

O Tráfego e sua Repercussão no Urbanismo

GERALDO DE MENEZES CÔRTEZ

(Tenente-Coronel do Exército e ex-Diretor do Serviço de Trânsito do Rio de Janeiro, D.F.)

CAPÍTULO V

A EDUCAÇÃO DE TRÁFEGO

1. GENERALIDADES

NA vida moderna, dia a dia, mais o homem se torna, alternadamente motorista e pedestre, muito embora, no estágio atual de nossa civilização, muitas pessoas não sejam e nem nunca cheguem a ser motoristas.

Saber dirigir um veículo já começa a fazer parte integral da educação de que todo cidadão carece. Nos dias que vivemos, é tão importante aprender a dirigir um automóvel, como várias outras coisas que nos ensinam ou que procuramos aprender para nos facilitar a vida, através da abertura de novos horizontes de atividades e de felicidade. Mas, de qualquer forma, mesmo sem ser motorista, o indivíduo, criança ou adulto, necessita saber tirar partido das facilidades que as regras de trânsito, sua sinalização e outras medidas proporcionam, em proveito de sua segurança direta ou indireta, para resguardar-se do perigo do tráfego motorizado.

A maior parte das medidas de segurança não são para produzir efeitos unilaterais e exigem que, concomitantemente, motoristas e pedestres as observem, cada um na esfera que lhe compete, para que o êxito seja integral. Há, pois, necessidade de instruí-los o público em geral, desde a criança na escola primária aos adultos.

Estes últimos necessitam de tal instrução, porque nascidos há mais tempo não foram beneficiados por aquela instrução, ou porque precisam ter seus conhecimentos atualizados para acompanhar a evolução das próprias normas do tráfego, função por sua vez do maior ou do menor grau de adaptação das cidades às exigências do tráfego motorizado.

A instrução nas escolas primárias deve obedecer a uma orientação padronizada, com programa estabelecido e uniforme, evidentemente dentro dos princípios pedagógicos de objetividade e simplicidade. Correlacionadas com esta instrução devem funcionar as patrulhas escolares, que ajudam a disciplinar as crianças e auxiliam as autoridades nas providências de segurança coletiva

do tráfego, na proximidade das Escolas, de que falaremos mais adiante.

Para os adultos a instrução deve ser indireta, através de exposições e conselhos, utilizando os diversos meios de divulgação:

- jornais e revistas,
- radiodifusoras,
- televisão,
- alto-falantes, em locais de reunião pública,
- cartazes,
- e publicações de toda sorte.

2. A EDUCAÇÃO E A PROTEÇÃO DOS ESCOLARES

Cada vez mais se tornam necessárias medidas especiais de proteção dos escolares, na entrada e na saída dos colégios, além de instruí-los, convenientemente, sobre a maneira como se devem conduzir nas vias públicas, tendo em vista o mesmo objetivo comum de salvaguardá-los contra o perigo do tráfego motorizado.

a) A instrução

A instrução deve ser entregue a professores ou monitores previamente preparados para poderem ministrar um aprendizado simples e objetivo, dentro do seguinte programa:

— O perigo do tráfego motorizado e a necessidade de obediência aos sinais e regras de tráfego.

— Significado dos sinais de tráfego e dos sinais dos policiais. Como os pedestres devem obedecê-los.

— Como andar a pé nos passeios das ruas ou avenidas e nas estradas sem passeio.

Como e onde atravessar as vias públicas:

— quando não há policiais, nem sinais de tráfego,

— quando há sinais comuns,

— quando há sinais especiais de pedestres.

— Missão das patrulhas escolares.

— Como se devem conduzir os ciclistas:

— nas ruas das cidades,

— nos cruzamentos,

— nas estradas.

Não se deve deixar a objetividade desta instrução inteiramente a cargo da inteligência, do entusiasmo e da capacidade pedagógica do corpo docente das Escolas. A eficiência dessa instrução exige que a Secretaria de Educação dê tôdas as minuciosas normas de ensino, prepare e forneça o material didático necessário, como folhetos, cartazes ou quadros murais, filmes, figuras opacas ou transparentes para as projeções, servindo-se de pessoal técnico competente e enfim padronize o mínimo de desenvolvimento a dar ao assunto. Terá sempre um grande efeito na educação para a segurança do tráfego, se cada municipalidade ou comunidade desenvolver em seus parques recursos materiais de distração infantil em que as crianças manejam seus automóveis, vençam dificuldades normalmente encontradas no tráfego, sejam obrigadas a obedecer sinais análogos aos das vias públicas, e brincando consolidem todos os ensinamentos de segurança de tráfego que lhes sejam ministrados nas Escolas.

