

O MAÇOM E O TRÂNSITO: políticas públicas interna corporis como ferramental aplicado a mudanças na realidade do trânsito brasileiro

(THE MAÇOM AND THE TRAFFIC: internal public policies as a tool applied to changes in the reality of Brazilian traffic)

Jorge Amaral dos Santos ¹

Resumo

O trabalho retrata algumas características comportamentais do Homem maçom frente à realidade social em que habita – ethos maçônico -, e a atual situação do trânsito brasileiro com vistas à problemática da accidentalidade, sugerindo políticas interna corporis de engajamento individual e coletivo como meio de participação institucional atuante para mudanças desse contexto sócio-brasileiro e mundial.

Palavras-chaves: maçonaria; políticas públicas; trânsito.

Abstract

The work portrays some behavioral characteristics of the Masonic Man in front of the social reality in which He lives - Masonic ethos -, and the current situation of Brazilian traffic with a view to the problem of accidentality, suggesting internal policies of individual and collective engagement as a means of active institutional participation for changes in this socio-Brazilian and world context.

Keywords: freemasonry; public policy; traffic.

¹ Policial Rodoviário Federal - Graduado em Direito, especialista em Direito Público, especialista em Direito Penal e Direito Processual Penal, Mestre em Direito - Políticas Públicas pela Universidade de Santa Cruz do Sul UNISC. E-mail: j.amaral2007@gmail.com

1. Introdução

A Maçonaria é uma instituição social formada por pessoas que trabalham, como construtores sociais, para o aperfeiçoamento da humanidade. Para tanto, utiliza-se de uma metodologia de ensino pautada na liturgia, ritualística e simbologia. Historicamente, a Maçonaria esteve à frente, atuante e participativa, mesmo que de forma discreta, das grandes discussões e conflitos que assolaram a humanidade. Nestes dias atuais de pós-modernidade a sociedade vive uma tragédia silenciosa, lenta e mortal denominada acidentes de trânsito. Essa realidade permeia o cotidiano dos indivíduos que, em algum momento, irão se utilizar da via pública para se movimentar, ou seja, está presente na vida da maioria das pessoas. Apresentaremos essa realidade, que é verificada sob a ótica de seu custo social – onde um acidente fatal de trânsito ultrapassa o custo de meio milhão de reais - para, em seguimento, discorrer sobre metodologia de trabalho intelectual aplicado aos quadros maçônicos. Por fim, sugerir a construção/aplicação de políticas públicas interna corporis da Maçonaria, com a finalidade de chamar a atenção dos seus integrantes para essa realidade, de modo a contribuir significativamente no combate dessa chaga social.

2. O ethos maçônico: breves observações a respeito do homem maçom

A Maçonaria é um movimento filosófico, educativo, filantrópico e progressista que adota a investigação da Verdade, em regime de plena liberdade. Ela é, portanto, uma sociedade formada por livres pensadores, amantes da cultura moral (FREIRE, 2000). Nesse alinhavar, a Ordem Maçônica é, ainda, uma autêntica escola de iniciação moral, cultural e espiritual, que prepara seus adeptos tanto para uma nobre vida terrena e social, como para entrar num alto e esclarecido estado de consciência em sua futura vida ultraterrena, terminado que haja o seu ciclo de aprendizagem e atividade neste mundo (LEADBEATER, 2011).

Conforme o pensamento de d'Olivet (2004), se chega ao conhecimento da verdade pela prática das virtudes, e o homem regenerado se eleva por degraus do conhecimento de si ao conhecimento do Universo; do conhecimento do Universo àquele do Ser dos Seres. Assim, o Maçom, de posse do território onde se encontram escondidas as jóias do saber, deve elevar-se e verdadeiramente se elevará, por sobre os escombros do tempo e colocar-se frente a frente aos Sábios, e dizer "Eu sou quem sou". A Maçonaria em sua mais pura concepção exige de seus iniciados a busca constante de seu aperfeiçoamento moral, intelectual e de tolerância (SILVEIRA, 1995). Em termos de

coletividade, em um olhar voltado para o social e sentimento de "espírito de corpo" institucional, Menezes (2014) infere que os maçons se unem conscientemente e abraçam um ideal e, através de troca de experiências e sentimentos, cultivam a estima, a confiança e amizade com afeto e sinceridade, compondo uma família feliz e harmoniosa, com grande elevação espiritual.

