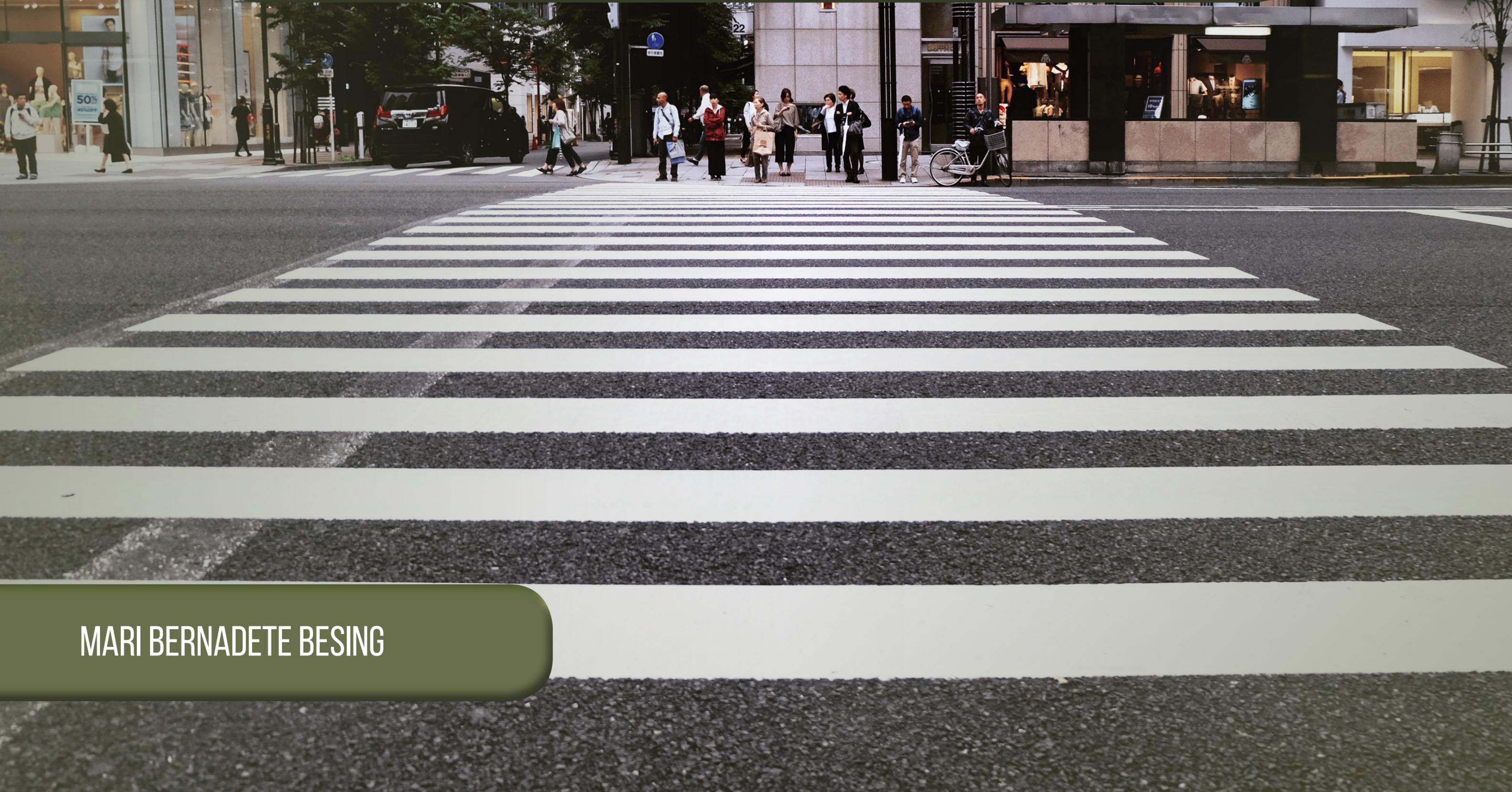


Educação para o Trânsito



MARI BERNADETE BESING

Caros alunos,

Esse ebook é um pdf interativo. Para conseguir acessar todos os seus recursos, é recomendada a utilização do programa Adobe Reader 11.

Caso não tenha o programa instalado em seu computador, segue o link para download:

<http://get.adobe.com/br/reader/>

Para conseguir acessar os outros materiais como vídeos e sites, é necessário também a conexão com a internet.

O menu interativo leva-os aos diversos capítulos desse ebook, enquanto as setas laterais podem lhe redirecionar ao índice ou às páginas anteriores e posteriores.

Nesse *pdf*, o professor da disciplina, através de textos próprios ou de outros autores, tece comentários, disponibiliza links, vídeos e outros materiais que complementarão o seu estudo.

Para acessar esse material e utilizar o arquivo de maneira completa, explore seus elementos, clicando em botões como flechas, linhas, caixas de texto, círculos, palavras em destaque e descubra, através dessa interação, que o conhecimento está disponível nas mais diversas ferramentas.

Boa leitura!



SUMÁRIO



Introdução

O evidente desregramento no compartilhamento do sistema viário e utilização das vias é, em termos gerais, a causa principal de inúmeros sinistros e seus resultados nefastos. Não se pode negar que o comportamento de cada cidadão quando da ocupação do espaço público reflete, na integridade, a base da educação adquirida no ambiente de convivência. No seio familiar e nos grupos sociais, o cidadão vivencia e absorve as primeiras regras de convivência social assentando sobre elas a personalidade e moldando o caráter.

Uma criança educada, pautada em bons exemplos, tem grandes probabilidades de se tornar um cidadão dotado de condutas ilibadas, cômico de seus direitos e deveres, respeitoso, prudente e moldado para boa convivência social. É sabido que a educação é o remédio mais eficaz para o tratamento e cura dos desprovidos de senso de responsabilidade moral ou consciência. Somente a boa e sistêmica educação promove a mudança de comportamentos.

O sistema educacional brasileiro carece de reformulação, notadamente no que tange à educação e cidadania. Urge repensar a importância de cada indivíduo no contexto social, bem e devidamente integrado, de sorte que, observando princípios éticos e morais, contribua para a convivência pacífica de todos.



Não se confundem educação para o trânsito com meras campanhas educativas. Enquanto estas são desencadeadas com o escopo de alertar, em períodos sazonais, o descompasso ante as regras normativas, aquela deve ser levada a efeito com primazia e sabedoria para conscientizar o cidadão da responsabilidade e do respeito no compartilhamento da utilização do espaço público. uma educação assentada em conceitos técnicos e científicos que demonstrem a realidade, de fato, como resultado da imprudência deliberada e que desmistifique o conceito do senso comum sobre trânsito, faça com que todos possam ter a consciência dos riscos no descumprimento das normas e tenham discernimento da influência no ambiente.

Hodiernamente não se fala em trânsito sem tratar da mobilidade urbana, acessibilidade, paisagismo, meio ambiente, segurança e saúde. Os gestores públicos implementam políticas que atendem às necessidades dos usuários e que vão ao encontro dos seus anseios. É alvissareiro que se faça com que todos estejam imbuídos da mesma vontade de mudança de comportamento e da promoção de um trânsito harmônico, pacífico e humanizado.

1. Definição de Educação

No Dicionário Aurélio (1988) consta a definição de educação: “Processo de desenvolvimento da capacidade física, intelectual e moral da criança e do ser humano em geral, visando a sua melhor integração moral e social.





A educação requer a assimilação e retenção do conhecimento de fatores vivenciados, transmitidos de geração a geração que influenciam na formação da personalidade, sedimentação do caráter e mudança de comportamentos. É o melhor e mais seguro caminho para alcançar o inter-relacionamento harmônico e pacífico de cada cidadão no seio da sociedade em que convive.

2. Trânsito

“Movimento, circulação, afluência de pessoas ou de veículos; tráfego”. Define o Dicionário Aurélio (1988).