As sessões de ensino não se devem restringir às exposições, exhibições ou demonstrações no interior de cada Escola, é preciso que pequenos grupos de alunos sejam levados às ruas e aos cruzamentos e que de tudo se lhes dêem exemplos práticos e reais. Só assim realmente aprenderão a bem se conduzirem, dentro das aconselháveis regras de segurança. Um outro ponto muito importante é que não se trata de satisfazer uma exigência de currículo escolar, não basta ministrar as previstas sessões de ensino, o que é preciso é desenvolver um continuado processo educativo, é necessário portanto repetir os principais ensinamentos, aproveitar tôdas as oportunidades para insistir sôbre êles e nunca pensar que tudo está sabido, pois o principal é que todos pratiquem realmente as normas de segurança aprendidas.

b) A proteção dos escolares

Para bem proteger os escolares nas proximidades das Escolas e dos Colégios (31) são úteis as seguintes medidas e orientação:

[1] Bloqueio dos passeios, separando-os material e convincentemente das pistas, na frente das Escolas e até distância razoável, de preferência até próximo dos locais adequados de travessia das pistas.

[2] Colocação da sinalização de advertência (placa regulamentar) em local bem visível pelos motoristas e só afixada na ocasião em que tem utilidade, nunca permanentemente como ainda hoje se pratica no Brasil. Êste erro é grave, porque habituados os motoristas a verem as placas de "Advertência, Perigo, Escola", sem qualquer valor real, na quase totalidade das horas do dia e da noite, não mais as respeitam.

[3] Direção e contrôle do tráfego motorizado e da travessia dos escolares.

Se no local de travessia há permanente direção e contrôle do tráfego, bastará cuidar de dirigir e controlar os alunos em função daqueles, só lhes permitindo atravessar quando o tráfego de veículos estiver parado. Êste último trabalho pode ser feito por policiais e *convém que o seja* quando disponíveis ou em cruzamentos complexos, mas não devemos esquecer que as patrulhas escolares são capazes de tirar todo o bom partido da sinalização luminosa existente, bem orientando os colegas, quando não há policiais para o local.

Se não há policiais nem sinalização luminosa de tráfego, o que é comum pela infinidade de Escolas existentes, nos mais variados locais, é preciso dirigir e controlar ao mesmo tempo os veículos e os alunos. Aí, então, as patrulhas escolares têm sua mais ampla aplicação, a ponto de serem indispensáveis. Seus idealizadores foram os norte-americanos e, ainda há poucos anos, a Holanda, querendo fazer frente ao perigo que os escolares estavam correndo em suas vias públicas, adotou também o sistema com real êxito, segundo revelam as recentes estatísticas daquele País. A Fig. 121 reproduz um flagrante tomado pelo "Tribuna da Imprensa" — na Rua das Laranjeiras no Rio de Janeiro, em 18 de outubro de 1951, onde infelizmente a prática ainda não se generalizou.

Para aplicação do sistema de patrulhas escolares é preciso criar uma base legal que imponha sua obediência aos motoristas. Convém um único dispositivo de lei federal para vigorar em todo o País, porque da padronização e da generalização do sistema depende muito a segurança que com êle se pretende alcançar. Na falta de lei que regulasse o assunto, baixamos em 10 de abril de 1950 a Portaria n.º 8 para impor aos motoristas o acatamento das ditas patrulhas. Posteriormente, em setembro de 1951, foram providenciadas bandeirolas especiais feitas de alumínio e pintadas, o cabo rajado de prêto e branco, e a bandeira propriamente dita de vermelho com a inscrição ESCOLA em branco (ver a Fig. 122). Para as vias de demasiada largura e principalmente onde velocidades elevadas são normalmente permitidas, há necessidade de complementar a sinalização utilizando cavaletes de madeira pintados e ostentando a placa de "Atenção! Devagar. Escola." Tais cavaletes devem ser colocados sômente na ocasião em que a cautela se torna necessária (início e fim das aulas) e à suficiente distância do local correto de travessia para onde os colegiais devem ser sempre orientados.