Entretanto, Righetto (1997) ressalva que o Homem é um ser ignorado pelo próprio Homem. Não conhece a si mesmo. Vive-se na ilusão de que os povos encontrarão a felicidade sem uma radical transformação das mentalidades. A Maçonaria, adverte Righetto, necessita formar verdadeiros iniciados: isso não é apenas formar homens de bem, mas sobre tudo Homens de profundidade, homens com a coragem de abandonar seus interesses e caprichos pessoais para abraçar algo mais que um ideal, porque esse é verdadeiramente o dever do Homem que compreende a verdade.

Nos tempos atuais, onde o tecido social se revela utilitarista e com alto grau de vaidade e egoísmo, em que cada vivente tem seu pensamento em razão de seus interesses mais próximos e de os que lhes pertencem, realmente é de difícil compreensão que possa haver pessoas que estejam constantemente em atividade em benefício de terceiros com quem não possuem nenhuma ligação, muitas vezes desconhecidos, sem que tal atividade lhes proporcione qualquer recompensa, a não ser a certeza do dever cumprido com os seus postulados (SILVEIRA, 1995).

Conforme o pensamento de Leal (2014), uma das grandes problemáticas a ser solucionada no âmbito da teoria política e jurídica moderna desde sempre é como dominar a natureza humana para que ela não se apresente mais de forma ameaçadora a sua espécie, surgindo então o Direito como instrumento regulatório desta mesma natureza. Dessa forma, a lei surge por uma necessidade de regulamentação do comportamento social, contendo as tradições, os costumes e a orientação filosófica e política do momento. O poder de legislar cabe ao Legislativo; ao Executivo, o seu cumprimento e observância. Toda lei deve ser clara, compreensível, moral e ética. As leis maçônicas em nada diferem das leis civis e comuns, observando apenas a tradição histórica. As Constituições são as "leis maiores" e podem, periodicamente, ser alteradas para adaptar-se às necessidades que surgem com a transformação da sociedade (DA CAMINO, 2014).

Assim, a compreensão da missão da Ordem inscreve a Maçonaria na condição de promotora do processo civilizatório e de instituição a serviço da humanidade, nos mesmos moldes de outras instituições

existentes, tais como escolas, universidades, igrejas, institutos de pesquisa e tantas outras. O objetivo específico, porém, de libertar o espírito das ilusões que o enganam e potencializar a competência cognitiva superior preconizada no projeto humano implica projeto de domínio pleno do ato de pensar, de modo a torná-lo um ato metódico, plenamente formalizado (RODRIGUES, 1999).

Estas breves observações a respeito da Instituição Maçonaria e de como se comportam e agem (ou deveriam agir) os membros de seus quadros, traduzem claramente (de forma ampla) a importância da instituição como construtora na promoção do bem comum e da paz social junto às comunidades em que está inserida, o que se revela como um instrumento eficaz no trabalho de tratamento a uma mazela social específica, a acidentalidade no trânsito.

3. A acidentalidade no trânsito brasileiro

A modernidade e o progresso social construíram um sistema de movimento de pessoas e mercadorias fundado na dualidade espaço/tempo: o Sistema Trânsito – movimentação e imobilização de veículos, pessoas e animais nas vias terrestres. Esse Sistema traz consigo um importante óbice - os acidentes de trânsito - que têm, dentre suas muitas causas, o uso indevido das tecnologias utilizadas pelo homem. No mundo 1,24 milhão de pessoas morrem no trânsito anualmente, representando mais de 3.400 mortes a cada dia, o que gera, também um exército entre 20 a 50 milhões de sobreviventes com traumatismos e sequelas. Jovens adultos com idade entre 15 e 44 anos representam 59% das mortes no trânsito e 92% dos acidentes ocorreram em países em desenvolvimento, os quais representam apenas 48% da frota mundial de veículos. O custo global desses acidentes gira em torno de US\$ 518 milhões/ano (OMS, 2009).

A Organização Mundial de Saúde (OMS) aponta os cinco principais fatores de risco para mortalidade no trânsito: beber e dirigir; excesso de velocidade; não usar o capacete; não usar cinto de segurança; e ausência de equipamentos de segurança para crianças. Em 2010 a Organização das Nações Unidas (ONU) proclamou a Década de Ação para Segurança Viária 2011-2020, com a adesão de 182 países e com objetivo de reduzir a mortalidade no trânsito em 50% ao final desse período.