Segundo o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), no Artigo 1º, § 1º da Lei 9.503, trânsito é: “a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga e descarga”.

3. Histórico do Trânsito

A palavra trânsito deriva do verbo transitar que significa mobilização, passagem, caminhada, deslocamento de um ponto a outro. Locomover-se é tão importante quanto respirar.

A necessidade de locomoção do ser humano vem dos tempos mais remotos. Com o objetivo de alcançar a satisfação das suas necessidades, partiram para descobrir o desconhecido. Em cada aventura cada





momento histórico, encontraram formas e criaram meios para atingir o objetivo de locomover-se, de transitar no espaço. Por isso, o trânsito é muito mais antigo que qualquer veículo ou qualquer via. Com o passar dos tempos e o crescimento populacional surgiram novas necessidades e, para atendê-las procuraram novas formas de mobilização e, com elas o ordenamento da ocupação dos espaços utilizados para o exercício do direito de ir e vir.

Com a instituição do ente Estado, pelo contrato social, regras foram estabelecidas, formalizando-se, assim a ocupação dos espaços públicos e criação de regras para usá-los.

Com o passar do tempo, com necessidades crescentes, desenvolvem-se meios de transportes. Com o surgimento e a popularização do veículo automotor, acirrou-se a demanda dos espaços públicos (vias), gerando inúmeros conflitos que suscitaram o aprimoramento da legislação pertinente.

A era automobilística nasceu no Brasil no dia 25 de novembro de 1891, quando desembarcou no porto de Santos, do navio Portugal, o primeiro carro importado da França, adquirido pelo jovem inventor do avião, Alberto Santos Dumont que, mais tarde seria conhecido como o Pai da Aviação.





Figura 1 - Automóvel Peugeot, com motor Daimler, de patente alemã

Fonte: Revista Carro.

Com o surgimento dos veículos automotores no Brasil e o sucessivo crescimento da frota, concomitantemente ao acirramento da demanda, surgem novos fatos que requerem aprimoramento da legislação pertinente. Sua popularização trouxe inúmeros benefícios, porém não se pode negar que com eles vieram as inconveniências, urgindo a necessidade de criação de normas específicas para regulá-las. Esse bem trouxe grandes transformações na sociedade humana, influenciando, sobretudo, na autonomia de mobilidade interpretada como uma conquista da liberdade:



O automóvel surge em meio a um sonho de dominação, de domínio do ser humano sobre a natureza, e a 'auto mobilidade' é oferecida, então, como uma conquista social, tendo no automóvel o seu motor propulsor, objeto maior dos desejos, reforçado por uma estratégia de propaganda que persiste até hoje: a conquista da liberdade. (MARIUZA; GARCIA, 2010, p. 21).

4. Histórico da Legislação de Trânsito no Brasil

Dezenove anos após a chegada do primeiro veículo no Brasil, mais precisamente em 27 de outubro de 1910, foi publicado o Decreto n. 8.324 que aprovava o regulamento para o serviço subvencionado de transportes por automóveis, conforme texto original do Departamento Nacional de Trânsito. Dentre outras prescrições, nos artigos 21, 22 e 23, preleciona:

Art. 21. O motorista deve estar constantemente senhor da velocidade de seu veículo, devendo diminuir a marcha ou mesmo pará o movimento, todas as vezes que o automóvel possa ser causa de acidentes. A velocidade deverá ser reduzida o mais possível nos pontos da estrada, onde, por qualquer obstáculos, não se possa estender á distancia o raio visual, ou quando atravessar caminhos ou ruas de povoados.



Art. 22. A velocidade commercial mínima para o transporte de mercadorias será se 6 kilometros por hora e a do transporte de viajantes, de 12 kilometros, devendo os automóveis empregados satisfazer a essas condições de serviços.

Art. 23. A aproximação dos automóveis deverá ser anunciada á distancia por uma buzina ou trompa.

Em 11 de janeiro de 1922, editou-se o Decreto Legislativo n. 4.460, que faz referência à construção de estradas, proibiu a circulação dos chamados carros de boi (tração animal), cuidou da carga e dimensão máxima dos veículos, além de usar, pela primeira vez, a expressão mata-burros, que significa uma ponte destinada a impedir a passagem de animais sem prejudicar o trânsito de veículos autopropelidos.

Durante o governo do Presidente Washington Luiz, quando houve um grande incentivo à construção de estradas em todo o território nacional, editou-se o Decreto Legislativo n. 5.141 de 05 de janeiro de 1927, que menciona, pela primeira vez, os autocaminhões e criou o Fundo Especial para a Construção e Conservação de estradas de rodagem federais.

O Decreto n. 18.223, de 24 de julho de 1928, composto de 93 artigos, trouxe em seu bojo a aprovação da circulação internacional de automóveis no território nacional, inovando a sinalização, a segurança do trânsito e a forma de atuação da polícia na estrada.





Com o Decreto n. 19.038 de 17 de dezembro de 1920, foi promulgada a convenção internacional para a circulação de automóveis, firmada em 24 de abril de 1926, em Paris.

Instituído pelo Decreto Lei n. 2.994, em 28 de janeiro de 1941, o primeiro Código Nacional de Trânsito (CNT), teve duração de apenas oito meses, sendo revogado pelo Decreto Lei n. 3.651 de 25 de setembro de 1941, que deu nova redação, criando o Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) subordinado ao Ministério da Justiça e os Conselhos Regionais de Trânsito (CRT) nas capitais dos Estados.

Com a Lei n. 5.108 de 21 de setembro de 1966 foi promulgado o segundo Código Nacional de Trânsito composto de 131 artigos, regulamentado pelo Decreto Lei n. 237, de 28 de fevereiro de 1967. Essa lei vigorou por 31 anos, até a aprovação do atual Código de Trânsito Brasileiro (CTB), Lei n. 9.503 de 23 de setembro de 1997, mas entrou em vigor em 22 de janeiro de 1998. (DIÁRIO DO TRANSPORTE, 2011).

O Código de Trânsito Brasileiro trouxe muitas inovações, é composto de leis, decretos e resoluções respeitando a abrangência na posição hierárquica das leis. As leis estabelecem as normas em caráter geral, os decretos regulamentam, detalham e disciplinam a aplicação das leis. As resoluções editadas pelo Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) estabelecem normas detalhadas para as leis. A legislação que regulamenta o trânsito no Brasil é composta da





Constituição Federal, Convenção de Viena, Acordo do MERCOSUL, Código de Trânsito Brasileiro (CTB), Resoluções e Deliberações do CONTRAN, Portarias do DENATRAN; Leis, Decretos e Portarias Estaduais, Leis, Decretos e Portarias Municipais.

Uma das grandes inovações do novo Código de Trânsito (BRASIL, 1997), é a apresentação de um capítulo específico sobre os delitos de trânsito, que não existia no Código Nacional de Trânsito de 1966 (BRASIL, 1966). Até então, para a aplicação das sanções penais aos delitos cometidos no trânsito, recorria-se ao Código Penal (BRASIL, 1940) e à Lei de Contravenções Penais (BRASIL, 1941).

Com o escopo de acompanhar a dinâmica dos fatos sociais e mantê-lo atualizado, o CTB tem sofrido várias alterações no curso de mais de duas décadas de vigência.

5. Educação para o Trânsito

Define-se educação para o trânsito como aplicação de métodos para desenvolver, no cidadão, capacidades de uso consciente do espaço público, sobretudo do sistema viário, em que, ao circular, estabelece relações com os demais, compartilha espaços e opta por comportamentos que interferem na qualidade de vida própria e de terceiros.

Neste sentido Martins ressalta que:





É necessário conscientizar o cidadão que a reeducação, a se iniciar nos bancos escolares, já nas primeiras séries, não pode se limitar à situação escolar. Ela precisa mobilizar as crianças, os familiares, a comunidade, o estado e a nação, tanto em relação à educação dos pedestres quanto à dos condutores, dos policiais e dos advogados e juízes, para que a atuação de cada um seja sempre de forma positiva. (MARTINS 2007, p. 83).