A instrução das patrulhas escolares deve caber à Polícia e o êxito do trabalho delas depende muito da capacidade, da habilidade e do entusiasmo dos que forem encarregados dessa nobre missão. Num grande cidade, de preferência mais de um policial especialmente escolhido deve ser ao mesmo tempo encarregado de instruir, estimular e assistir as patrulhas escolares, atribuindo-se a cada policial uma mesma zona da cidade.

(31) Ver a página 12 da "R.S.P." de março.



Fig. 121

E' indispensável um incondicional apoio da Direção das Escolas e Colégios, selecionando os patrulheiros ou indicando os melhores para escolha, acomodando e conservando o material em local conveniente e de fácil acesso.

c) *A educação do adolescente como motorista;*

A experiência tem demonstrado que os jovens aprendem mais facilmente a dirigir que as pessoas de maior idade. A explicação reside na maior flexibilidade muscular que possuem. Aliás, isto é observado no ensino da natação, da equitação, da esgrima etc., em que a idade dos dez aos dezesseis anos tem sido considerada a ideal para o aprendizado; e a partir de quatorze anos já há uma desenvoltura física compatível com a prática da arte de dirigir automóveis.

Após estas considerações, muitos estranham as estatísticas norte-americanas acusarem as mais elevadas cifras de acidentes justamente com os motoristas jovens. Nada há de contraditório. São responsáveis por aquelas cifras elevadas a irreflexão e o espírito de aventura mais acentuados nas pessoas de menos idade, mas também o fato de a maioria deles ter aprendido a dirigir irregularmente, sem escola, sem o conhecimento das normas de segurança do tráfego. No Brasil por exemplo, é comum nas pequenas localidades, nas fazen-

das, estâncias ou engenhos e mesmo nas cidades de deficiente fiscalização policial, encontrarmos meninos de 14 e até de 12 anos sabendo conduzir automóvel. Aprenderam a manobrar o carro. Conduzem ou são capazes de conduzir o veículo para qualquer canto. Mas não tiveram um ensino sistemático; as regras elementares de segurança de tráfego não lhes foram ensinadas, muitas vezes porque os próprios que iniciaram a criança na direção de veículos não as conhecem. Vêm os maus hábitos, as práticas inseguras e os acidentes são a consequência.

Estamos convencidos de que se o nosso dever é educar os jovens para a vida, da mesma forma que no passado o ensino da esgrima e da equitação integrava a boa educação básica, hoje, ensinar a dirigir veículos motorizados no curso secundário deve fazer parte do currículo escolar. Não quer dizer que se deva entregar um veículo automotor a um menino de quatorze, quinze, dezesseis ou dezessete anos para dirigir nas vias públicas mas sim que o ensino e a prática desta arte devem ser possibilitados a tais menores, inicialmente em recinto privado e posteriormente mesmo nas vias públicas. A responsabilidade pela direção de um veículo na via pública entregue a um menor de 14 a 16 anos deve sempre caber a motorista legalmente habilitado e obrigatoriamente sentado ao lado do menor.

