

PATRÍCIA DE ALMEIDA VILLELA

**A EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO COMO ESTRATÉGIA PARA UMA NOVA
MOBILIDADE URBANA**

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal de Uberlândia, como requisito parcial à obtenção do título de mestre em Geografia.

Área de Concentração: Geografia e Gestão do Território

Orientador: Prof. Dr. William Rodrigues Ferreira

UBERLÂNDIA/MG

INSTITUTO DE GEOGRAFIA

2006

UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA

PATRÍCIA DE ALMEIDA VILLELA

**A EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO COMO ESTRATÉGIA PARA UMA NOVA
MOBILIDADE URBANA**

Prof. Dra. Amália Inês Geraiges de Lemos (USP)

Prof. Dra. Beatriz Ribeiro Soares (UFU)

Prof. Dr. William Rodrigues Ferreira (Orientador/UFU)

Uberlândia, _____ de _____ de 2006.

Resultado: _____



**Aos meus filhos, Márcio e Mariana,
presentinhos de Deus na minha vida.**

“Você pode até dizer que sou um sonhador, mas não estou sozinho nisso. Espero que um dia você se junte a nós, e o mundo será como se fosse um só”.

John Lennon

AGRADECIMENTOS

Ao meu orientador Prof. Dr. William Rodrigues Ferreira que compartilhou comigo a sua sabedoria e o sonho de viver em uma cidade com uma mobilidade cidadã e que foi, mais do que professor e orientador, um amigo sempre presente.

Ao Marcelo, companheiro e esposo, que sempre me apoiou e me incentivou na busca deste sonho, e aos meus filhos Márcio e Mariana, que muitas vezes tiveram que entender a minha ausência, durante esse período.

À minha mãe Leda Márcia, mulher forte e guerreira, que me ensinou a lutar pelos meus objetivos, e que, durante esses dois anos, foi mais que avó dos meus filhos.

A todos da minha família que torceram por mim e acreditaram que a concretização desse trabalho fosse possível, em especial, à Paula minha irmã querida.

Aos professores do Instituto de Geografia e aos colegas de mestrado, que muito contribuíram para o enriquecimento dessa pesquisa, principalmente às colegas Bethânia, Maria, Valéria, Rejane, Geisa, Lílian, Gustavo e Francine.

Aos colegas de trabalho da Prefeitura Municipal de Uberlândia, amigos de longos anos de caminhada, que dividem comigo a vontade de trabalhar em prol de

uma cidade melhor. Agradeço especialmente ao Ailton Borges que sempre foi prestativo e auxiliou-me muito nas idas e vindas da dissertação.

A todos os funcionários da equipe do Setor de Educação para o Trânsito da Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes que compartilham comigo do desejo de viver em uma cidade com o trânsito mais humano e seguro

Ao meu eterno “mestre” Adailson Mesquita, pessoa por quem eu tenho um respeito e uma enorme admiração e que foi o maior incentivador de minha busca pelo mestrado.

A todos que contribuíram para a realização deste trabalho e que junto comigo caminharam em busca de um sonho; incentivaram-me e acreditaram em mim.

E a Deus por ter me dado força e perseverança para vencer essa difícil e gratificante caminhada.