O Relatório de Pesquisa Sobre Acidentes de Trânsito nas Rodovias Federais Brasileiras (2015) apresentado pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) e pela Polícia Rodoviária Federal (PRF) revela que os acidentes de trânsito no Brasil são responsáveis pela morte de, aproximadamente, 43 mil

pessoas por ano, o que representa uma das principais causas de morte no país. A malha rodoviária federal brasileira é em torno de 71 mil quilômetros e o registro dos acidentes que ocorrem nessas vias é feito pela Polícia Rodoviária Federal (PRF). Esses sinistros são classificados como: acidentes fatais (onde ocorre pelo menos uma morte); acidentes com vítimas (onde há pelo menos uma pessoa ferida); e acidentes sem vítimas (aqueles onde ocorrem apenas danos materiais). No ano de 2014 ocorreram 169.163 acidentes nessas rodovias federais, resultando na morte de 8.227 pessoas e cerca de 100 mil feridos. Considerando as vias públicas em sua totalidade (vias federais, estaduais e municipais), no ano de 2014 mais de 596 mil vítimas de acidentes de trânsito receberam indenização do seguro DPVAT por Invalidez Permanente.

Conforme o Relatório de Pesquisa IPEA/PRF (2015, p. 11), as principais causas dos acidentes fatais foram: a) "falta de atenção" em 20,3% dos casos; b) "velocidade incompatível" é causa em 13,1%; c) "ultrapassagem indevida" em 7,8%; d) "ingestão de álcool" em 6,5%; e) "desobediência à sinalização" em 5,6%; f) "dormindo", em 3,8%; g) "não guardar distância de segurança", 1,4%; h) "defeito na via", 1,2%; i) "defeito mecânico em veículo", 1,9%; j) "animais na pista", 1,3%; k) "outras causas", 37,1%.

Por esses dados, pode-se verificar que em apenas 4,4% dos acidentes (defeito na via, defeito mecânico do veículo e animais na pista) não se atribui a responsabilidade direta do condutor. Assim, além dos traumas causados às vítimas e aos familiares, traumas estes não passíveis de mensuração monetária, os acidentes de trânsito representam altos custos para toda a sociedade. Conforme o Relatório IPEA/PRF (2015) os componentes de custos associados às pessoas são: pré-hospitalares, hospitalares, pós-hospitalares, perda de produção, e remoção; os componentes de custos associados aos veículos são: remoção/pátio, danos materiais, perda de carga; e os componentes de custos institucionais e danos patrimoniais são: atendimento e danos materiais. Assim, os quase 170 mil acidentes de trânsito ocorridos nas rodovias federais brasileiras no ano de 2014 geraram um custo para a sociedade de R\$ 12,3 bilhões, sendo que 64,7% desses custos estavam associados às vítimas dos acidentes, como cuidados com a saúde e perda de produção devido às lesões ou morte, e 34,7% estavam associados aos veículos, como danos materiais e perda de cargas, além dos procedimentos de remoção dos veículos acidentados. O quadro a seguir demonstra os valores referidos no Relatório de Pesquisa:

Quadro 1: Custo total e médio por gravidade de acidente – rodovias federais brasileiras (2014)

Gravidade do acidente	Quantidade de acidentes	Custo total (R\$)	Custo médio (R\$)
Com fatalidade	6.742	4.360.475.739	646.762,94
Com vítimas	62.458	5.632.631.496	90.182,71
Sem vítimas	99.953	2.305.213.306	23.062,97
Total	169.153	12.298.320.541	72.705,31

Fonte: IPEA, Denatran e ANTP (2006), com atualização da base de acidentes da PRF (2014). Elaboração dos autores. Valores referentes ao mês de dezembro de 2014.

Analisando os custos separadamente, verifica-se que o maior valor estimado é referente à perda de produção das pessoas (43%), ou seja, quanto de renda uma vítima de trânsito deixa de auferir tanto ao longo do período em que esteja afastada das atividades econômicas quanto, no caso de morte, em relação a sua expectativa de vida. Os impactos da perda de produção recaem sobre a previdência social e também sobre a família, em função de seu empobrecimento. O segundo maior custo é o dano veicular, representando cerca de 30% do total, seguido dos custos hospitalares (20%). Ainda de acordo com o Relatório de Pesquisa, os custos dos acidentes nas rodovias estaduais e municipais se encontram numa faixa de R\$ 24,8 bilhões a R\$ 30,5 bilhões no ano de 2014, ficando o custo total dos acidentes de trânsito no Brasil (ano de 2014) em torno de R\$ 40 bilhões por ano.