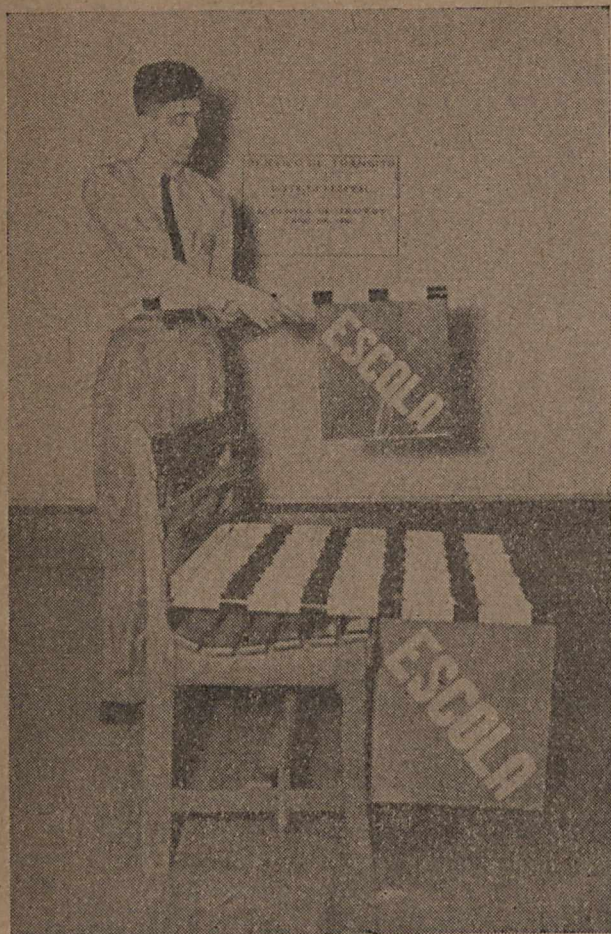


Fig. 122

A partir dos dezesseis anos, desde que requerido pelo Pai ou responsável deve ser possível a obtenção da licença para dirigir em via pública. A lei em vigor no Brasil não permite tal obtenção e nem mesmo o aprendizado antes dos dezoito anos. Há aliás uma incongruência: o menor de dezesseis e de dezessete anos pode alistar-se e voluntariamente incorporar-se, com consentimento paterno, às Forças Armadas. Uma vez militar, pode chegar a dirigir quaisquer de seus veículos, pode conduzir um carro de combate de 14, 30 ou mais toneladas, pode ir para uma guerra, mas a lei de tráfego brasileira, não lhe permite obter a carteira nacional de habilitação de motorista, sem a qual não pode dirigir nas vias públicas. Conventhamos que é um absurdo.

3. A EDUCAÇÃO DOS DIVERSOS CONDUTORES DE VEÍCULOS

A educação do motorista não pode ser obra de execução instantânea ou a curto prazo e sim conseguida através de um processo de ação continuada e por longo tempo, para não dizer mesmo permanente.

Três são os aspectos fundamentais de influência na educação do motorista:

— a sua eficiente preparação quando candidato a motorista;

— a ulterior atualização de conhecimentos através de divulgações oportunas; ou de verificações periódicas;

— e a aplicação de sanções justas, a todos que desrespeitam as normas de tráfego, sempre estabelecidas em benefício da coletividade.

Errôneamente, muitos pensam que *saber dirigir um veículo* é ter a habilidade de conduzir o automóvel, com êle manobrar para a frente ou para trás, quando na realidade êste complemento, logicamente indispensável, precisa de uma sólida base de conhecimentos das normas ou regras de tráfego e da sinalização convencional.

As normas ou regras e a sinalização de tráfego surgiram para evitar os conflitos de tráfego nas vias públicas, entre veículos e entre êstes e os pedestres. Têm elas sido estabelecidas e evoluíram, à proporção que os veículos automotores invadiram as antigas vias inadequadas às necessidades do tráfego de hoje, em grande parte para compensar êste desajustamento, que a moderna ciência do tráfego aponta e que os competentes planejadores das cidades procuram eliminar.

O Brasil, sem indústria automobilística, só nos últimos anos e, assim mesmo, em suas Grandes Cidades, está sentindo realmente a necessidade que Países altamente industrializados sentiram há mais tempo, e cuja experiência foi sucessivamente requerendo novas regras de tráfego, como chave mágica para diminuir os terríveis efeitos dos inevitáveis conflitos de tráfego, enquanto providências mais radicais não são tomadas pela Engenharia.

Infelizmente adotamos e estamos mantendo a orientação mais comum nos Países europeus, de exigir um único exame de habilitação de motorista e admitimos que uma vez conseguida a carteira de habilitação nenhuma nova prova de aptidão seria necessária aos condutores, salvo as que dissessem respeito a suas condições físico-psíquicas. O tráfego motorizado tem crescido com tal intensidade e rapidez, que novas regras surgiram, depois que muitos motoristas obtiveram suas carteiras de habilitação e, no próprio Brasil, muitas normas e outras convenções de sinalização ainda estão por ser introduzidas. Esta situação requer o reajustamento de conhecimentos sem o que, dia a dia, maior será o número dos que erram por ignorância.

O nosso Código Nacional de Trânsito, baixado em 1941, adotou muitas regras e sinais que eram desconhecidos dos antigos motoristas; motoristas que revalidaram suas carteiras de habilitação sem demonstrarem ter reajustado seus conhecimentos. Sabemos que as medidas complementares à Lei de 1941, posteriormente baixadas pelas autoridades competentes e os novos textos de lei, inclusive o que regular a adesão à Convenção de Genebra de 1949 (adotando uma melhor sistemática de sinalização) só poderão produzir seus be

néficos efeitos se forem do conhecimento da totalidade dos motoristas.

A obrigatoriedade de revalidação dos documentos de habilitação dá oportunidade às autoridades policiais de se certificarem de que os conhecimentos fundamentais exigidos dos motoristas estão atualizados.