RESUMO

A maioria da população brasileira circula a pé, ou utiliza o transporte coletivo para os seus deslocamentos. Entretanto, o conceito de mobilidade urbana ainda encontra-se centrado na circulação de veículos individuais motorizados. A apropriação e utilização dos espaços das cidades devem ser repensadas, de modo a contemplar todas as diversidades de deslocamentos. Para que isso ocorra é necessário uma “nova” cultura na mobilidade, promovida pela Educação para o Trânsito, com o objetivo de se obter uma apropriação eqüitativa do espaço e do tempo da circulação urbana. O objetivo geral desta dissertação é analisar as ações de Educação para o Trânsito, utilizadas com frequência no modelo educacional brasileiro pelos órgãos gestores de trânsito estabelecendo diretrizes para as possíveis práticas pedagógicas voltadas para uma mobilidade urbana cidadã. A metodologia utilizada neste trabalho foi o levantamento bibliográfico para compor o referencial teórico acerca da mobilidade urbana e da educação para o trânsito, que permitiram a análise das experiências referentes à Educação para o Trânsito em algumas cidades do mundo, do Brasil e detalhadamente em Uberlândia – MG. Através deste estudo foi possível perceber a realidade da Educação para o Trânsito no Brasil, e a necessidade da mesma ser implementada de forma mais efetiva, para a concretização de uma “nova” mobilidade urbana. Concluiu-se que para a efetivação de medidas que contribuam para uma melhor organização do espaço urbano e a conseqüente redução do número de conflitos e acidentes, a Educação para o Trânsito é uma ferramenta indispensável uma vez que como processo pedagógico a mesma tem por finalidade formar e transformar comportamento, possibilitando o desenvolvimento da capacidade crítica e do senso de responsabilidade para a vida coletiva em trânsito. Neste sentido, a mesma necessita ser trabalhada de forma sistêmica e contínua visando contribuir para a existência de um espaço urbano mais humano, seguro e harmônico.

PALAVRAS-CHAVE: Educação para o Trânsito, Mobilidade Urbana, Organização do Espaço Urbano.

ABSTRACT

The majority of the Brazilian population walks or uses public transportation as their primary way of commuting. Even so, the concept of urban mobility is still centered on the circulation of private motor vehicles. The appropriation and utilization of public space in cities should be rethought in a way to contemplate all the diversity of movement. To that end a "new culture" of mobility is necessary, established by Traffic Education, with the goal of attaining balanced ownership of the space and time of urban circulation. The general objective of this paper is to analyze Traffic Education actions frequently used in the Brazilian educational model by its administrative bodies, designing guidelines for a feasible pedagogical practice towards civilized urban mobility. The methodology used in this work was the research on bibliography to raise theoretical references about urban mobility and traffic education, which allowed for the analysis of experiments in Traffic Education in some cities in the world; in Brazil; and in detail in Uberlândia (state of Minas Gerais). Through this study one is able to perceive the reality of Traffic Education in Brazil and the need for it to be implemented more effectively so as to realize a "new" urban mobility. The conclusion is that, if measures which contribute to better organization of urban space and consequent reduction of conflicts and accidents are to be effective, Traffic Education is an essential tool once, as a pedagogical process, it has the goal of behavior formation and transformation, permitting the development of critical ability and sense of responsibility for collective living in traffic. In that sense, Traffic Education needs to be approached in a systematic and continuous way to contribute to the existence of more humane, safe, and harmonious urban space.

KEY-WORDS: Traffic Education; Urban Mobility; Organization of Urban Space.

LISTA DE FIGURAS

1 – Marginal Pinheiros em São Paulo – SP.....	33
2 – Desenhos premiados na Categoria Estudante do DENATRAN.....	61
3 – Cursos Ministrados pelo DENATRAN.....	62
4 – Cidade Mirim de Trânsito do DETRAN/SP.....	65
5 – Tópicos abordados na página virtual do DER/MG.....	73
6 – Conteúdo Programático Curso do DETRAN/MG.....	74
7 – Conteúdo Programático do Livro “Transito: Aprender para a Vida”.....	75
8 – Conteúdo Programático da cartilha “Transito: Aprender para a Vida”.....	76
9 – Circo Transitando Legal da BHTRANS.....	78
10 – Campanhas realizadas pela BHTRANS.....	79
11 – Slogan do Dia Nacional “Na cidade sem meu carro”.....	82
12 – Dia Nacional na Cidade sem meu Carro em Belo Horizonte/MG.....	83
13 – Trânsito no Centro da cidade de Uberlândia – MG.....	88
14 - Área Central de Uberlândia/ MG - Pedestre atravessando fora da Faixa.....	88
15 - Área Central de Uberlândia/MG – Pedestre desrespeitando o semáforo.....	89
16 - Área Central de Uberlândia/MG - Ciclista trafegando na calçada.....	89
17 - Área Central de Uberlândia/MG - Ciclista na contra mão de direção.....	89
18 - Área Central de Uberlândia/MG - Caminhões trafegando no horário de pico.....	90
19 - Área Central de Uberlândia/MG - Carroças trafegando no horário de pico.....	91
20 - Área Central de Uberlândia/MG - Ambulantes na calçada.....	92
21 - Área Central de Uberlândia/MG – Calçadas obstruídas por reformas.....	92
22 - Área Central de Uberlândia/MG – Caçambas no estacionamento.....	93

