

EDUCAÇÃO-FALÁCIA: A QUEM INTERESSA?

O ser humano no trânsito é, consoante há muito observa o engenheiro e sociólogo Eduardo Alcântara Vasconcellos, o elemento mais importante, sem o qual o próprio fenômeno não se completa, não se afeiçoia. Nesse contexto, via e veículo são apenas instrumentos para a realização do ato de transitar. Razoável, então, que no trânsito o controle e as prioridades sejam do elemento pensante, o ser humano, único passível de ser educado para decidir dentro dessa dinâmica. Dito isso, importa observar que a política de mobilidade brasileira (a real, não a “do papel”!) é, contraditoriamente, fundada no modelo rodoviarista e na supremacia do automóvel, que se contrapõe violentamente ao pedestrianismo, fato que, associado ao desdém com que é tratado o transporte coletivo, representa entraves cada vez mais presentes no cotidiano das cidades: a falta de mobilidade e a violência no trânsito.

Diante das eleições municipais que se avizinham, com ou sem ficha limpa (*ante o dualismo das leis brasileiras, que “pegam” ou “não pegam”*), uma leva de novos prefeitos e vereadores será eleita. Antes das bênçãos dos votos, entretanto, temas como a mobilidade, a violência no trânsito e outros relacionados ao dia a dia cidadão, forçosamente, serão pautados. Nesse ínterim, o aforismo “a educação é a solução” já está afiado, pronto para ser entremeado aos argumentos dos candidatos, sem que se ouse contestá-los ou mesmo propor uma reflexão acerca dessa sentença. É fato, aliás, que uma parte considerável do eleitorado costuma reforçar a toada dos discursadores, recorrendo frequentemente à citada máxima, mormente quando a fiscalização de trânsito entra em ação: “em vez de multar, deveria educar” (pois “a educação é a solução”).

Ora, até o mais ingênuo dos aspirantes a cargos eletivos tem convicção de que esse bordão é simpático! Fosse priorizada a educação, tratar-se-ia de uma verdade digna das melhores alvíssaras aos que o sustentam. Ocorre que, a se ter por base os discursos atuais e as presentes práticas, são muitos anos-luz de distância entre a educação-falácia e a educação-prioridade. Investimentos pífios e equivocados e a falta de

valorização dos profissionais da educação evidenciam a retórica que contraria a práxis política.

Não obstante, futuros prefeitos e vereadores terão que enfrentar o “apocalipse motorizado” em curso: calcula-se que em 2010 a produção de automóveis de passageiros e comerciais leves tenha sido de aproximadamente 2,9 milhões e, em 2015, será de 3,9 milhões. Conforme adverte a pesquisadora Erminia Maricato (na obra *O impasse da política urbana no Brasil*), até o fim da década, o país – onde algumas leis são observadas enquanto outras recebem status de natimortas – será o terceiro maior mercado consumidor de automóveis no mundo. Há, porém, quem afirme que já ocupa essa mesma posição no malfadado ranking dos países que mais matam no trânsito! Cumprir e fazer cumprir as leis (inclusive as relacionadas ao trânsito e à mobilidade), quiçá concorra para a solução.

Por falar em terceiro, conclua-se, com Marcio Moreira Alves (*in* Manual do cronista aprendiz) que, independentemente do tamanho da frota automotiva, “país onde há leis que não pegam, é dono certo de carteirinha terceiro-mundista”.

Luís Carlos Paulino - subtenente da Polícia Militar do Ceará, bacharel em Direito, pós-graduando em Gestão e Direito de Trânsito, membro da Associação Brasileira de Profissionais do Trânsito (ABPTRAN) e autor do livro *Trânsito no Brasil: desafios à efetivação do direito de ir e vir e permanecer vivo*.