A divulgação de conhecimentos necessários aos condutores de veículos é, em qualquer hipótese, indispensável e no estado em que nos encontramos, de inexistência de exames periódicos, mais importante se torna o esforço na campanha educativa do motorista, pela divulgação do que deve ser por êle sabido.

Não podemos deixar de salientar a falta que fazem os folhetos oficiais de divulgação dos conhecimentos úteis. Tais publicações faltam no Brasil, apesar da vontade e do esforço de muitos Administradores, porque insuficientes são os recursos e deficiente a Organização administrativa responsável.

Ensinar e orientar são coisas fundamentais, mas pouco valem se não houver fiscalização que assegure a obediência ao estabelecido por meio de sinais ou regras convencionais ou por intermédio de ordens expressas. Também a fiscalização pouco vale se não houver a competente, justa e rápida punição do infrator. Nesta parte talvez resida o ponto de maior realce da influência da Administração policial e da Justiça no setor educativo.

As pedras de toque dêste ponto são:

- imparcialidade no julgamento da infração;
- tratamento igual de todos os infratores, não distinguindo o pobre do rico, o importante ou amigo, do modesto ou desconhecido;
- e rapidez na aplicação da punição.

A rapidez na aplicação da punição é do mais alto valor. A multa ou a advertência foram instituídas com o fim de educar. Só é educado quem fôr sujeito a seu processo lento, quem sofre no íntimo a voz acusadora da consciência, quem se lembra de que errou e sabe por que está sendo punido. Se os infratores tomarem conhecimento das faltas com muito atraso, quando já não mais delas se podem lembrar, se as notificações se acumularem na Repartição policial em vez de serem imediatamente entregues ou remetidas aos infratores ou se as multas forem cobradas com muito retardo, após dias e dias, meses e meses, quando não após anos a fio, de uma só vez, não se está educando, porque não se aplicou o processo progressivo e eficiente da ação continuada e persistente.

Pode-se pensar que isto só ocorre por desídia, mas não, isto também sucede ou pode suceder porque a máquina administrativa de um modesto serviço de inspetoria de veículos do século passado, setor sem importância do organismo policial de então, quando só existia a tração animal, não evoluiu convenientemente e não adotou sistemas modernos de trabalho compatível com o elevado

número de veículos automotores de hoje e com um vulto de trabalho burocrático diário e de tôdas as horas, sem precedente no passado. Esta situação aliás só tende a agravar-se com o acréscimo constante de veículos e de motoristas que se habilitam a dirigir. Não é crível que o trabalho puramente manual satisfaça em nenhuma grande cidade, e vários outros serviços públicos já o demonstraram que a solução está na mecanização do serviço burocrático e na adoção de normas modernas e simples de trabalho.

Dispensar a multa em atenção à posição social dum infrator, acima de injusto, deseduca; estimula ao recrudescimento do desrespeito às normas e o mau exemplo sempre encontra imitadores. Todos são iguais perante a lei. Privilégios na utilização das vias públicas, que a todos pertencem e em benefício dos quais se estabelecem algumas restrições individuais, só podem ser consideradas inadmissíveis. Quando o motorista se compenetra da inflexibilidade da Autoridade, confia na justeza da aplicação de punições e sofre sanções imediatas pelas faltas que comete e das quais se lembra, passa a respeitar as normas estabelecidas, começa a ser disciplinado, a ser educado para poder utilizar vias públicas, compreendendo a necessidade da obrigação de refrear seus instintos egoísticos e a isto se sujeitando e volta a respeitar, acima de tudo, o direito de terceiros, motoristas e pedestres que, como êle, utilizam aquelas vias e nelas desejam segurança.

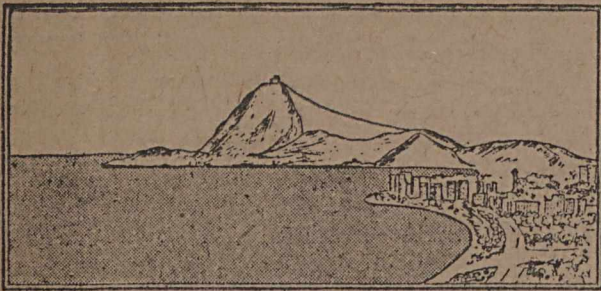
Como exemplo de uma ação policial de efeito psicológico educativo eficiente, podemos citar o ilustrado pela reprodução (na página seguinte) da frente e do verso de um cartão muito usado em 1951 no Rio de Janeiro. Todo carro procedente de uma das Unidades da Federação ou de País estrangeiro, encontrado no Distrito Federal cometendo infrações leves, como as de estacionamentos em locais proibidos, em lugar de multado, recebia a advertência através do preenchimento.

