 mil para um total de aproximadamente 1 milhão de acidentes.

O uso de leito hospitalar da área de ortopedia e traumatologia demonstram que 63% desses leitos são ocupados por vítimas de acidentes de trânsito, aumentando o número de deficientes físicos no país.

Os prejuízos econômicos de acidentes oficialmente registrados, além da perda de vida e do sofrimento humano envolvido, são estimados em US\$ 1,5 bilhão anuais.

O comportamento de motoristas e pedestres tem demonstrado despreparo e inadequação de posturas frente ao trânsito tanto nas cidades como nas estradas.

A habilitação é feita a partir de instrutores despreparados e os cursos e exames são insuficientes. Aos candidatos a motoristas ou motociclistas não são oferecidos conhecimentos adequados das modernas técnicas de direção defensiva.

As escolas estão fora do processo educacional de trânsito embora havendo legislação pertinente, não se executa. Os meios de comunicação ainda não são usados como ferramenta essencial de trabalho dos órgãos de trânsito, no sentido de motivar e ser importan

te fonte de informação útil ao público. Hoje, o rádio e a televisão são os únicos meios de formação de atitudes adequadas no trânsito com penetração e eficácia instantâneas, e especialmente potentes.

Há grande carência de técnicas e policiais suficientemente especializados para atuarem de modo eficaz junto aos órgãos de trânsito carentes de estrutura e de autoridade.

Os instrumentos legais e institucionais do poder público tem se mostrado defasados no tempo, na escala e na técnica frente a urgência e complexidade da matéria,

A ação desarticulada de muitos órgãos públicos, duplicando esforços, pulverizando responsabilidades, tem resultado num uso incrível de recursos humanos.

A inadequação tanto da legislação como da justiça às reais demandas do Sistema de Trânsito, especialmente crescentes em função do uso maciço e privilegiado do automóvel como meio de transporte têm, juntamente com a falta de sentimento de cidadania estimulado e desrespeito à lei com conseqüente crescimento da violência no trânsito.

A nação não conhece o número oficial e exato da frota de veículos em circulação, nem mesmo o número de motoristas habilitados. A falta de uma gestão informatizada deste número estimula práticas ilícitas e o crime organizado, a habilitação indevida de motoristas e o roubo e furto de veículos.

Tecnologicamente, o trânsito tem merecido pouca atenção da comunidade científica, como dos órgãos públicos e mesmo da iniciativa privada. Assim, controladores semafóricos eletrônicos de baixo custo, medidores de álcool no sangue, radar na fiscalização de trânsito além de questões como equipamentos de segurança de estrutura dos veículos, ainda são desafios à serem vencidos pela tecnologia nacional que já apresenta conquistas extraordinárias em tantos outros campos mais complexos.

Em face do exposto faz-se necessário um engajamento de todos os brasileiros na luta para um trânsito mais humano, com mais ênfase para os órgãos que estão diretamente ligados nesta área: os policiais militares, os Detrans e as Secretarias estaduais de Educação.

As Secretarias Estaduais de Educação de acordo com o Art 125 do Código Nacional de Trânsito e o Art. 229 do Regulamento do Código Nacional de Trânsito, tem a missão pressuposta, de através do seu corpo docente transmitir a educação de trânsito aos alu

nos, tendo em vista terem uma formação direcionada para o ensino e uma estrutura condizente para a consecução dos objetivos.

Os Detrans consoante aos artigos e respectivas legislação supra-citada, também tem missões atribuídas na educação para o trânsito, estes órgãos que são executores das leis de trânsito. ocupam o lugar de fornecer subsídios técnicos e treinamento aos educadores, visto que eles já tem a técnica de ministrar aulas, faltando-lhes apenas o conhecimento mais aprofundado acerca do assunto de trânsito.

As Policias Militares apesar de não poderem contribuir com professores, nem com técnicos em áreas do trânsito-salvo nos casos específicos em que Policiais Militares isoladamente fazem cursos de especialização-oferece um material humano de transcendente importância para o sucesso do programa de educação para o trânsito nas escolas de 1º grau, o próprio Policial Militar, afinal, quem mais qualificado para as demonstrar as situações de trânsito senão aquele que vive diariamente.