A citação faz refletir sobre os complexos conteúdos e conceitos que compõem a dinâmica da circulação, permitindo, ainda, afirmar que educação para o trânsito transcende o mero e simples estudo de regras, símbolos e convenções estabelecidos pelo sistema de trânsito.

Educar para o trânsito requer discussões sobre o exercício da cidadania, mobilidade e acessibilidade lato sensu, segurança, comportamento social no compartilhamento do espaço, paisagismo, meio ambiente e características locais o que permite garantir o exercício de todo cidadão do direito de ir e vir, com qualidade.

Assegurando o acesso a esses conteúdos com aspectos históricos, culturais e sociais desenvolvidos pela sociedade, a escola cria instrumentos eficazes para que os discentes se apropriem de conhecimentos relacionados à ocupação do espaço público e à circulação, ao mesmo tempo que cria condições para um acompanhamento equilibrado do envolvimento dos alunos em ações de qualificação do exercício de ir e vir próprio e dos demais integrantes da comunidade a que pertence.





A circulação representa o exercício do direito de ir e vir de todo cidadão. Nela são representados princípios constitucionais de garantia da dignidade da pessoa humana, igualdade de direitos, possibilidade de participação e de corresponsabilidade na vida social. A circulação é a ação que atende às necessidades de mobilização, interesses no compartilhamento do sistema viário, que representa um espaço de encontros, convivência social e exercício de cidadania.

Faz-se escolhas estribadas em valores como respeito mútuo, responsabilidade social, senso de justiça e solidariedade durante o exercício da circulação, por meio da qual há acesso ao trabalho, ao consumo, ao lazer, à educação, o que implica na garantia de uma vida digna e de realização pessoal.

O trânsito tem relação direta com o meio ambiente e, portanto, com a qualidade de vida e é caracterizado pelo resultado de um processo histórico representado pelas ações do ser humano sobre a ambiência para atender aos interesses de cada época.

A circulação é um processo complexo que, desde os primórdios, envolve desenvolvimento de novas tecnologias, formas de uso e ocupação do solo, de troca de conhecimentos, desenvolvimento econômico e troca de mercadorias. É espaço construído pelo ser humano, com características que representam os valores de cada época e que, hoje, dentre os muitos impactos que apresenta para a qualidade de vida, o maior deles é a perda de vidas, valor maior não recuperável.





Os aspectos citados e pertinentes ao trânsito, representam conteúdos que permeiam várias matérias do currículo escolar como história, geografia, ciências naturais, meio ambiente e saúde, ao mesmo tempo em que outros conteúdos da disciplina trânsito são explicados ou compreendidos por meio de conceitos matemáticos, da linguagem oral, escrita e das artes.

Mais do que nunca, a escola participa ativamente da educação para o trânsito, pois as crianças de hoje serão os jovens e homens do futuro, os usuários e mantenedores do trânsito, capazes de transformar essa realidade. A educação para o trânsito, além de ensinar regras, técnicas, métodos de prevenção de acidentes, preocupa-se em fazer das pessoas, cidadãs, pois vive-se em sociedade, e essa preocupação é a curto, médio e longo prazo, porque a complexidade dos fatores que geram esses problemas não admite uma só linha de pensamento e trabalho.

Figura 2 – Respeite as leis, respeito o próximo



6. Ética, Cidadania e Trânsito

Todas e quaisquer ações educativas de trânsito são pautadas, com grande atenção, ao campo da ética. Tarefa árdua e de difícil implementação.

Produzir uma cartilha ou qualquer outro material com um amontoado de regras é fácil:

- atravesse na faixa de pedestres;
- use capacete;
- obedeça às leis do trânsito;
- não dirija falando ao celular;
- respeite as normas;
- use o cinto de segurança;
- quando beber não dirija, quando dirigir, não beba...

A tarefa de ensinar o que fazer, pode ser fácil. Difícil é ensinar como ser. Trabalhar em favor de uma educação para a vida, sedimentar os conceitos de cidadania, que contribuam para o desenvolvimento das pessoas na socialização, aproximar o ser do dever ser são metas que se impõem.



Vivemos entre anônimos, mas temos em comum a mesma necessidade de transitar e isso significa partilhar um espaço comum limitado. Por isso, são necessárias regras. É assim com toda atividade coletiva – sem regras, não há jogo de futebol ou vôlei; sem regras não há trânsito. (BIAVATI; MARTINS, 2007, p. 25).

Ser cidadão é participar o máximo possível da vida em comunidade e adotar uma postura de respeito mútuo com outros motoristas e pedestres, em favor do bem comum, pensando na segurança de todos e não apenas na individualidade. Para isso, são seguidas normas que visam manter a segurança do sistema de trânsito e que podem prejudicar diretamente outros condutores ou pedestres caso não sejam cumpridas.

A fiscalização tem o fim de corrigir a deriva ou o desvio do condutor em relação ao objetivo traçado pela norma, imposta como instrumento garantidor do atendimento de uma necessidade social. Então, pode-se afirmar que a fiscalização compõe o rol de ações educativas para o trânsito, pois diante da inadequação de determinada conduta, o fiscalizador redireciona o infrator para o atendimento do padrão de conduta estipulado através de normas. (KVIETINSKI, 2010, p. 80).

É possível perceber a razão por que ética e cidadania são temas tão ligados. Certamente, uma não existe sem a outra. Todavia, alguns questionamentos surgem: como educar para a cidadania, já que vivemos em um mundo repleto de violência desrespeito ao espaço público, egocentrismo, desonestidade, injustiças?





[...] quando muito se fala de cidadania, ainda observa-se a pouca participação efetiva da sociedade. Apesar do apelo que tem a segurança no trânsito a partir da acidentalidade e das mortes constatadas diariamente, a sociedade ainda é movida pela cultura do automóvel, da velocidade, do individualismo e da impunidade. (MARIUZA; GARCIA, 2010, p. 39).

É público e notório a crise de eticidade no comportamento dos integrantes da sociedade, na qual a violência cotidiana é vista com indiferença e os interesses individuais se sobrepõem aos coletivos. Talvez não seja possível mudar o mundo, mas é possível começar a trilhar o caminho da ética e da cidadania hoje, a partir de agora.

[...] mais do que o cumprimento da lei, acreditamos que por meio da educação será possível reduzir o número de mortos e feridos em acidentes de trânsito e construir uma cultura de paz no espaço público. Isso porque a educação para o trânsito requer ações comprometidas com informações, mas, sobretudo, com valores ligados à ética e à cidadania. (BRASIL, 2009, p. 5).

Para compartilhar o espaço público no trânsito é imprescindível que as pessoas aprendam a conviver, cultivar os valores sociais, a pensar de forma coletiva em favor do bem comum, sobretudo que, desassociados de tais valores e, enquanto demandam os espaços públicos de forma aética, desgarrados de quaisquer princípios, deflagram a violência que se agrava à proporção que a demanda se acirra. Daí a importância de se resgatar e praticar valores que mudem esse cenário.





O compartilhamento do espaço público não prescinde do respeito, educação, cultura social. O direito de ir vir e permanecer, faz parte do exercício da cidadania.

Assim como todos têm o direito do trânsito em condições seguras, têm, também, a responsabilidade pela segurança em quaisquer circunstâncias. Como cidadão pode-se solicitar sinalização, fiscalização, bem como sugerir alterações em normas e outros assuntos pertinentes, no pleno exercício do direito de cidadania (Art. 72 do CTB). Um trânsito harmônico, pacífico e humanizado permite a fruição da plena cidadania, porém requer um comportamento ético dos atores.

Os princípios de solidariedade e cooperação podem ser vinculados e desenvolvidos com as questões referentes ao trânsito, uma vez que, especialmente nas grandes cidades, ele se caracteriza com uma verdadeira batalha, que contabiliza um significativo número de mortos e feridos e gera situações de natureza ética que transcendem a própria educação. (FILIPOUSKI, 2002, p. 80).