O verso, condensando as principais normas de tráfego, completava a ação educativa que o teor da mensagem, na frente do cartão, visava mais diretamente.

Os automóveis do Corpo diplomático recebiam sistematicamente tais advertências, quando apanhados em infração.

Não estamos fazendo apologia da substituição da cobrança de multa por êsse processo suadorio, mas aproveitando o ensejo para salientar que, no campo educativo, todos os recursos devem ser utilizados e que, às vêzes, os que apelam para a consciência humana são mais eficientes.

A organização policial deve ter sempre em vista que a multa é um dos meios para conseguir a obediência e que a advertência é também muito recomendável, em lugar da cobrança de multa, principalmente quando não se trata de infratores recalcitrantes. Assim seria errado um policial assistir impassível o cometimento de uma infração, muitas vêzes involuntária, e, em lugar de advertir o motorista, indicando-lhe o bom cami-



DEPARTAMENTO FEDERAL DE SEGURANÇA PÚBLICA
SERVIÇO DE TRÂNSITO

Sr. Responsável pelo auto

Nossos melhores votos de felicidades no

RIO DE JANEIRO

Para seu conhecimento, o Senhor violou as
normas do Serviço de Trânsito

Tôda violação prejudica ou pode vir a prejudicar
terceiros. Solicitamos a sua cooperação enquanto
permanecer no Distrito Federal, acatando o regula-
mento e as ordens de trânsito estabelecidas em
proveito do bem-estar geral.

Com os nossos agradecimentos,

Pelo Major Geraldo de Menezes Côrtes - Diretor do Serviço de Trânsito.

(Veja o verso por obsequio)

M.J.N.I. - D.F.S.P. - S.T.2

Frente

Verso

inho, quando não mesmo compelindo-o à obediên-
cia de normas estabelecidas, preferir anotar o nú-
mero do veículo para ulterior cobrança de multa.
A advertência deve ser serena e séria, sem pre-
juízo da energia de que se deve revestir sempre
que necessária e nunca em forma "debochativa"
ou agressiva. O que se deve com ela procurar é a
obediência, tão espontânea quanto possível. Uma
tal orientação traz como reflexo um sentimento
de dever que vem do fundo da consciência de cada
um. Para tanto é preciso que haja uma conduta
psicológicamente correta por parte do organismo
policial e de seus agentes.

Convém ainda aqui ressaltar o inestimável
serviço que presta a Justiça, no setor educativo,
quando pune, convenientemente e com presteza,
contraventores e criminosos. Sabemos como é de-
morada, nos dias que correm, a aplicação da jus-

RESUMO DE ALGUMAS DAS NOSSAS NORMAS DE TRÂNSITO

A VELOCIDADE MÁXIMA É DE:

40 Km/h, a não ser que haja placas estabelecendo
outros limites.

O ESTACIONAMENTO É PROIBIDO:

1. A menos de 3m da linha de edifícios de uma
esquina ou de qualquer registro de água de
bombeiros.
2. A mais de 15 cm de afastamento do meio-fio.
3. Violando qualquer indicação convencional ou
explicativa.
4. A menos de 1m de outros veículos.
5. Nos locais de carga e descarga de veículos,
comerciais.

NÃO:

1. Estacione ao lado de outro, formando fila dupla.
2. Estacione com as rodas da esquerda junto do
meio-fio, exceto em vias de mão única.
3. Estacione sobre as calçadas, elas pertencem aos
pedestres.
4. Se esqueça de fazer os sinais regulamentares
quando for parar ou mudar de direção.
5. Estacione nos portões ou rampas de entrada
para veículos.

SINAIS LUMINOSOS DE TRÁFEGO

- a. Verde - para seguir
- b. Vermelho - para parar
- c. Amarelo - para dar tempo de deixar
o cruzamento livre.
- d. Tôdas as voltas devem ser feitas no sinal
verde, a menos que haja restrições in-
dicadas.
- e. Setas verdes acesas só permitem mo-
vimento nas direções que indicam.
- f. As palavras PARE e SIGA, em ver-
melho e verde, destinam-se a regular
o movimento de pedestres.

tiça no Brasil. Contraventores e criminosos em
geral e entre eles os das transgressões de tráfego
não costumam ser julgados em prazo inferior a
um, dois e mais anos. Só uma adequada reforma
judiciária será capaz, pois, de aumentar o valor
educativo que o nosso sistema judiciário pode e
precisa prestar ao setor tráfego.