Em análise histórica da acidentalidade no trânsito brasileiro verifica-se que desde meados da década de 1980 os índices de acidentes têm aumentado – as causas desse aumento podem ser verificadas como aumento da frota; legislação inadequada; crescimento e desenvolvimento da nação, entre outros - mesmo com todo o arcabouço legal, o aparato publicitário, pedagógico e fiscalizatório atuante na realidade nacional.

Em seguimento, serão traçadas algumas considerações sobre a motivação que conduz o motorista a infringir a Norma de trânsito, de modo a estabelecer uma possibilidade de ligação entre o referencial cognitivo (Rodrigues, 1999) – metodologia de ensino trabalhada com vistas ao aprimoramento de conduta social ética e de elevada moral, notadamente no sentido de obediência às leis – e a conduta desregrada, irregular, perigosa e irresponsável do infrator de trânsito.

4. As leis de trânsito. A (des)obediência à norma

O porquê da desobediência à regra de trânsito? Os dados apresentados apontam uma média anual de mais de 43 mil mortes no trânsito brasileiro. O fator humano (motorista) foi o grande responsável pela quase totalidade desses acidentes, pois em apenas 4,4% deles (defeito na via, defeito mecânico do veículo e animais na pista) não se pode imputar a responsabilidade direta do condutor do veículo (RELATÓRIO IPEA/PRF 2015).

Assim, em uma primeira assertiva, parece que não há, de forma latente na consciência do motorista, a possibilidade de um potencial sancionador da conduta irregular (infração de trânsito). Esse potencial sancionador se caracteriza pela presença ou “sensação da presença” de algum agente do Estado ou mecanismo de controle (lombadas eletrônicas, “pardais, radares, etc.) que possa verificar a conduta irregular do motorista (o não uso do cinto de segurança, o capacete em motociclistas, transporte inadequado de crianças, estado de manutenção do veículo, excessos de velocidade, uso de aparelho celular e outras). Consoante o entendimento de Da Mata (2010) essa é uma problemática diretamente ligada ao viés educacional, pois diz respeito ao fato de obedecer à regra pelo simples fato de ser uma conduta ética, e não pelo propósito de que a desobediência poderá acarretar sancionamentos diversos.

Ainda, parece não estar presente de forma latente na consciência do motorista, a real periculosidade de seu ato/gesto irregular (infração de trânsito) para sua própria segurança aproximada e dos outros usuários do sistema trânsito (o excesso de velocidade, uso do aparelho celular ao dirigir, avançar no sinal vermelho do semáforo, etc.) quanto ao envolvimento em um acidente de trânsito.

Considera-se também, que exista de forma premente na consciência do motorista um pensamento intencional mais importante (pressa, compromissos futuros, segurança no dirigir, segurança no veículo que conduz, condições da via, condições ambientais), que “impulsione e justifique” sua conduta de agir em desconformidade, como por exemplo o motorista que transita em alta velocidade, ou ainda aquele profissional transportador de cargas ou passageiros que dirige durante muitas horas sem descanso e, para tanto, faz uso de substâncias psicoativas para manter-se acordado e dirigindo. Nesse sentido Leal (2010) aduz que a tradição liberal, pela via do mercado globalizado e instantâneo, impõe ao indivíduo enquanto cidadão um leque de “necessidades” artificiais com vistas à afirmação de uma conduta consu-

mista - pautada no consumo de bens nem tão necessários ao seu existir – tornando-o um mero sujeito de consumo, alienado e sem qualquer identidade coletiva e comunitária.

Ainda, o consumo de álcool ou outras substâncias psicoativas (medicamentos e drogas ilícitas) combinado com o ato de dirigir. Alvo, nos últimos anos, de intensa campanha governamental e esforços da sociedade organizada, inclusive com reformulação da lei de trânsito nesse sentido, mas que ainda é causa de significativa parcela das mortes no trânsito (PECHANSKY, 2014).

Nessa direção, verificou-se que a segurança viária se reveste de tamanha importância na vida em sociedade que recentemente foi elevada ao patamar de direito fundamental protegido constitucionalmente. A Emenda Constitucional nº 82/2014 incluiu o § 10 ao art. 144 da Constituição Federal brasileira para disciplinar a segurança viária no trânsito, exercida para preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do seu patrimônio nas vias públicas compreendendo, entre outras atividades, a educação e a fiscalização de trânsito, de forma a garantir ao cidadão o direito à mobilidade. Essa emenda explicitou positivamente a segurança viária como direito fundamental da pessoa humana, aplicando ao “trânsito seguro” uma proteção estatal adequada à realidade brasileira.