21 - Bicicletas em postes de sinalização na calçada.....	94
24 – Calçadas em desnível. Rua Niterói – Uberlândia/MG.....	95
25 – Utilização da calçada e da pista de rolamento.....	95
26 – Acidentes de trânsito em Uberlândia – MG (Biênio 2004/2005).....	97
27 – Cruzamentos com alto índice de acidentes Uberlândia/MG(2004).....	97
28 – Central de Tráfego em Área – Uberlândia/MG.....	99
29 – Transitolândia Móvel – Programa Uberlândia Viva.....	105
30 – Folder da campanha educativa “Respeito Sim Senhor!”.....	106
31 – Cartilha educativa da SETTRAN.....	108
32 – Fase Regional da Gincana de Educação para o Trânsito.....	109
33 – Fase Final da Gincana de Educação para o Trânsito.....	109
34 – Cartazes confeccionados pelas escolas	110
35 – Participação de pais na Gincana de Educação para Trânsito.....	111
36 – Prova do Motorista mais idoso na Gincana de Educação para o Trânsito.....	111
37 – Apresentação teatral em empresas de Uberlândia-MG.....	112
38 – Participação de Agentes de Trânsito na gincana.....	113
39 – Folder da campanha da Faixa de Pedestre em Uberlândia – MG.....	115
40 – Folder da campanha de Álcool e Direção em Uberlândia – MG.....	116
41 – Projeto Educando para o Trânsito e para a Vida.....	117
42 – Mini curso de Educação para o Trânsito em Uberlândia – MG.....	118
43 - Slogan Utilizado pela SETTRAN em 2005.....	119
44 – Transitolândia no Parque do Sabiá – Uberlândia/MG.....	121