A partir da manifestação de um grupo triplo, o projeto de educação para o trânsito terá o seu êxito plenamente atingido.

Sabendo que o fator humano esta presente em 90% das causas de acidente, é no homem que grande parte dos esforços devem ser concentrados. A dificuldade está nas características desse investimento, cujos resultados não podem ser esperados a curto prazo.

Desse modo devem os órgãos imbuídos no processo, aplicar em ao trânsito as relações humanas. Talvez para o início desse importante trabalho, fosse necessário reciclar os Policias de Trânsito para que eles pudessem estar à altura de sua importante missão. Feito esse trabalho inicial então a escola começaria a conscientizar os alunos, no sentido de entenderem que o Policial de Trânsito é nosso irmão nosso amigo, alguém que está ao nosso lado, um homem da lei posto na dureza do trânsito nas ruas ou nas estradas para nos ajudar.

Partindo desse ponto, viriam então os conhecimentos das normas de trânsito. E com o conhecimento o outro trabalho de inocular na mente dos educandos a necessidade de que as normas sejam obedecidas. Claro que as normas vão se tornando obsoletas e deverão ir sendo substituídas ou aperfeiçoadas. Mas enquanto estiverem em vigor, ninguém está no direito de transgredí-las. Só assim é possível uma uniformidade nesse duelo entre homem e máquina.

Nota-se que esse trabalho de lutar por um melhor relacionamento entre as pessoas está apenas no seu nascedouro. Mas o importante é que ele já começou. Precisa que se multipliquem os estágios de relações humanas para motoristas, cobradores, pedestres, e quem quer que esteja relacionando com o trânsito, a fim de que possam quanto antes falar a mesma linguagem e usar o mesmo código.

No caso específico das cidades brasileiras há alguns problemas que vêm dificultando o relacionamento e que poderão ser resolvidos com a ajuda do Poder Público e das empresas de ônibus e os motoristas de táxi. Entre esses problemas, poderíamos citar a inobservância dos horários de coletivos que tantos distúrbios causam à vida de uma cidade e tanta irritação às pessoas, em vista do cortejo imperioso de circunstâncias que esse fato acarreta.

Ao lado desse problema, surge o outro da superlotação dos coletivos nos horários de pique. Havendo uma fiscalização mais séria por parte dos órgãos encarregados, esse problema se resolveria e os atritos criados em coletivos superlotados seriam minimizados.

A parte dos pedestres também merece reparos. Os pedestres geralmente não atravessam a rua nas faixas de segurança. E ainda existem os ciclistas e motocicletas que costumam tramitar em sentido oposto ao estabelecido, sem contar outros comportamentos, as quais, perturbam o bom andamento do trânsito.

É importante e urgente que os homens se relacionem mais para terem condições de viver melhor. Esse relacionamento trará a diminuição dos acidentes de tráfego e o aumento do mútuo entendimento entre as pessoas que formam o trânsito.

No transcorrer da educação deverá haver uma formação sob a égide da Psicologia de Trânsito, a qual está intimamente ligada com o comportamento das pessoas, ponto fundamental para um bom relacionamento dos órgãos anteriormente atados. Isso deve-se ao fato que serão três instituições diferentes abordando o mesmo problema e deverão fazê-lo de forma uniforme. Mas é sabido que a psicologia é uma ciência não normativa, que estuda o comportamento e os processos que compõem, provocam ou alteram este comportamento.

Definido o trânsito como um conjunto de deslocamento de seres humanos dentro de um sistema regulamentado, temos aqui o deslocamento como comportamento essencial. Este deslocamento pode ser direto e simples, como o andar do pedestre, ou indireto através de uma série de movimentos com as mãos e os pés como dirigir um veículo. Há ainda uma outra parte nesta definição que supõe a influên

cia de um comportamento humano: um sistema regulamentado. Isto quer dizer que o sistema não é inato, natural, como um sistema ecológico de uma floresta, mas um sistema planejado por seres humanos e fiscalizados por eles. A consequência disto é que não se trata de um sistema imutável, e que as leis podem ser ruins, boas, muito boas ou excelentes. Ainda podem ser mal interpretadas e mal aplicadas, e seu controle pode ser bem feito ou mal feito. Uma lei pode ser muito justa e simpática mas as sanções podem ser feitas de tal modo que ela se torne antipática e odiada.