Entretanto, cumpre afirmar que, conforme o pensamento de Hesse (1991) a Constituição será convertida em força ativa se estiverem presentes na consciência geral – particularmente, na consciência dos principais responsáveis pela manutenção da ordem constitucional –, não apenas a vontade de poder (WillezurMacht), mas também a vontade de Constituição (WillezurVerfassung). Essa vontade de Constituição está baseada na compreensão da necessidade e do valor de uma ordem jurídica inquebrantável que proteja o Estado contra os arbítrios; na compreensão de que essa mesma ordem constituída é mais que uma ordem legitimada pelos fatos e, portanto, precisa de constante processo de legitimação; e de que essa ordem se torna eficaz com o concurso da vontade humana, isto é, adquire e mantém vigência de poder através de atos de vontade. Nessa acepção, a educação prevista na redação constitucional deve ser entendida não apenas como ferramenta pedagógica à disposição do Estado; deve ser entendida, ainda e de forma não menos eficaz, como a possibilidade do engajamento de setores sociais – aqui sugere-se a Maçonaria - na construção de políticas públicas *inter-na corporis* voltadas ao enfrentamento dessa problemática. A força ativa da nossa Lei Máxima, no pensar de Hesse, adquire e mantém vigência através de atos

de vontade. Estes mesmos atos de vontade são traduzidos como disposições individuais, onde cada cidadão, com uma conduta particular no seu “agir conforme” a Regra, amplia-se como construtor social e produtor da paz social tanto pelo exemplo prático quanto pelo exercício de sua influência positiva no espaço social que estiver ao seu alcance.

Nessa mesma linha, Morin (2004) afirma que o objetivo da educação não é o de transmitir conhecimentos sempre mais numerosos ao aluno, mas o de criar nele um estado interior e profundo, uma espécie de polaridade de espírito que o oriente em um sentido definido, não apenas durante a infância, mas por toda a vida. É mostrar que ensinar a viver necessita não só do conhecimento, mas também da transformação, em seu próprio ser mental, desse conhecimento adquirido em sabedoria, e da incorporação dessa sabedoria como norma de conduta para a vida. Pensamento semelhante transmite Freire (1979), ao afirmar que estudar é também e sobretudo pensar a prática e pensar a prática é a melhor maneira de pensar certo.

O vocábulo “cidadania”, no entendimento de Habermas, pode ser traduzido como a capacidade de traçar os próprios rumos político-sociais, onde o indivíduo é o destinatário final da Norma construída, em última análise, por ele próprio. Assim, além de construir indiretamente essa Norma é necessário que o cidadão viva, exercite e multiplique esse conhecimento no objetivo de fazê-la alcançar resultados satisfatórios. E esse engajamento é campo notadamente fértil de aplicação na seara maçônica.

Um modelo de conduta individual - do agir em conformidade com a Norma - encontra guarida no discurso de Leal (2014), quando aponta para o surgimento de uma matriz estatal de conformação dos interesses públicos e privados, com a presença mais forte e, por vezes, interventiva, das instituições públicas à proteção de interesses e bens que são indisponíveis por pertencerem à coletividade, sinaliza que o engajamento de setores sociais basilares e fortalecedores do estado-nação (aqui a Maçonaria brasileira) se apresenta de forma cada vez mais importante, em face das necessidades coletivas que, com o avançar social, vão eclodindo intensamente.

Isto posto, verificado o imenso óbice social que se tornou a acidentalidade de trânsito, no Brasil e no mundo, serão traçadas algumas considerações acerca de metodologia de ensino pautada na simbologia, liturgia e ritualística, que é trabalhada no Homem, no sentido da construção e aprimoramento de uma elevada conduta ética e moral.

5. Metodologia de ensino e processo de interpretações humanas

O processo cognitivo do sujeito, que produz ideias e pensamentos e a partir destes a tomada de decisão no sentido de um agir – aqui especificamente – enquanto condutor de veículo automotor na via pública, é, consoante o pensamento de Rodrigues (1999, p. 78), um processo com interpretações humanas de feições subjetivas. Nesse processo há duas perspectivas: a fisiológica, patrocinada por neurocientistas, que privilegia o cérebro enquanto unidade biológica especializada; e a funcional, patrocinada pela filosofia, que privilegia o processo cognitivo enquanto fluxo produtivo de ideias, dotado de racionalidade.