4. CAMPANHAS EDUCATIVAS

As campanhas educativas para a prevenção
de acidentes de tráfego constituem uma necessi-
dade dos tempos que estamos vivendo. São mes-
mo fruto da consciência da solidariedade humana
que tem a elite social de uma comunidade. Quan-
do não dirigida pelo Estado através de sua Polícia
ou de uma Organização encarregada da Educa-
ção, da Previdência ou mesmo da Assistência So-
cial, deve ser por êle estimulada, prestigiada e

subvencionada. E' hoje reconhecido que se uma campanha educativa para a prevenção de acidentes de tráfego não está sendo convenientemente desenvolvida numa comunidade, tem a Polícia o dever de provocá-la ou mesmo de realizá-la.

Quando falamos em campanha educativa, devemos ter bem presente que é necessário, para prevenir acidentes através da educação, desenvolver um programa continuado, sistemático e permanente. As "semanas de trânsito", uma por ano, como às vezes têm sido realizadas são verdadeiras gotas d'água num oceano e pouco valem. Aliás "semana" disto ou daquilo só pode ter um mérito: o de chamar a atenção para êste ou aquê. Assunto, jamais serve como arma educativa eficiente; sua contribuição do processo educativo é demasiado modesta.

Quando é possível mobilizar grandes recursos financeiros e encontrar um grupo de cidadãos competentes e de elevado espírito público, é possível desenvolver uma campanha desta natureza, apesar da falta de apoio estatal. Mas o que se tem notado é que homens com grandes idéias, dispostos mesmo a durante uma série de dias empregarem gratuitamente algumas horas de suas atividades existem, entretanto, isto só não basta, uma campanha educativa exige escritório técnico, com redatores, desenhistas, datilógrafos etc., com elementos capazes de idealizar programas, de acompanhá-los, refundi-los, aproveitar idéias, oportunidades, colaboradores espontâneos e convidar ou contratar conferencistas, enfim uma infinidade de atividades permanentes que não podem ficar na dependência do simples espírito de colaboração. E' preciso que além do entusiasmo pela campanha haja a obrigação de realizá-la.

O entusiasmo e o espírito público de muitos cidadãos têm criado Associações para a Prevenção de Acidentes aqui e no estrangeiro. Há mesmo um Conselho interamericano de segurança, ao qual é filiado a nossa Associação Brasileira para a Prevenção de Acidentes. Tôdas essas entidades não têm nenhum caráter comercial e sim altruístico de zelar pelo bem-estar e prosperidade sociais, procurando concorrer, dentro do máximo dos recursos que consegue reunir, para a diminuição dos acidentes em geral, onde quer que eles ocorram. Os acidentes nas Indústrias afetam empregados e empregadores. A orientação das campanhas educativas para a prevenção de acidentes nas Indústrias, o material necessário, bem como a formação dos técnicos indispensáveis para realizá-las podem ser mais economicamente conseguidos através de uma Entidade por todos êles custeada. A nossa Associação para a Prevenção de Acidentes tem sido por isso mesmo mantida pela Indústria, e conseqüentemente só se pode dedicar às atividades de prevenção de Acidentes das mesmas Indústrias. Ora os acidentes de tráfego interessam indistintamente a todos e não é fácil encontrar grupos especialmente interessados que acorram com seus recursos próprios para possibilitar a Associação desempenhar-se das campa-

nas educativas para a prevenção dessa categoria de acidentes. Por tudo isto é indispensável que o Poder Público reconheça esta situação e acorra com subvenções adequadas para que uma Associação como a citada possa realizar grandes campanhas educativas para a prevenção de acidentes de tráfego. Estamos convencidos que dificilmente a administração pública possa ser mais eficiente do que uma Associação com o caráter citado, se diretamente encarregar-se de campanha educativa. A Administração Pública não tem a mesma flexibilidade e portanto possibilidade para reunir valores necessários ao desenvolvimento de uma Campanha educativa, para dispensar os incompetentes, para renovar o quadro de auxiliares procurando sempre o que há de melhor, para reunir colaboradores espontâneos que auxiliarão uma Associação Benemérita, de Utilidade Pública, mas que relutam ou não gostam de colaborar com autoridades públicas e não raro estas se estomagam com a intromissão ou o realce alcançado por esta ou aquela pessoa num setor que julgam de sua exclusividade. As ligações internacionais com associações congêneres facilitam a utilização de vasto material educativo já aplicado e experimentado em outras partes, o que significa economia de tempo e de dinheiro ou melhor de aumento de rendimento na execução da campanha. Se os Governos Federal, Estaduais e Municipais reconhecerem esta realidade é possível que a Associação Brasileira para a Prevenção de Acidentes vigorada e auxiliada com subvenções, vinculadas ou não a contratos, devidamente fiscalizados consiga realizar excelentes Campanhas educativas em nossas Grandes Cidades onde a Associação já tem seus Escritórios. Além disso a Associação ficará então em condições de liderar tais movimentos educativos em cidades menores que desejem seus serviços técnicos. Podem encarregar-se mesmo da formação dos instrutores e monitores para a educação de tráfego dos escolares.