Dirigindo nossa atenção, para o motorista e seu comportamento, podemos observar nele uma série de processos que estão entre o estímulo e a reação ao estímulo.

Consideramos como estímulo qualquer evento na estrada; um carro na frente, um semáforo, uma placa de sinalização ou um pedestre que está querendo atravessar.

Um outro ponto que merece ainda nossa atenção é que atualmente nos países europeus, nos Estados Unidos da América, no Canadá no Japão e Austrália é bastante estudado, é a psicologia social do trânsito. O trânsito é caracterizado pelo fato de ser um campo de relações humanas. Um pedestre sozinho num deserto não terá problemas de trânsito, a não ser que não saiba em que direção deve andar. O trânsito, normalmente, tem seus aspectos sociais, é o comportamento de um grupo num dado momento, um grupo que nunca mais se encontrará, na mesma situação, com nos mesmos componentes. Este grupo tem que resolver, neste momento, seu problema de trânsito, o que quer dizer que cada um dos seus componentes vai poder ir onde quer, sem sofrer acidentes e nem atrapalhar os outros. É fácil de prever que um grupo de pessoas afobadas, nervosas, frustradas e agressivas, resolvem seu problema num cruzamento diferente de um outro grupo de pessoas calmas, bem ajustadas e que normalmente respeitam os outros.

É interessante frisar, que os profissionais que já se ocupam com o estudo do trânsito comecem a perceber de que modo é possível um entrosamento com a Psicologia do Trânsito. Pois da mesma forma que a Psicologia do Trânsito precisa estar em contato com os diversos especialistas dentro das diversas áreas psicológicas, ela precisa também atuar dentro de um plano inter-disciplinar. Muitos estudos psicológicos precisam dos engenheiros para concretizar os resultados de seus estudos em mudanças de situações do ambiente da estrada ou do próprio veículo. As informações fisiológicas e os resultados dos choques experimentais são estudados pe

los médicos que também informam a respeito das lesões mais ocorridas em função de acidentes de trânsito. O físico pode nos dizer quais leis se aplicam ao carro como um corpo em movimento.

Uma atividade que poderia ser realizada por uma equipe de psicólogos é funcionar como debatedores de deficiências de trânsito, de modo especial a deficiência de indicações nas cidades a respeito de prédios públicos e centros civis ou militares mais importantes. Muitas vezes o cidadão estando numa outra cidade se sente como um ratinho num labirinto monstro. Isto provoca nele comportamentos de dúvida que facilmente levam acidentes.

V. FORMAÇÃO DE UM GRUPO DE TRABALHO

Para que se atinja o objetivo do trabalho proposto, se faz necessário a criação de um grupo visando a especialização do pessoal, bem como a formação de uma unidade de pensamento, uma vez que o público visado possui tenra idade.

Este grupo de trabalho formado por membros das três instituições mais interessadas (Polícia Militar, Secretaria da Educação, e Detran) deverá primar pela fidedignidade ao passar as informações aos alunos para que, pelo fato de serem muito jovens, não assimilem um conhecimento de forma errônea ou com vícios que nós adultos frequentemente impomos aos "pequeninos."

Para Jean Piaget, famoso por sua técnica de educar crianças, educação é muito mais que um produto do ambiente, das pessoas, ou de fatores externos ao aluno. E o objetivo do ensino consiste em que o aluno aprenda, por si próprio, a conquistar as verdades. Ter a autonomia de seu conhecimento.

As crianças em diferentes idades abordam os problemas básicos de aprendizagem de diferentes formas e estratégias diferentes. Toda criança nasce com certas estratégias para interagir com o ambiente. O uso que fazem dessas capacidades parece seguir regras básicas. As estratégias primitivas são base para o desenvolvimento do pensamento e se aprimoram em contato com o meio, suas experiências se ampliam.

Suas relações com o mundo são mais ou menos automáticas, tenta combinações depois de novas experiências. Descobre que os objetos são constantes, que podem ser agrupados e classificados, que podem ser somados ou subtraídos, etc.

Há sempre uma ordem lógica na sequência de descobertas , ou seja, uns conhecimentos ou desenvolvimento de estruturas são pré-requisitos para outros, há de se frisar que o ambiente pode afetar o ritmo desse processo.