A perspectiva fisiológica, que toma como ponto de partida o funcionamento do sistema nervoso periférico e como ponto de chegada os estados de consciência do sistema nervoso central, possui um “apelo” científico mais acentuado uma vez que, na ciência, impera uma pretensão bastante alardeada de rigor científico e neutralidade ideológica. Nesse diapasão, o cérebro humano é visto como expoente de um processo evolucionário, donde se conclui que tudo na vida é aprendido cumulativamente, por um processo tal onde nossos sentidos desempenham um papel principal no monitoramento de realidades. Assim, há um olhar tato que percebe pelo contato; um olhar auditivo que sente pela sonoridade; um olhar palativo que percebe pelo sabor degustativo; um olhar olfato, aromático-perceptivo; e um olhar visual ótico, fotossensível. Esses recursos instrumentalizam a percepção cognitiva que instaura um novo patamar perceptivo (comum à espécie humana) inaugurando um olhar subjetivo, instrumentalizado para além da materialidade, o olhar cognitivo (RODRIGUES, 1999).

A perspectiva funcional privilegia a faculdade cognitiva enquanto recurso instrumental do indivíduo para o exercício de seu viver, considerando que o domínio consciente e competente (eficaz e eficiente) desse recurso o habilita a uma suficiente compreensão de mundo, na criação e aperfeiçoamento do conhecimento e ainda a ampliação da própria capacidade elaborativa da mente, por meio de ideias e pensamentos circunstancialmente ambientados e adequados. Nesta direção, pode ser sugerido que alguns cérebros desenvolvem, por aprendizado, uma capacidade interpretativa mais apurada que outros? Consoante Rodrigues (1999), o domínio consciente dos métodos amplifica a competência laboral nas atividades, posto que a competência cognitiva do ser humano está diretamente ligada à qualidade heurística do referencial cognitivo que a sua experiência de vida lhe permitiu desenvolver.

Nesse sentido, a perspectiva funcional ganha

relevância e importância, como aporte necessário ao desenvolvimento de metodologias que possam focalizar o processo cognitivo e potencializar seu desenvolvimento. O ambiente cultural em que o indivíduo está inserido determina, explícita e implicitamente, o referencial cognitivo que esse mesmo sujeito adotarà em sua ação interpretativa no mundo da vida. Por exemplo, não se percebe mas carrega-se o hábito de classificar tudo como bom ou mau, ou ainda julgar as coisas de acordo com o interesse econômico. O referencial cognitivo torna-se, então, o único espaço fértil com vistas ao aperfeiçoamento da cognição/condução humana. Logo, esse olhar cognitivo de que trata Rodrigues (1999) transcende à mera condição biológica, pois ao recepcionar as sensações percebidas pelos sentidos humanos junto ao meio ambiente, realiza uma codificação conceitual no âmbito de um sistema lingüístico cultural que permeia aquele mesmo ambiente vivido pelo agente homem. Assim, a influência do referencial cognitivo particular de cada indivíduo será a base da ação interpretativa que norteia a tomada de decisão da ação/omissão (o seu agir) em dado momento histórico, especificamente neste trabalho, no espaço tempo no trânsito.

Dentro desse labor reflexivo voltado ao intelecto do Homem, d'Olivet (2004) infere que o objetivo do trabalhador é o trabalho interior e o conhecimento de si mesmo, pois o homem, chegando ao conhecimento de si próprio pode alcançar o conhecimento do universo, visto que a analogia é a grande lei dos seres. Para d'Olivet (2004) o autoconhecimento era o objetivo da ciência telemática dos antigos, donde ele traz a justificação para os primeiros sábios gregos terem gravado o preceito sobre a porta do Templo de Apolo em Delfos: “Conhece-te a ti mesmo”.

Analogamente, d'Olivet (2004) aduz que os homens são apenas reflexos mais ou menos vivos, mais ou menos elevados, do Homem Universal, no espírito do qual eles estão mergulhados. O percorrer do caminho para esse aperfeiçoamento e elevação traça três graus: “Aspirante, Trabalhador e Cultivador” que, acredita-se, d'Olivet (2004) buscou nos “Versos Dourados de Pitágoras” nos dois períodos essenciais da formação pitagórica.