LISTA DE FIGURAS

1 – Localização Geográfica da área de estudo	21
--	----

LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

ANTP – Associação Nacional de Transportes Públicos

BHTRANS – Empresa de Transporte e Trânsito de Belo Horizonte

BMO – Boletim Municipal de Ocorrência de Trânsito

BO – Boletim de Ocorrência de Trânsito

CET – Companhia de Engenharia de Tráfego

CETET – Centro de Treinamento e Educação para o Trânsito de São Paulo

CFC – Centro de Formação de Condutores

CMU – Câmara Municipal de Uberlândia

CONTRAN – Conselho Nacional de Trânsito

CRT – Centro de Reflexão de Trânsito

CTA – Central de Tráfego em Área

CTB – Código de Trânsito Brasileiro

DENATRAN – Departamento Nacional de Trânsito

DNER – Departamento Nacional de Estradas e Rodagem

DER – Departamento Estadual de Estradas e Rodagem

DETRAN – Departamento Estadual de Trânsito

DOT – Divisão de Operações de Tráfego

DPVAT – Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores

EMDEC – Empresa Municipal de Desenvolvimento de Campinas-SP

EUA – Estados Unidos da América

FUNSET – Fundo de Educação e Segurança no Trânsito

GPS – Global Position System

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

IPEA – Instituto de Pesquisa Aplicada

MEC – Ministério da Educação e Cultura

NOT – Núcleo de Operações de Tráfego

OMS – Organização Mundial de Saúde

ONG – Organização Não Governamental

PCNs – Parâmetros Curriculares Nacionais

PECT – Programa de Educação para a Cidadania no Trânsito

PM – Polícia Militar de Minas Gerais

PMU – Prefeitura Municipal de Uberlândia

PRF – Polícia Rodoviária Federal

PROGET – Programa Gaúcho de Educação para o Trânsito

SETTRAN – Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes de Uberlândia

SIT – Sistema Integrado de Transportes

SNT – Sistema Nacional de Trânsito

UFU – Universidade Federal de Uberlândia

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	16
1 – Espaço urbano e circulação.....	23
1.1 – Transporte Urbano e Cidade.....	25
1.2 – Organização do Espaço Urbano e Transporte.....	27
1.3 – Mobilidade Urbana: Conceito e Contextualização.....	29
1.4 - Perspectivas da Mobilidade Urbana.....	33
1.5 - O Trânsito em Questão: Fator Inerente à Mobilidade Urbana.....	35
2 – Educação para o Trânsito: Apresentação e Conceituação.....	39
2.1 – O Código de Trânsito Brasileiro e a Educação para o Trânsito.....	39
2.2 – Educação para o Trânsito: Discussão Pedagógica.....	43
2.3 - Histórico da Educação para o Trânsito no Brasil.....	47
2.4 - A Educação para o transito atual.....	54
2.4.1 – Ações Educativas em Alguns Países do Mundo.....	56
2.4.2 – O Brasil e suas Atividades voltadas para a Educação para o Trânsito.....	59
2.4.3 – A Educação para o Trânsito em Minas Gerais.....	72
2.5 - Considerações Parciais.....	83
3 – O Trânsito no Município de Uberlândia-MG e a Perspectiva de uma Nova Mobilidade Urbana.....	87
3.1 – O espaço Urbano e os acidentes de Trânsito na cidade.....	87
3.2 – O órgão gestor de Trânsito no Município e suas Ações.....	98
3.3 – A Educação para o Trânsito no Município.....	102
3.4 - Perspectivas de uma Nova Mobilidade: a Contribuição da Educação para o Trânsito.....	123
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	127
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	131
ANEXOS.....	140

INTRODUÇÃO

INTRODUÇÃO

A complexidade das relações que se dão no espaço se tornam, a cada dia, mais acentuadas em razão do elevado grau de urbanização. E, neste contexto, o automóvel apresenta-se como modo de transporte dominante na organização do espaço urbano, e em consequência, na prioridade dos órgãos gestores no que diz respeito à mobilidade urbana no Brasil, que obedece à lógica de gestão, mesmo que implicitamente, centrada quase que, exclusivamente, nesse único modo de transporte, acarretando efeitos danosos para os cidadãos no que tange à qualidade de vida.

A maioria da população brasileira circula a pé, ou utiliza o transporte coletivo para os seus deslocamentos. Segundo Vasconcellos (2003, p.26), existem 204 milhões de deslocamentos por dia nas cidades brasileiras, e mais da metade destes, 51% correspondem a viagens a pé ou feitas de bicicletas, e 29% são realizadas em transporte público. Isso mostra que apenas 20% da população utiliza automóveis ou motocicletas para se deslocarem. Entretanto, o conceito de mobilidade urbana ainda encontra-se centrado na circulação de veículos individuais motorizados, ou seja, no automóvel.

A apropriação e utilização dos espaços das cidades devem ser repensadas, de modo a contemplar não só as garantias fundamentais previstas legalmente, como na Constituição Federal ou no Código de Trânsito Brasileiro - CTB, mas, sobretudo a inclusão de todas as diversidades de deslocamentos possíveis. Tal apropriação

também deve resgatar valores fundamentais da boa convivência como o respeito às diferenças, ao espaço da coletividade, ao meio ambiente, entre outros. Esta mudança de visão do significado de transitar, não mais agregado apenas aos seus aspectos negativos, mas às relações estabelecidas com o próprio homem, será fator fundamental neste processo de readequação e preparação dos indivíduos ao ambiente de circulação.

Art. 1º O trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, abertas à circulação, rege-se por este Código.

§ 1º Considera-se trânsito 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 ou descarga.

§ 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.

§ 3º Os órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito respondem, no âmbito das respectivas competências, objetivamente, por danos causados aos cidadãos em virtude de ação, omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito do trânsito seguro.