Quando os padrões de comportamento são organizados ocorre o esquema, que são ações visíveis ou internas, modos de agir da criança (aluno), que é o ativo-criador. As experiências novas são relacionadas a seu repertório de estratégias disponíveis por experiências e esquemas anteriormente adquiridos.

Na Educação Piagetiana há 4 (quatro) estágios:

-o Primeiro é o sensório-motor: onde a criança olha, toca, suga-pegar (reflexos básicos), desenvolve os órgãos do sentido e motricidade. Este estágio varia de 0 (zero) a 2 (dois) anos de idade

-o Segundo é o pré-operacional: que varia de 02 (dois) a 06 (seis) anos. Neste estágio a criança é egocêntrica, vê as coisas a partir de sua perspectiva, vê uma coisa de cada vez, não tem o sentido de reversibilidade. Por exemplo: toma-se uma criança desta idade e oferece-lhe dois copos com a mesma quantidade de água, porém um é alto e fino, outro é baixo e grosso (largo), ela preferirá o copo fino, mesmo que por vezes este tenha menos quantidade de água que o outro, isto é devido ao fator da criança não ter o poder de comparação apurado.

-O terceiro é o pensamento operacional concreto: é quando a criança adquire capacidade de somar, subtrair, multiplicar, já consegue fazer a reversibilidade, ou seja, já diz que rosas são flores, que soma é o contrário de diminuir, em fim o oposto do anterior.

-O quarto é o operacional formal: neste estágio a criança já tem 12 (doze) anos ou mais, pensa idéias e objetos, resolve mentalmente problemas. Ela já adquiriu a lógica dedutiva.

O grande Jean Piaget, foi enfocado, haja vista que ele leva a criança a descobrir o mundo, sendo apenas acompanhado pelo educador, a ela não é jogado uma gama de conhecimentos, para que se complique todos os seus ideais, ela deve palmilhar os conhecimentos passo a passo para que consiga concatenar seus ideais. Isto também há de ocorrer na educação de trânsito, visto que não é nosso desejo "derramar" um grande número de informações para que o educando capte alguma coisa, e sim que orientado descubra por si só a importância do trânsito, e para que já permaneça intrínseco o respeito pelo trânsito.

1. Pré-Requisitos

Para a composição do grupo de trabalho, o qual será formado por membros da Polícia Militar, Secretaria da Educação e Detran; far-se-á necessário uma seleção dos elementos, onde cada órgão fornecerá seu material humano de acordo com sua especialidade e domínio da área, em nosso campo de visão, voltaremos nossa atenção para os Policiais Militares, os quais serão anteriormente selecionados de acordo com suas aptidões e tendências para lidar com as crianças.

Os pré-requisitos para a composição do quadro de policiais militares que habilitarão na Educação para o Trânsito são os seguintes:

- Pertencer ao círculo de Oficiais ou Sub-tenentes e Sargentos;
- As praças possuir o 2º grau completo;
- Ter tido experiências com a docência dentro ou fora da corporação (mediante comprovação);
- Demonstrar o conhecimento acerca dos problemas de trânsito bem como legislação pertinente;
- Passar pelo crivo do Comando Geral da Polícia Militar.

2. Treinamento

O treinamento dar-se-á sob a orientação da equipe de coordenação de Educação para o Trânsito do Detran.

Os membros do grupo receberão instruções sobre como atuar nos discentes; os professores da Secretaria de Educação aprenderão, o manuseio das cartilhas, bem como o seu conteúdo para transmití-lo aos alunos; os Policiais Militares cuidarão das atividades extra-classe, as quais compreenderão visitas a estabelecimentos que trabalhem no trânsito e também a realidade vista na rua, de como se proceder nas diversas situações que poderão advir.

VI. PROPOSTA

Em face do exposto, considerando a necessidade de participação da Polícia Militar no processo de Educação para o Trânsito, faz-se necessário a elaboração de um documento que dê um embasamento legal no relacionamento Polícia Militar, Secretaria Estadual de Educação e Detran, o qual segue em minuta neste trabalho:

MINUTA

Termo de Convênio

Convênio entre si estabelecem o Departamento Estadual de Trânsito, a Secretaria da Educação e a Polícia Militar, para uma ação conjunta na Educação para o Trânsito no Ensino de 1º Grau.