“Toda ação do homem no trânsito é influenciada pelas emoções e por sua personalidade”. (MARIUZA; GARCIA, 2010, p. 32).



7. Objetivos da Educação para o Trânsito

A Educação para o trânsito assenta-se em um currículo teórico e prático com o escopo de resgatar valores sociais, éticos, morais, conscientes, críticos e responsáveis pela vida e pela incolumidade pública, na utilização do sistema viário. Habilita o homem para um agir reflexivo diante das regras de convivência social, regras e normas prelecionadas pelo Código de Trânsito Brasileiro.

Um dos objetivos primordiais da educação para o trânsito é o despertar de uma nova consciência em relação ao trânsito, primando pelo companheirismo, a cooperação, a tolerância, o compartilhamento pacífico, o comprometimento e a solidariedade, em substituição à competição, ao egoísmo e ao exibicionismo.

Essa educação calcada na prática de valores éticos, habilidades e autoestima, o valor da vida é o foco primordial. O alcance desse objetivo requer o envolvimento da família. Os pais são modelos para os filhos que assimilam e copiam seus hábitos, exemplos e atitudes, inclusive no trânsito. Se o exemplo que a criança tem é de um comportamento civilizado e prudente, provavelmente adota uma conduta semelhante, na fase adulta.



Compete aos pais serem conscientes da necessidade de ressaltar, em casa, as orientações em relação à ética, moralidade e a cidadania, depois trabalhadas nas escolas. Somente num processo contínuo e permanente de educação dá-se ao cidadão formas de adaptar-se às rápidas e constantes mudanças, pois à medida em que os membros de uma sociedade criam e cultivam hábitos adequados, naturalmente esses cidadãos requerem, uns dos outros, um comportamento mais responsável no trânsito, gerando uma corrente do bem.

Em sala de aula, o tema trânsito é trabalhado na transversalidade, tanto como tema principal, como também para ilustrar os demais conteúdos, sem anular a importância do currículo escolar. As escolas têm por obrigação, além de construir o conhecimento sobre os conteúdos curriculares, educar os indivíduos para serem cidadãos ativos capazes de conhecer e praticar direitos e deveres com responsabilidade.

O propósito é estimular e ampliar o entendimento dos discentes para o exercício da cidadania nas vias públicas e fazer com que levem os conhecimentos adquiridos para dentro de casa, de forma que esta ação ganhe significado à medida que a qualidade de vida da comunidade mude para melhor.

A expectativa da transversalidade é a incitação da mudança prática pedagógica, pois gera o rompimento da limitação de atuação dos docentes às formalidades e acrescenta responsabilidade com a formação dos alunos. Somente a escola não muda a sociedade, isso é certo,



mas se possibilitar e promover aos indivíduos a reflexão sobre atitudes na vida cotidiana da comunidade em que se insere torna-se mais forte e será vista como espaço de transformação para a construção de um mundo melhor.

A colaboração dos docentes com a educação para o trânsito é imprescindível. Eles estão boa parte do tempo com as crianças e adolescentes e podem realizar um ótimo trabalho. Contudo, é indispensável o conhecimento que se adquire junto aos que os cercam, no ambiente familiar e comunitário em que convivem e compartilham exemplos comportamentais.

8. A Educação para o Trânsito no Código de Trânsito Brasileiro

Muito se fala em educação para o trânsito, todavia, pouco se tem feito efetivamente para implementação de políticas públicas, nesse sentido, visando cumprir normas estabelecidas pelo CTB e legislações complementares.

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB), instituído em 23 de setembro de 1997, reserva um capítulo específico para tratar do assunto, o capítulo VI da Educação para o Trânsito, declinando nos artigos 74 a 79, normas obrigacionais, inclusive citando no artigo 315, do mesmo diploma legal, prazo de 240 dias para cumprimento das obrigações.

Capítulo VI - Da Educação para o Trânsito - Artigos 74 ao 79

O Brasil aparece em quinto lugar entre os países recordistas em mortes no trânsito, atrás da Índia, China, EUA e Rússia. Segundo o Ministério da Saúde, em 2015, foram registrados 37.306 óbitos e 204 mil pessoas ficaram feridas.

Inconcebível que um país que figura na quinta posição entre os recordistas em mortes por acidentes de trânsito, permaneça inerte ante a necessidade premente de adotar medidas para minimizar a violência instalada na demanda da utilização das vias públicas.

A verdadeira e frutífera educação é aquela recebida na tenra idade, quando se aprendem as primeiras regras de convivência social, fundamentos básicos das relações humanas e dos princípios éticos. As crianças, seres em formação, ávidas de conhecimentos e novas descobertas assimilam com maior facilidade o que é apresentado, inclusive espelhando-se nos exemplos das pessoas do seu convívio. Imprescindível que os órgãos e entidades responsáveis pela educação, lato sensu, contribuam para a formação e sedimentação da personalidade, educação e cultura social, sem o que não há como falar em trânsito seguro.

Art. 1º, § 2º O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito. (ARAUJO, 2016, p. 3).

Figura 3 - Criança segura



Fonte: Criancasegura.org.br.

9. Educação para o Trânsito no Ensino Regular

Segundo o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) – Lei n. 9.503/97, educação para o trânsito é tema obrigatório nas escolas, desde a Educação Infantil até o Ensino Superior.

A LDBEN (Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional) - Lei n. 9.394 apresenta considerações para compreender a importância do tema trânsito no ensino escolar. Cada escola, sob uma perspectiva curricular de educação básica, tem autonomia para a elaboração e execução do projeto político pedagógico, no qual é considerado de suma importância a inclusão do tema educação para o trânsito. De acordo com a LDBEN, cada conteúdo escolar deve seguir as seguintes diretrizes:



Art. 27. Os conteúdos curriculares da educação básica observarão, ainda, as seguintes diretrizes:

I - a difusão de valores fundamentais ao interesse social, aos direitos e deveres dos cidadãos, de respeito ao bem comum e à ordem democrática;

II - consideração das condições de escolaridade dos alunos em cada estabelecimento;

III - orientação para o trabalho;

IV - promoção do desporto educacional e apoio às práticas desportivas não-formais. (BRASIL, 1996).

Lei nº 9.394, de 20 de dezembro de 1996

Os Parâmetros Curriculares Nacionais (PCNs) - são um conjunto de diretrizes elaboradas pelo Governo Federal com o objetivo principal de orientar as ações educativas do ensino, por meio da normatização de alguns fatores fundamentais concernentes à cada disciplina. Esses parâmetros abrangem tanto a rede pública, como a rede privada de ensino, conforme o nível de escolaridade dos alunos. Sua meta é garantir aos educandos o direito de usufruir dos conhecimentos necessários para o exercício da cidadania, possibilitando também que cada escola desenvolva temas e assuntos de acordo com as características culturais, sociais e políticas de sua região.





Embora não sejam obrigatórios, os PCNs são referência para a transformação de objetivos, conteúdos e didática do ensino e servem como norteadores para professores, coordenadores e diretores, que podem adaptá-los às peculiaridades locais.

O tema trânsito deve ser trabalhado de forma integrada às disciplinas curriculares, junto com outras áreas do conhecimento, como arte, música, matemática, linguagem e outras. Apresenta também várias sugestões de atividades lúdicas de educação para o trânsito, por se tratar de um tema de urgência social, abrangência nacional e favorecedor da compreensão da realidade e da participação social.

A escola é o ambiente apropriado para a formação do cidadão. Não se pode, jamais, privar os discentes do conhecimento das normas que disciplinam o exercício do direito de ir e vir na utilização do sistema viário para, destarte, alcançar a garantia de um trânsito seguro, segundo normas pertinentes.