Nesse diapasão, Silveira (1995) afirma que os segredos encontrados na literatura da Franco-Maçonaria, nos significados de seus simbolismos que compreende uma filosofia profunda e revela uma ciência universal, ainda não foram ultrapassados pelos conhecimentos atuais. Nas Eras antes de Cristo os povos já acreditavam na prevalência da alma sobre a matéria como ensinava Pitágoras pelas provas numéricas. O simbolismo maçônico estudado revela o preparo do homem, para que seja útil à família e a toda

a sociedade. O Maçom verdadeiramente iniciado, esclarecido que estuda, pesquisa, aprende e compreende os significados de ser Maçom, será probo, disposto a servir seus semelhantes e sua pátria, jamais tolerando a corrupção, a maldade, a desonestidade e a ilegalidade.

Dessa forma, saber pensar metodicamente exige um método formal de pensar, e pretender ensinar isso para seus adeptos pressupõe uma instituição que detenha e domine esse conhecimento. Isso diferencia a missão da Maçonaria e a torna uma instituição única no mundo, de vez que, pelo que se sabe, em nenhuma universidade, encontra-se uma disciplina com a pretensão de ensinar a pensar metodicamente. Assim, esse pensar metodicamente, trabalhado por meio de instrumental inerente à simbologia, ritualística e liturgia é capaz de produzir no Homem condutas carregadas de ética e moral elevadas, fazendo desse mesmo Homem um construtor do bem comum e da paz social, no caminho para uma sociedade vivada de liberdade, igualdade e fraternidade.

6. Considerações finais.

A Maçonaria é uma instituição social que trabalha para o aperfeiçoamento da humanidade. Para isso, ela prepara seus membros por meio do exercício da liturgia, da ritualística e da simbologia, que adentram no intelecto profundo do homem para ali realizar as mudanças comportamentais necessárias a um paradigma de elevada conduta ética e moral. Assim, o homem pertencente aos seus quadros torna-se um obreiro-construtor social na produção do bem comum e da paz social, tanto pelo exemplo de conduta interior e exterior, quanto pela disseminação dos conhecimentos éticos e de elevada moral a que tem oportunidade de acesso, de vivência e experientiação.

Em tempo recente – desde meados da década de 1980 – e nos dias atuais, a sociedade brasileira (e mundial) sofre uma tragédia silenciosa, lenta e mortal denominada acidentes de trânsito. Essa realidade está presente na rotina daqueles indivíduos que, em algum momento, farão uso da via pública para se locomover, portanto, é uma constante na vida da maioria das pessoas. O saldo mundial dessa acidentalidade é de aproximadamente 1,24 milhão de pessoas mortas por ano no trânsito, sendo que no Brasil esse número é de 43 mil mortes anuais (dados de 2014). O custo social brasileiro para cada acidente fatal de trânsito foi verificado em R\$ 646 mil e para cada acidente com vítima lesionada o custo é de R\$ 90 mil. Conforme estabelecido pelo Relatório IPEA/PRF 2015, estima-se que os custos anuais da acidentalidade no trânsito brasileiro sejam de aproximadamente R\$ 40 bi-

lhões, onde o fator humano (condutor de veículo) é apontado como responsável direto pela grande maioria desses acidentes.

Trazendo esse assunto para debate - acidentalidade de trânsito e suas consequências - com o aporte das mais variadas ferramentas (propagandas, seminários, discussões em grupo, campanhas tipo "semana maçônica do trânsito", palestras em Lojas e assembleias entre outras), e o apoio das diversas Potências da Maçonaria brasileira, objetivando uma mudança comportamental no homem condutor de veículos automotores e ainda na utilização desse próprio homem como agente multiplicador de conhecimentos aos seus pares, familiares, colegas, amigos e todo o círculo em que sua voz se fizer ouvir e sentir, dentro do espaço social disponível ao seu alcance, estar-se-á aplicando importante contribuição social. Um trabalho dessa dimensão traz como característica uma ramificação desde os principais centros de trabalhos maçônicos até o homem individualmente presente no mais longínquo rincão do país (e fora deste), no sentido de se produzir de forma mais significativa uma conduta de respeito e obediência à Norma de trânsito e outros comportamentos fundamentais que, certamente, contribuirão para diminuir os índices de acidentalidade no trânsito.

Conforme o pensamento de Wirth, a Maçonaria está destinada a refazer o mundo, e a tarefa não é superior às suas forças, contanto que ela se torne o que deve ser. E nesse mesmo caminho, a compreensão da missão da Ordem inscreve a Maçonaria na condição de promotora do processo civilizatório e de instituição a serviço da humanidade.