O Departamento Estadual de Trânsito-DETRAN-GO, representado pelo seu Diretor-geral, a Secretaria da Educação pelo Secretário e a Polícia Militar do Estado de Goiás representada pelo seu Comandante, firmam o presente Convênio; mediante as cláusulas e condições seguintes:

Cláusula Primeira - O objetivo do presente convênio é integrar a conjugação de esforços das partes envolvidas para a formação, operacionalização e desenvolvimento do programa educativo de trânsito.

Cláusula Segunda- Fica criada uma comissão de alto nível, integrada por técnicos, professores e Policiais Militares a serem indicados pelas partes signatárias, para iniciar sob a coordenação do DETRAN-GO, o treinamento dos docentes de 1º Grau, ligados à Secretaria Estadual de Educação e de Policiais Militares.

Cláusula Terceira- As despesas oriundas do presente convênio, serão de atribuição do Governo do Estado de Goiás.

Cláusula Quarta- O presente convênio terá vigência a partir de sua publicação no Diário Oficial do Estado de Goiás.

Cláusula Quinta- Todas as divergências na elaboração do convênio, que não puderem ser decididas pela Comissão de Alto Nível instituída, serão encaminhadas às autoridades dirigentes dos Órgãos envolvidos no presente, para soluções definitivas.

E por estarem, assim acordados e integrados intencionalmente, assinam o presente, na presença de testemunhas, que também o assinam.

C O N C L U S Ã O

Vê-se que a Educação para o Trânsito no ensino de 1º grau é de vital importância. Portanto, para se consiga um trânsito melhor, não podemos deixar de lado as nossas crianças, sob pena de permanecermos numa total inércia acerca dos problemas de trânsito

Busca-se, com o presente trabalho, apresentar sugestões do emprego do Policial Militar no processo de Educação para trânsito, não como docente, mas sim, como o elemento catalizador do processo, que irá mostrar na sua prática aquilo que os discentes optarem em sala de aula.

Passo seguinte, os Policiais Militares serão treinados no manuseio das crianças, para poder-lhes transmitir o que interessa para eles, numa linguagem própria, sem causar danos para o seu entendimento, e como técnica o Cognitivismo de Jean Piaget.

De tudo exposto acima, tem-se uma finalidade precípua além de propalar a educação de trânsito, tentando debelar toda a ignorância que paira sobre motoristas e pedestres, isto a longo prazo é a de aproximar a Polícia Militar da sociedade, e a melhor forma de fazê-lo é através das crianças.

Se for atingido o intento a que se propõe este trabalho, teremos uma Polícia Militar mais humana aos olhos do público e num futuro próximo um trânsito mais digno, onde todos aqueles que o compõe conviverão numa maior harmonia.

Espera-se que o presente trabalho não permaneça no plano teórico, mas sim, após novas sugestões que poderão surgir, ser aplicado, voltado para o público que se pretende atingir. Não oferecemos um trabalho completo, mas como fora frisado anteriormente, está

aberto para sugestões que poderão melhorá-lo, tudo em prol de um melhor relacionamento Polícia Militar e comunidade e um trânsito mais humano.

B I B L I O G R A F I A

01. CÓDIGO NACIONAL DE TRÂNSITO.Ed. Saraiva.1986.
 02. DETRAN-GO.Educação Para o Trânsito do 1º Grau.Goiânia,1988.
 03. DETRAN-MS.Educação para o Trânsito/Manual do Professor,Campo Grande,1980.
 04. DETRAN-MT.à Caminho da Escola.Rondonópolis.1984.
 05. MEDEIROS,Marilú Fontoura.Educação para o Trânsito no 1º Grau Gráfica DENATRAN,Brasília-DF.1979.
 06. NASSIF,Ricardo.Pedagogia do Nosso Tempo.Ed.Vozes,1971.
 07. REGULAMENTO DO CÓDIGO NACIONAL DE TRÂNSITO.Ed.Saraiva,1986.
 08. SOUZA,Nehor de. Coletânea de Legislação de Trânsito,8a. ed. Porto Alegre-RS.1983.
-