Incluir o tema do trânsito na prática pedagógica, bem como outros aspectos que possam ser de interesse da comunidade escolar, está relacionado com uma ideia de mudança do mundo, de democracia, de inclusão, de respeito à diferença e à diversidade, de solidariedade, de tudo que apareça como valor para o projeto pedagógico de cada escola do País. Visa estimular, entre crianças e jovens do ensino formal brasileiro, atitudes e hábitos que contribuam para a preservação da vida e para a paz no cotidiano das comunidades, através de uma atitude consciente e responsável que seja capaz de atuar para a redução do número de acidentes, mortos e feridos. (FILIPOUSKI, 2002, p. 14).





O Código Nacional de Trânsito, de 1966, instituído pela Lei 5.108, fez menção, no artigo 125, sobre educação para o trânsito nas escolas. Mas, o prelecionado no referido dispositivo legal não estabelecia um marco temporal para se colocar em prática tal medida.

Art. 125. O Ministério da Educação e Cultura promoverá a divulgação de noções de trânsito nas escolas primárias e médias do País, segundo programa estabelecido de acordo com o Conselho Nacional de Trânsito. (BRASIL, 1966).

Código Nacional de Trânsito – Lei 5.108, 1966

Em 1997, a Lei 9.503 que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), estabeleceu no Capítulo VI, artigo 76 que seria promovida a educação para o trânsito nas escolas de 1º, 2º e 3º graus:

Art. 76. A educação para o trânsito será promovida na pré-escola e nas escolas de 1º, 2º e 3º graus, por meio de planejamento e ações coordenadas entre os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito e de Educação, da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, nas respectivas áreas de atuação.

Parágrafo único. Para a finalidade prevista neste artigo, o Ministério da Educação e do Desporto, mediante proposta do CONTRAN e do Conselho de Reitores das Universidades Brasileiras, diretamente ou mediante convênio, promoverá:

- I - a adoção, em todos os níveis de ensino, de um currículo interdisciplinar com conteúdo programático sobre segurança de trânsito;
- II - a adoção de conteúdos relativos à educação para o trânsito nas escolas de formação para o magistério e o treinamento de professores e multiplicadores;
- III - a criação de corpos técnicos interprofissionais para levantamento e análise de dados estatísticos relativos ao trânsito;
- IV - a elaboração de planos de redução de acidentes de trânsito junto aos núcleos interdisciplinares universitários de trânsito, com vistas à integração universidades-sociedade na área de trânsito. (ARAUJO, 2016, p. 119).

10. Educação Infantil

Figura 4 - desenvolvimento infantil



Fonte: www.opas.org.br.

De acordo com o Ministério da Educação,

A Educação Infantil, primeira etapa da Educação Básica, é um direito humano e social de todas as crianças até seis anos de idade, sem distinção alguma decorrente de origem geográfica, caracteres do fenótipo (cor da pele, traços de rosto e cabelo), da etnia, nacionalidade, sexo, de deficiência física ou mental, nível socioeconômico ou classe social. (BRASIL, 1996).

Lei 9.394 - LDB, Art. 29

Conforme previsto na Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional Lei n. 9.394/96 (LDBEN) a educação infantil é obrigatória a partir dos quatro anos, é um direito da criança e o Estado é obrigado a disponibilizar o espaço e os educadores de forma pública.

Neste tipo de educação, as crianças são estimuladas, por meio de atividades lúdicas, brincadeiras e jogos, a exercitar as capacidades e potencialidades emocionais, sociais, físicas, motoras, cognitivas e a fazer exploração, experimentação e descobertas.

O período de vida da criança atendido pela Educação Infantil caracteriza-se por aprendizagens muito importantes, como a marcha e a fala. Além disso, formam-se a imaginação e as capacidades de fazer de conta e de representar por meio de várias linguagens. Nesse período, as experiências são decisivas e o conhecimento desenvolve-se mais do que em qualquer outra etapa da vida. É direito da criança, portanto,



ter acesso a uma prática educativa de qualidade, compatível com o ritmo de seu desenvolvimento nos primeiros anos de vida, respeitadas suas competências e limitações.

Quanto menores as crianças, mais as interações estão ligadas com o brincar, com o desenvolvimento do jogo simbólico no qual ficam visíveis os aprendizados sobre a vida social já construídos. É também pelo brincar que os pequenos podem aprender ainda mais olhando os seus pares ou outras crianças e adultos, imitando-os, construindo seus valores e sua identidade.

O brincar e o jogo simbólico são diferentes de jogos de regras e brincadeiras dirigidas, embora todas essas atividades devam estar presentes nos espaços de Educação Infantil. O brincar de cuidar, de casinha, de posto de saúde, feira, pescar etc. precisa ter lugar privilegiado nas creches e pré-escolas. “As crianças também aprendem imitando as ações que presenciam em seu cotidiano”. (UNICEF, 2015, p. 26).

Diretrizes em ação: Qualidade no dia a dia da Educação Infantil

As crianças em fase pré-escolar vivenciam um momento de ampliação do seu universo de informações. Um importante meio para assimilar as informações recebidas e de compreender o mundo é brincar de faz-de-conta. Ao terem acesso a fantasias, fantoches, cenários e espaços diferenciados as crianças podem vivenciar atividades simbólicas importantes para interagirem e demonstrarem sentimentos. (BRASIL, 2009, p. 7).





Quadro 1 - Procedimentos Básicos de Prevenção de Acidentes de Trânsito e Autocuidados

- Como atravessar uma rua e andar em calçadas: atentar para a sinalização (cores do semáforo, faixas de travessia) pedir sempre a companhia de um adulto (o adulto deve segurar a criança pelo pulso), não andar nas beiradas da calçada, usar roupas claras e colar na mochila adesivo com material reflexivo para melhor ser visto.
- Como ser transportado no interior dos diversos tipos de veículos (a importância do cinto de segurança e dos equipamentos de retenção conforme legislação vigente, embarque e desembarque).
- Cuidados ao brincar fora de casa: procurar local cercado, pedir sempre a companhia de um adulto, não correr atrás de bolas e de outros brinquedos ou de cachorros.
- Comportamentos adequados no interior do transporte escolar: usar cinto, não colocar braços para fora da janela, respeitar o motorista.
- Cuidados ao andar de bicicleta: usar capacete, roupas claras e sapatos fechados, andar apenas em locais apropriados e pedir sempre a companhia de um adulto.

Fonte: BRASIL, 2009, p. 34.



11. Ensino Fundamental

Nas Diretrizes Nacionais da Educação para o Trânsito no ensino Fundamental, voltadas para alunos das séries iniciais 1º ao 5º e séries finais, do 6º ao 9º ano, o assunto trânsito entra como tema transversal ao currículo.

Para os anos iniciais (1º ao 5º ano) recomendam o estudo dos lugares, a cidade, o direito de ir e vir. Não é uma disciplina isolada, mas um tema incluído nos conteúdos já existentes. Para os anos finais (6º ao 9º ano), há o estudo da linguagem do trânsito, segurança e convivência social no trânsito.

As diretrizes no ensino fundamental são referências e orientações pedagógicas para a inclusão do trânsito como tema transversal às áreas curriculares. Fornecem orientações didáticas para as áreas como trânsito e língua portuguesa, trânsito e matemática, trânsito na história etc. Os objetivos das Diretrizes são priorizar a educação para a paz, a partir de exemplos, e desenvolver posturas e atitudes por meio do trabalho sistemático e contínuo. Além disso, pretendem superar a ideia de educação de trânsito voltada apenas para o preparo do futuro condutor.

A proposta engloba o envolvimento da família e da comunidade nas ações educativas, contribuindo para mudanças do quadro de violência no trânsito. Além disso, pretendem criar condições para que os alunos se percebam como agentes transformadores do espaço em que



vivem. Esse grande passo pode realmente mudar a realidade do trânsito brasileiro a médio e longo prazo.