7. Referências

- BRASIL. *Constituição da República Federativa do Brasil de 1988*. Diário Oficial da União 1988; 05 out.
- BRASIL. *Lei Federal 9.503/1997*, Anexo I, conceitos e definições. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9503.htm> Acesso em 19 jul. 2017.
- DA CAMINO, Rizzardo. *Breviário maçônico*. São Paulo: Madras, 2014.
- DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO. *Pacto nacional pela redução de acidentes*. [Acesso 09 jun 2017]; [cerca de 5 p.] Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/decada_transito.htm> .
- D'OLIVET, Fabre. *A verdadeira maçonaria e a cultura celeste*. São Paulo: Madras, 2004.
- FREIRE, José Robson Gouveia. *O que é a maçonaria*. Disponível em: <<http://www.revistaartereal.com.br/>>

- wp-content/uploads/2014/02/O-QUE-%C3%89-AMA%C3%87ONARIA-Jos%C3%A9-Robson-Gouveia-Freire.pdf> Acesso em 20 jul. 2017.
- FREIRE, P. *Ação cultural para a liberdade*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979.
- HABERMAS, J. *Sobre a constituição da Europa*. um ensaio. São Paulo: Ed. Unesp, 2012.
- HESSE, K. *A força normativa da constituição*. Porto Alegre: Sérgio Antonio Fabris Editor, 1991.
- INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (IPEA) – Polícia Rodoviária Federal (PRF). Acidentes de trânsito nas rodovias federais brasileiras - caracterização, tendências e custos para a sociedade - *Relatório de Pesquisa*. Brasília: IPEA/PRF; 2015.
- LEADBEATER, C. W. *A vida oculta na maçonaria*. São Paulo: Ed. Pensamento, 2011.
- LEAL, Rogério Gesta. As relações necessárias entre a teoria do conhecimento e a teoria do direito: aspectos introdutórios. In: *Direitos sociais e políticas públicas: desafios contemporâneos*. Santa Cruz do Sul: EDUNISC, 2010.
- LEAL, Rogério Gesta. Redes comunitárias de formação estrito senso: a necessária superação do modelo liberal de organização e convivência acadêmica. In: *O diálogo das fontes*. direitos sociais e políticas públicas na Europa e no Brasil. Santa Cruz do Sul: EDUNISC, 2014.
- MATA, Roberto da. VASCONCELOS, João Gualberto M.; PANDOLFI, Ricardo. *Fé em deus e pé na tábuca, ou, como e por que o trânsito enlouquece no Brasil*. Rio de Janeiro: Rocco, 2010.
- MENEZES, Honório Sampaio. *A maçonaria e suas características*. Porto Alegre: Texto em palestra, 2014.
- MORIN, E. *A cabeça bem-feita*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004.
- Organização Mundial da Saúde (OMS). *10 factson global road safety*, 2009 [Acesso 07 jun 2017]; [cerca de 10 p.]. Disponível em: < <http://www.who.int/features/factfiles/roadsafety/facts/en/index3.html> >.
- PECHANSKY, F; DUARTE, P. C. V; DIEMEN, L.V. *Aperfeiçoamento em técnicas para fiscalização do uso de álcool e outras drogas no trânsito brasileiro*. 2 ed. Brasília: SENAD, 2014.
- RIGUETTO, Armando. *Maçonaria: o caminho das pedras*. Londrina: A Trolha, 1997.
- RODRIGUES, Rubi Germano. *A razão holística*. Brasília: Thesaurus, 1999.
- SANTOS, J. A. A necessária implementação de dispositivos garantidores da segurança viária no trânsito brasileiro para proteção da cidadania: apreciações iniciais. *XII Seminário Nacional Demandas Sociais e Políticas Públicas na Sociedade Contemporânea*, 2016, 19-20 maio; Santa Cruz do Sul, RS, Brasil.
- SEGURADORA LÍDER DPVAT. *Boletim estatístico 2014*. [Acesso 07 jan 2017]; [cerca de 17 p.]. Disponível em: < <http://www.seguradoralider.com.br/SitePages/boletim-estatistico.aspx> >.
- SILVEIRA, José Luiz. *Revelações históricas da maçonaria*. Santa Maria: Pallotti, 1995.
- WORLD HEALTH ORGANIZATION. *Global status report on Road safety 2015*. [Acesso 07 jan 2017]; [cerca de 32 p.]. Disponível em: < apps.who.int/iris/bitstream/10665/189242/1/9789241565066_eng.pdf?ua=1 >