§ 4º (VETADO)

§ 5º Os órgãos e entidades de trânsito pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito darão prioridade em suas ações à defesa da vida, nela incluída a preservação da saúde e do meio-ambiente. (BRASIL, 2001, p. 52)

As condições atuais das cidades apontam para uma obrigatória mudança de rumos no exercício da mobilidade urbana. É necessária que ocorra uma “nova cultura” na mobilidade, promovendo a apropriação equitativa do espaço e do tempo na circulação urbana, priorizando os modos de transporte coletivo, a bicicleta e os deslocamentos a pé. Essa nova forma de pensar a mobilidade deve prever o reordenamento dos espaços e das atividades urbanas, de forma a preservar,

defender e promover a qualidade ambiental das cidades brasileiras, e a organização do espaço urbano.

Para amenizar as relações conflituosas no trânsito e prevenir a ocorrência de acidentes, deve-se considerar a adoção de medidas de educação que levem os usuários a terem atitudes e comportamentos de convivência no trânsito, como um componente essencial para se atingir este objetivo. É necessária a busca de estratégias que possam otimizar ao máximo os recursos disponíveis e estabelecer parcerias que garantam a efetividade das estratégias traçadas.

A Educação para o Trânsito possui um grande potencial para promover a efetivação das medidas a serem tomadas nesta área, notadamente se for construída de forma sistêmica e não isoladamente como vem sendo tratada no Brasil. Para isto a educação de trânsito constitui uma ferramenta indispensável para a prática da cidadania e para uma “nova mobilidade” fundamentada na utilização dos meios não motorizados, pautados na lógica do respeito ao público e imprimindo-se a noção de comunidade e solidariedade.

Como um processo pedagógico Educação para o Trânsito tem por finalidade formar ou transformar comportamento através da expressão das potencialidades individuais, possibilitando o desenvolvimento da capacidade crítica e do senso de responsabilidade para a vida coletiva em trânsito.

Neste sentido, unindo os saberes da geografia e da pedagogia, esta dissertação de mestrado tem como objetivo analisar as ações de educação para o trânsito utilizadas com frequência no modelo educacional brasileiro pelos órgãos

gestores de trânsito, estabelecendo diretrizes para as possíveis práticas pedagógicas voltadas para uma mobilidade urbana cidadã.

Os objetivos específicos são: apresentar as estratégias utilizadas por órgãos gestores do trânsito no processo de formação do cidadão e propor estratégias de ensino/aprendizagem capazes de colaborar para a modificação do comportamento no trânsito, visando à criação de um ambiente urbano mais humanizado, diminuindo a ocorrência de acidentes e proporcionando maior segurança aos usuários das vias públicas.

A metodologia utilizada neste trabalho foi o levantamento bibliográfico para compor o referencial teórico acerca da mobilidade urbana e da educação para o trânsito que permitiram a análise das experiências referentes à Educação para o Trânsito em algumas cidades do Brasil e do mundo.

O primeiro capítulo apresenta uma discussão teórica sobre espaço urbano e circulação, transporte urbano e cidade, além de discutir sobre a urbanização das cidades e a organização do espaço urbano. Conceitua e contextualiza a mobilidade urbana e traça suas perspectivas. O trânsito, fator inerente à mobilidade urbana, também é enfocado.

O segundo capítulo é composto pela apresentação e conceituação da Educação para o Trânsito, e por uma discussão pedagógica sobre ela. É abordada a relação da Educação para o Trânsito com o CTB, e um breve resgate histórico sobre o assunto em questão. A Educação para o Trânsito atual é discutida, apresentando-se algumas ações educativas realizadas no mundo, no Brasil e no Estado de Minas

Gerais, tendo como foco de análise específico o município de Uberlândia – MG (Mapa 1), definido como estudo de caso.

No terceiro capítulo, contextualiza-se o município de Uberlândia-MG, o seu espaço urbano, o órgão gestor de trânsito e as ações educativas implementadas pelo setor de Educação de Trânsito na cidade.

Por meio deste estudo, são desenvolvidas propostas educativas de atividades objetivando a humanização do trânsito, visando a uma melhor organização do espaço urbano. Estas contribuições encontram-se nas considerações finais desta dissertação.