Trabalhar a educação para o trânsito nas escolas desde as séries iniciais do Ensino Fundamental mostra-se inteiramente necessário, pois contribui para a formação de alunos, sujeitos que visam o respeito mútuo, a cooperação e a cidadania, influenciadores da paz, segurança e preservação da vida.

Por isso, é importante desenvolver a temática por meio de ações lúdicas, uma vez que facilitam a compreensão e a construção dos conhecimentos por meio de regras, sinalizações e valores no trânsito. Segundo as Diretrizes Nacionais da Educação para o Trânsito no Ensino Fundamental

A compreensão do trânsito como parte da vida cotidiana de todas as pessoas, sua necessidade de locomoção do espaço, de comunicação com o espaço e, sobretudo de convívio social no espaço público, favorecerá o trabalho educativo com foco em atividades nas quais os alunos assimilem com clareza que os conflitos no trânsito só podem ser minimizados quando valores, posturas e atitudes estiverem voltados ao bem comum. Logo, a inserção do tema trânsito nas áreas curriculares deve ir além de ensinar o que fazer; deve ensinar como ser. Trabalhar em favor de uma educação para a vida, que contribua para o desenvolvimento das pessoas em sua socialização no espaço público é o grande desafio e o compromisso a ser assumido pelos professores do ensino fundamental. (BRASIL, 2009, p. 14).



De acordo com o Denatran, a inclusão do tema trânsito no currículo das instituições de Ensino Fundamental deve ser organizada de forma a possibilitar ao aluno:

- I - conhecer a cidade onde vive, tendo oportunidade de observá-la e de vivenciá-la;
- II - conhecer seus direitos e cumprir seus deveres ao ocupar diferentes posições no trânsito: pedestre, passageiro, ciclista;
- III - pensar e agir em favor do bem comum no espaço público;
- IV - manifestar opiniões, ideias, sentimentos e emoções a partir de experiências pessoais no trânsito;
- V - analisar fatos relacionados ao trânsito, considerando preceitos da legislação vigente e segundo seu próprio juízo de valor;
- VI - identificar as diferentes formas de deslocamento humano, desconstruindo a cultura da supervalorização do automóvel;
- VII - compreender o trânsito como variável que intervém em questões ambientais e na qualidade de vida de todas as pessoas, em todos os lugares;
- VIII - reconhecer a importância da prevenção e do autocuidado no trânsito para a preservação da vida;
- IX - adotar, no dia a dia, atitudes de respeito às normas de trânsito e às pessoas, buscando sua plena integração ao espaço público;
- X - conhecer diferentes linguagens (textual, visual, matemática, artística, etc.) relacionadas ao trânsito;
- XI - criar soluções de compromisso para intervir na realidade.

Fonte: Diretrizes Nacionais da Educação para o Trânsito no Ensino Fundamental, texto de Juciara Rodrigues. BRASIL, 2009 p. 15.

12. Ensino Médio

A Resolução n. 265/07- CONTRAN é dirigida aos alunos do ensino médio, com a inclusão do tema trânsito em atividade extracurricular, instituindo a formação teórico-técnica do processo de habilitação de condutores, conforme conteúdos estabelecidos. É uma medida preventiva de conscientização e preparação do adolescente como um futuro motorista. Serve ainda como um fator motivador, beneficiando os jovens que, por meio de uma carga horária bem maior que a utilizada nos Centros de Formação de Condutores (CFCs), têm um conhecimento mais amplo da legislação e meios de se preparar, com mais tempo, didática e melhor consciência, para enfrentar o trânsito com uma postura mais amadurecida e respaldada em relação aos possíveis riscos. A proposta continuada dessa ação proporciona não somente mais qualidade na formação dos novos condutores, mas também na formação de jovens para o exercício da cidadania, tanto como condutores de veículos automotores, como pedestres. Também, objetiva minimizar os índices de mortes e de acidentes no trânsito. O curso teórico-técnico tem carga horária mínima de 90 (noventa) horas-aula presenciais ofertadas aos alunos interessados, em turno oposto às aulas ou como a escola determinar. A carga horária pode ser distribuída equitativamente durante o ensino médio

A atividade extracurricular, uma vez desenvolvida em conformidade com a resolução, é reconhecida como o curso de formação teóri-



co-técnica, necessário para que o aluno submeta-se ao exame teórico de legislação de trânsito para, posteriormente, caso aprovado no exame teórico, respeitados os limites de idade previstos em lei, passar para a etapa das aulas práticas em um centro de formação de condutores).

O órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal (Detran) é o responsável pela autorização, pelo controle e pela fiscalização da atividade extracurricular. Portanto, a escola firma parceria com o Detran para auxiliar na implementação da atividade.

O conteúdo programático adotado pelas escolas interessadas deve estar em consonância àquele determinado ao curso de formação de condutores para obtenção da permissão para dirigir e da autorização para conduzir ciclomotores, estabelecido na Resolução n.168/2004, do Contran, que prevê cinco disciplinas: legislação de trânsito, direção defensiva, noções de primeiros socorros, noções de proteção e respeito ao meio ambiente e de convívio social no trânsito e noções sobre funcionamento do veículo de 2 e 4 rodas.

Porém, no caso de reprovação no exame escrito prestado no órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, o candidato deverá frequentar curso de formação de condutor, nos moldes da legislação vigente.

Crianças e adolescentes não são motoristas. São, contextualmente, elementos importantes e mais frágeis na demanda do sistema viário, razões suficientes para que os olhares dos órgãos e entidades do sistema viário sejam voltados à preservação da integridade física e da vida.



De acordo com dados divulgados pelo Ministério da Saúde (referentes ao ano de 2016) as principais causas de mortes de crianças e adolescentes de zero a quatorze anos no Brasil, são os acidentes de trânsito, seguidos por afogamento e sufocação.

Tabela 1 – principais causas de mortes de crianças e adolescentes

Classificação	Tipo de acidente	Número de mortes
1º	Trânsito	1292
2º	Afogamento	913
3º	Sufocação	826
4º	Queimadura	209
5º	Queda	183
6º	Intoxicação	74
	Outros	236
	Total	3733

Fonte: Datasus – 2016.

Os números demonstram a necessidade e a urgência da adoção de medidas, sobretudo educacionais, capazes de reverter a situação caracterizada como uma séria questão de saúde pública.



Uma criança educada, que aprende seus direitos, obrigações, leis e normas de trânsito, colabora para a proteção de si mesma e dos outros, além de se tornar um adolescente e, depois, um cidadão adulto mais cuidadoso, consciente e responsável, na vida e nas ruas.

Para a maioria das crianças, regras de trânsito parecem uma coisa distante, mas conscientizá-las desde cedo, é uma questão de cidadania e de segurança.

A educação para o trânsito contempla as diversas ações, sejam aquelas adotadas de maneira associadas a outras atividades dos órgãos públicos, ou as decorrentes de projetos e programas que busquem conscientizar a comunidade sobre a necessidade de adoção de comportamentos seguros. O processo educacional não deve ser compreendido como um mero mecanismo de divulgação de informações e disseminação do conhecimento sobre trânsito, mas como um processo muito mais amplo, que possui como foco principal a devida adequação cultural do modo de agir no ambiente viário. Visto sob esta óptica, podemos dizer que até a multa educada, posto que acarreta, por meio da punição a atos incorretos, a correção de atitudes e a conseqüente mudança comportamental. [...] A proposta constante do artigo 76 do CTB – promoção da educação para o trânsito na pré-escola e nas escolas de primeiro, segundo e terceiro graus – é formidável, pena que ainda não saiu do papel, apesar de ter sido dado um prazo de 240 dias, contado da publicação do Código (23/09/97), para que o Ministério da Educação estabelecesse o currículo com conteúdo programático relativo à segurança e a educação de trânsito, a fim de atender o disposto neste Código (art. 315). (ARAÚJO, 2016, p. 117 - 119).