Uma campanha educativa para a prevenção de acidentes não se deve limitar só à divulgação do que é necessário saber, não se limita a chamar a atenção para a necessidade de bons hábitos dos quais depende a segurança do tráfego, apela também para os sentimentos e para as reações psicológicas de cada um, via de regra com o intuito de melhor fixar as principais noções e regras de segurança. Um exemplo de atividades de alta significação e que se enquadra perfeitamente numa campanha educativa para a prevenção de acidentes encontramos na iniciativa de "O Globo" (vespertino e rádio do Rio de Janeiro) e da Firma Lubrificantes e Produtos Fonseca S.A. (instituidora do prêmio mensal "R.P.M.") referente a premiar mensalmente um Motorista-Padrão no Rio de Janeiro. A orientação técnica da campanha foi gratuitamente oferecida pela Associação Brasileira para a Prevenção de Acidentes. Vamos reproduzi-la porque pode ser de grande utilidade em outras cidades e achamos mesmo que as Associações de classe dos motoristas, inclusive Auto-

móvel Clube e Touring Clube podem análogamente adotá-las para estímulo entre seus associados.

Na campanha do motorista-padrão não se trata de encontrar nem tampouco premiar o melhor motorista de cada classe, o que seria praticamente impossível entre milhares e milhares de condutores de veículos de uma grande cidade. Além disso, tal prêmio pouco significado teria para a eficiência e segurança do tráfego porque ambas não dependem do "melhor" motorista mas de numerosos bons motoristas, daqueles que agem e se conduzem de acôrdo com o que caracteriza um motorista-padrão. Não sendo possível premiar a todos os motoristas-padrão, mas visando a todos estimular é que mensalmente se concede um prêmio ao primeiro motorista-padrão que ao azar da sorte uma Comissão julgadora encontra no próprio tráfego da cidade num determinado dia e itinerário ou bairro, inteiramente desconhecidos dos que estão sendo observados e julgados. A Comissão reúne-se e sorteia o ponto, o bairro, ou o itinerário pelo qual vai começar sua verificação. Toma um carro e dirige-se ao ponto sorteado de onde inicia seu trabalho pelo itinerário fixado. O primeiro motorista da classe visada que passar pelo carro da Comissão é seguido sem que o próprio perceba. A Comissão observa tôdas as suas ações de acôrdo com uma ficha de contrôle dos prin-

cipais erros desclassificadores de motorista-padrão. Se um daqueles erros é cometido, a Comissão abandona o motorista que vinha sendo seguido e se ocupa do primeiro que novamente apresentar-se à frente dela. E assim sucessivamente até que durante um prazo previamente estipulado de 20, 30 ou mais minutos a Comissão consiga acompanhar um Motorista que não incida em nenhum dos erros, nem deixe de demonstrar seguir os bons hábitos que caracterizam um motorista-padrão. Tudo é anotado para exploração na campanha educativa, que se desenvolve divulgando o que caracteriza um motorista-padrão, divulgando as causas que levaram A, B, C etc. a não receberem o prêmio do mês e de sua classe e finalmente através do prêmio que estimula duplamente pela distinção e pelo valor intrínseco que representa. O estímulo é tanto maior ainda, porque não se causa constrangimento aos bons motoristas que não recebem prêmios, uma vez que é sempre a sorte entre os bons que decide, em última instância, da concessão de um prêmio. E, como vimos, não se trata de sorte de uma loteria, e sim a de ser observado conduzindo-se com correção nas vias públicas e só os que assim agem podem lograr a distinção.

(No próximo número — o Cap. VI — "A Legislação").