13. Segurança no Trânsito

A educação é, indubitavelmente, a via mais apropriada para alcançar o aprimoramento do ser humano e melhorar as relações sociais.

Na acepção da palavra, segurança é a qualidade ou condição do que é seguro, livre de risco. Sendo assim, os veículos devem ser seguros, as vias devem ser seguras, as calçadas devem ser seguras, enfim o espaço público deve ser seguro, ou seja, livre de risco para todas as pessoas. Garantir a segurança neste espaço é tarefa dos órgãos públicos. (BRASIL, 2009, p. 23).

O Estado Democrático de Direito garante a todos a igualdade, consoante preleção do caput do Art. 5º da Constituição Federal de 1988:

Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes: [...]

Esse mesmo diploma constitucional reserva à União a competência privativa para legislar sobre trânsito e transporte, conforme se depreende do Art. 22 Inciso 11. E assim o fez com a edição da Lei n. 9.503 de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB).



Também, no artigo 144, a Magna Carta estabelece como dever do Estado e responsabilidade de todos a segurança pública, cuja prioridade está na preservação da ordem e da incolumidade das pessoas.

Art. 144. A segurança pública, dever do Estado, direito e responsabilidade de todos, é exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do patrimônio, através dos seguintes órgãos: [...].

A Lei n. 9.503, define a competência e o dever dos órgãos e entidades do sistema Nacional de Trânsito (SNT), de assegurar a todos o direito de um trânsito em condições seguras, nos seguintes termos:

Art. 1º § 2º - O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito. (ARAÚJO, 2016).



14. Campanhas Educativas

14.1 Semana Nacional do Trânsito

A Semana Nacional de Trânsito, prevista no art. 326 do CTB, é comemorada de 18 a 25 de setembro. “A data vinha sendo utilizada desde 1958, quando foi instituída a Campanha Nacional Educativa de Trânsito e consagrado o dia 25/09 como o ‘dia do trânsito’, por meio do Decreto federal n. 45.064/58”. (JULYVER, 2016, p. 604).

Na semana que antecede o dia do trânsito, os órgãos gestores intensificam os trabalhos e ações educativas, elaborando materiais, promovendo campanhas e seminários. Sobretudo, conforme preceitua a legislação pertinente, as ações são planejadas, programadas e desenvolvidas no decorrer de todo o ano.

As ações promovidas pelos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito (SNT), têm a parceria das secretarias de educação (municipal ou estadual, conforme o âmbito da circunscrição). Esta parceria é fundamental para troca de ideias e de experiências. Além disso, uma ação aprovada pela secretaria de educação tem sempre melhor aceitação, por parte dos educadores.

Quadro 2 - Temas da Semana Nacional do Trânsito

2019	No trânsito, o sentido é a vida
2018	Nós somos o trânsito
2017	Minha escolha faz a diferença no trânsito
2016	Eu sou + 1 por um trânsito + seguro
2015	Seja VOCÊ a mudança no Trânsito
2014	Cidade para as pessoas: proteção e prioridade ao pedestre
2013	Não deixe um acidente obrigar você a reaprender. Seja você a mudança no trânsito
2012	Não exceda a velocidade, preserve a vida
2011	Década Mundial de Ações Para a Segurança do Trânsito - 2011/2020: juntos podemos salvar milhões de vidas
2010	Cinto de segurança e cadeirinha
2009	Educação no Trânsito
2008	A criança no trânsito
2007	O jovem e o trânsito
2006	Você e a moto: uma união feliz
2005	No trânsito somos todos pedestres
2004	O Trânsito é feito de pessoas. Valorize a vida
2003	Dê preferência à vida
2002	Celular. Não fale no trânsito
2001	Álcool X Trânsito
2000	Faixa de pedestre, a vida pede passagem
1999	Trânsito: a segurança também depende de você
1998	Direito à vida no trânsito, agora é lei

1997	Transitar em harmonia: lição de cidadania
1996	Respeite a vida no trânsito
1995	Respeite as leis de trânsito. Matar no trânsito é crime doloso contra a vida, sujeitando-se o criminoso ao julgamento pelo tribunal do júri, à condenação e à prisão
1994	Nossa bandeira é a vida / paz no trânsito
1993	Trânsito: sem educação não há solução
1990	Cumpra-se a lei. Vamos entrar nos eixos! Fiscalizar para preservar

Fonte: BRASIL, 1997.

14.2 Maio Amarelo

Figura 8 – Maio Amarelo 2019



Fonte: maioamarelo.com.

A partir da Conferência Mundial Ministerial sobre segurança Viária, Tempo de Agir, realizada em Moscou em novembro de 2009, a Organização Mundial de Saúde (OMS), endossada pela Organização das Nações Unidas (ONU), recomenda a criação de uma campanha mundial pela redução dos acidentes de trânsito.



Por meio da Resolução A/RES/64/255, da Assembleia Geral das Nações Unidas, publicada em 2 de março de 2010, foi proclamado o período de 2011 a 2020 como a década de ações para a segurança viária.

A resolução foi elaborada com base em estudos da Organização Mundial de Saúde que estimou, em 2009, cerca de 1,24 milhões de mortes e entre 20 e 50 milhões feridos por acidente de trânsito, em 178 países. Recomenda aos países membro a elaboração de um plano diretor para guiar as ações nessa área no decênio, tendo como meta estabilizar e reduzir em até 50% os acidentes de trânsito em todo o mundo.

Projetou-se que, se não houver qualquer intervenção organizada e soma de esforços, no ano de 2020 chegar-se-á a 1,9 milhões de mortes no trânsito.

Tais propostas, segundo a ONU, combatem as causas da acidentalidade, a partir da consideração de cinco pilares: fiscalização, infraestrutura, segurança veicular, educação e saúde. (PNATRAN, 2018, p. 12)

No Brasil, a década foi lançada em 11 de maio de 2011. O mês de maio é referência mundial para balanço das ações que o mundo inteiro realiza. O amarelo foi escolhido por ser a cor da advertência e sinal de alerta no trânsito, em todo o mundo. O laço, símbolo do Movimento, é um sinal conhecido do mundo inteiro como algo a se engajar e representa inúmeros movimentos.





O objetivo do movimento é uma ação coordenada entre o Poder Público e a sociedade civil. A intenção é colocar em pauta o tema segurança viária e mobilizar toda a sociedade, envolvendo os mais diversos segmentos: órgãos de governos, empresas, entidades de classe, associações, para, fugindo das falácias cotidianas e costumeiras, efetivamente discutir o tema, engajar-se em ações e propagar o conhecimento, abordando toda a amplitude que a questão do trânsito exige, nas mais diferentes esferas. (MAIO AMARELO, 2019).

Maio Amarelo

15. Projeto Vida no Trânsito

O Projeto Vida no Trânsito (PVT) é uma versão brasileira do projeto Road Safety in Ten Countries (ou RS-1”) voltado para a vigilância e prevenção de lesões e mortes no trânsito e promoção da saúde, em resposta aos desafios da Organização das Nações Unidas (ONU) para a década de ações pela segurança no trânsito.

Tem como foco das ações a intervenção em dois fatores de risco priorizados no Brasil: dirigir após o consumo de bebida alcoólica e velocidade excessiva e inadequada, além de outros fatores ou grupos de vítimas identificados localmente a partir das análises dos dados, notadamente acidentes de transporte terrestre envolvendo motociclistas.





O Projeto Vida no Trânsito é lançado em 2010, como parte da iniciativa internacional sob a coordenação da Organização Mundial da Saúde (OMS) e formado por um consórcio de instituições, como: Association for Safe Internacional Road Travel (ASIRT); Centers for Sustainable Transport (EMBARQ); Global Road Safety Partnership (GRSP); Johns Hopkins Bloomberg School of Public Health (JHU) e World Bank Global Road Safety Facility (GRSF) e implantado, inicialmente, nas cidades de Belo Horizonte/MG, Campo Grande/MS, Curitiba/PR, Palmas/TO e Teresina/PI. É adotado em dez países que respondem por aproximadamente 600 mil mortes no trânsito por ano, sendo eles Brasil, Federação Russa, China, Turquia, Egito, Vietnã, Camboja, Índia, Quênia e México. A iniciativa internacional redominada Bloomberg Philantropies Global Road Safety Partnership (BPGRSP), foi encerrada conforme previsto no início da parceria, ao final de 2014.

Em 2013 foi expandido para todas as capitais e municípios com mais de um milhão de habitantes e os municípios de São José dos Pinhais e Foz do Iguaçu, ambos no Paraná. É acompanhado por uma Comissão Interministerial instituída pela Portaria Interministerial n. 2.268, de 10 de agosto de 2010. (MINISTÉRIO DA SAÚDE, 2017).

Projeto Vida no Trânsito



Quadro 3 - Passos da etapa de qualificação e integração das bases de dados

Passo 01	A Constituição da Equipe de Gestão de Dados.
Passo 02	Identificação das fontes de informação de cada instituição.
Passo 03	Mapeamento dos processos e fluxo de dados de cada fonte de informação.
Passo 04	Integração e relacionamento das bases de dados.
Passo 05	Geração da Lista Única de Vítimas.
Passo 06	Reclassificação de vítimas e acidentes.
Passo 07	Análise de fator de risco de cada acidente.
Passo 08	Definição dos fatores-chave de risco locais.

Fonte: Brasil, 2015. Guia de Implantação e execução do PVT.

16. Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito - PNATRANS

O Projeto de Lei n. 8.272/2014, da Câmara dos Deputados, apresentado no 4º ano da Década Mundial de Ações para a Segurança no Trânsito, deu origem à Lei n. 13.614, de 11 de janeiro de 2018 - PNA-TRANS que alterou o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), inserin-



do no texto o art. 326-A. O novo dispositivo legal estende o prazo de redução de mortes e lesões no trânsito, estabelecido pela ONU (2011 a 2020), ficando estabelecida nova década (2019 – 2028) para cumprimento da meta preteritamente estabelecida, incluindo uma inovação, a de reduzir em 50%, no mínimo, o índice nacional de mortos por grupo de veículos e o índice nacional de mortos por grupo de habitantes.

- Conforme dados da OMS, Cerca de 1,25 milhão de pessoas morreram por lesões em acidentes no trânsito em 2013, um aumento de 13% em relação a 2000. As lesões causadas por esses acidentes são a principal causa de morte para pessoas com idade entre 15 e 29 anos;
- Os acidentes de trânsito custam, à maioria dos países, 3% do produto interno bruto (PIB);
- Mais da metade de todas as mortes no trânsito ocorre entre usuários vulneráveis das vias: pedestres, ciclistas e motociclistas;
- 93% das mortes no trânsito ocorrem em países de baixa e média renda, embora estes concentrem aproximadamente 60% dos veículos do mundo;
- As lesões ocorridas no trânsito são a principal causa de morte entre crianças e jovens de 5 a 29 anos.

Fonte: OPAS Brasil.



Referências

ARAUJO, J. M. de. Código de Trânsito Brasileiro Anotado. 6. ed. São Paulo: Letras Jurídicas, 2016.

BRASIL. Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional. Lei 9.394/96. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9394.htm. Acesso em: 18/05/2019.

BRASIL. Ministério da Infraestrutura Departamento Nacional de trânsito. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/educacao/97-educacao/semana-nacional-de-transito/305-semana-trtansito>. Acesso em: 05/03/2019.

BRASIL. Ministério da Saúde. Disponível em: <http://portalms.saude.gov.br/saude-de-a-z/acidentes-e-violencias/41896-projeto-vida-no-transito>. Acesso em: 18/05/2019.

BRASIL. Diretrizes nacionais da educação no trânsito no ensino fundamental/ Texto de Juciara Rodrigues. Departamento Nacional de Trânsito, Conselho Nacional de Trânsito. Brasília: Ministério das Cidades, 2009.

BRASIL. Ministério das Cidades. Departamento Nacional de Trânsito. Conselho Nacional de Trânsito. 100 anos de legislação de trânsito no Brasil. 1910-2010. Brasília: Ministério das Cidades, 2010.

BRASIL. Ministério da Educação e Cultura. Disponível em: <http://portal.mec.gov.br>. Acesso em: 15/04/2019.

BIAVATI, E.; MARTINS, H. de S. Rota de Colisão: a cidade o trânsito e você. São Paulo: Berlendis e Vertecchia. 2007.

CRIANÇA SEGURA. Disponível em: <https://criancasegura.org.br/noticia/ranking-dos-acidentes-que-mais-matam-e-ferem-criancas-no-brasil-2018/> Acesso em: 16/03/2019.

DIÁRIO DO TRANSPORTE. Disponível em: <https://diariodotransporte.com.br/2011/05/08/a-historia-das-leis-de-transito-e-o-transporte-publico-auxiliando-na-diminuicao-dos-acidentes/>. Acesso em: 18/05/2019.

FILIPOUSKI, A. M. (org). Trânsito e educação: itinerários pedagógicos. Porto Alegre: UFRGS. 2002.

HONORATO, C. M. O trânsito em condições seguras. Campinas: Millennium, 2009.



MARIUZA, C. A.; GARCIA, L. F. Trânsito e mobilidade humana: Psicologia, Educação e Cidadania. Porto Alegre: Ideograf/Conselho Regional de Psicologia do Rio Grande do Sul, 2010.

MARTINS, J. P. A Educação de trânsito: campanhas educativas nas escolas. Belo Horizonte: Autêntica, 2007.

OBSERVATÓRIO NACIONAL DE SEGURANÇA VIÁRIA. Disponível em: <http://www.onsv.org.br/mais-de-cem-criancas-morrem-por-mes-em-acidentes-de-transito-no-brasil/?fbclid=IwAR3Gjb5-m2bhlSYHYK6WGoKpg31St4GLyT5vR6LgFUn6c3py8EPjTcxgnA0>. Acesso em: 16/03/2019.

OBSERVATÓRIO NACIONAL DE SEGURANÇA VIÁRIA. Maio Amarelo. Disponível em: <https://www.maioamarelo.com/o-movimento/>. Acesso em: 16/03/2019.

PNATRANS Ministério das Cidades. 1998. Disponível em: <http://www.brasil.gov.br/noticias/cidadania-e-inclusao/2018/09/governo-lanca-plano-com-metas-para-reduzir-mortes-no-transito-pela-metade/livro-pnatran.pdf>. Acesso em: 25/05/2019.

POR VIAS SEGURAS. Disponível em: http://www.vias-seguras.com/educacao/educacao_ao_transito_orientacoes_pedagogicas/morbimortalidade_no_transito_processos_educativos_e_promocao_da_saude_1a_parte. Acesso em: 16/03/2019.

PROJETO VIDA NO TRÂNSITO Disponível em: <http://www.saude.gov.br/saude-de-a-z/acidentes-e-violencias/41896-projeto-vida-no-transito>. Acesso em: 25/05/2019.



**UNIVERSIDADE ESTADUAL DO CENTRO-OESTE DO PARANÁ
UNICENTRO**

**NÚCLEO DE EDUCAÇÃO A DISTÂNCIA - NEAD
UNIVERSIDADE ABERTA DO BRASIL - UAB**

Prof. Ms. Cleverson Fernando Salache
Coordenador Geral Curso

Prof.^a Dr.^a Maria Aparecida Crissi Knuppel
Coordenadora Geral NEAD / Coordenadora Administrativa do Curso

Prof. Ms. Ari Schwans
Coordenador de Tutoria

Prof.^a Ms.^a Marta Clediane Rodrigues Anciutti
Coordenadora de Programas e Projetos / Coordenadora Pedagógica

Murilo Holubovski
Designer Gráfico

Pixabay / Pexels
Elementos Gráficos