CAPÍTULO I

1 – ESPAÇO URBANO E CIRCULAÇÃO

Ao discutir o espaço urbano, é importante considerar fatores sociais, históricos, políticos e econômicos, para melhor compreensão do todo. E, ao se discutir alternativas positivas para adequar o espaço às necessidades do mundo atual, deve-se procurar estabelecer uma relação equilibrada entre os anseios da sociedade e a preservação do meio baseando-se em uma perspectiva sustentável.

O crescimento das cidades, observado por meio do processo de urbanização da sociedade, é um fenômeno recente no contexto histórico da humanidade. Em relação à expansão populacional, Silveira (2003, p.30), ressalta:

[...] foi alterando-se a partir da Revolução Industrial, quando a população mundial teve sua curva de crescimento alterada bruscamente, motivada pelo surgimento das sociedades com base na economia industrial, quando se registrou grande expansão urbana antes nunca verificada, numa evolução acelerada e de grande significância.

A partir da segunda metade do século XVIII, a urbanização se intensificou, e o número e o tamanho das cidades aumentaram de forma significativa. E, com o crescimento populacional e a conseqüente urbanização das cidades, o espaço urbano sofreu alterações consideráveis.

Rezende (1982, p.126),:

[...] a cidade representa o espaço onde são reproduzidos os principais meios da própria produção capitalista. Como local de produção, organiza-se com os espaços destinados à força de trabalho, habitação e acumulação do capital. Neste sentido, a produção do espaço organizado efetua-se de maneira coerente com o modo de produção dominante.

Ainda segundo a autora a cidade é resultante inacabada e em transformação, de intervenções reguladas por diferentes sistemas sociais e econômicos”.

A grande metrópole proporcionou o aumento do individualismo entre as pessoas. O que tornou a visão coletiva algo cada vez mais distante. Esta idéia é refletida nos estudos de Silveira (2003) que acredita que a cidade representa na estrutura capitalista, um espaço onde é permitida a criação dos principais meios da própria produção capitalista.

Neste contexto, as pessoas transformam seu estilo de vida, e passam a ter uma necessidade de deslocamento cada vez mais rápida e complexa, necessitando de um sistema de transporte eficiente para favorecer os acessos às diferentes áreas da cidade, onde se encontram atividades diversas.

[...] as pessoas deslocar-se-ão entre todos esses lugares com mobilidade crescente, exatamente devido à flexibilidade recém-conquistada pelos sistemas de trabalho e integração social em redes: como o tempo fica mais flexível, os lugares tornam-se mais singulares à medida que as pessoas circulam entre eles em um padrão cada vez mais móvel.” (CASTELLS, 1999, p. 423)

A circulação urbana apresenta problemas relativos à questão das relações que ocorrem entre os diversos participantes do trânsito, que se traduzem em conflitos no espaço urbano e que tem como resultante maior os acidentes.

1.1– Transporte Urbano e Cidade

O desenvolvimento de sistemas de circulação que possibilitam a melhoria do sistema de transportes, e viabilizam o deslocamento das pessoas no espaço urbano, adquire cada vez mais importância nessa atual fase relacionada às cidades, e às novas funções econômicas e sociais que vivencia.

Um rearranjo, então, se faz necessário para que o espaço se adeque a essa nova forma de organização socioeconômica, agora mais urbanizada. Essas mudanças acontecem em várias partes do mundo. A partir dos anos 1920, os Estados Unidos da América - EUA fizeram modificações evoluindo para a organização de sistemas viários mais amplos, e colocando o veículo automotor como expressão de dominação. Em alguns países europeus, as adaptações começaram a existir de forma mais acelerada a partir da segunda guerra mundial. Neste contexto, o automóvel adquiriu uma importância crescente. Isso aconteceu, segundo Vasconcelos (1996), na medida em que o desenvolvimento econômico diversificava as atividades e gerava novas classes médias ávidas por mobilidade social.

Na América Latina, em função das constantes crises econômicas das décadas de 1950 a 1970, os sistemas de ônibus e as políticas de transportes reforçaram as desigualdades, possibilitando aos automóveis a ocupação de grande parte do espaço disponível para a circulação, proporcionando diferenças expressivas em relação às condições de transporte e acessibilidade entre as pessoas.

Na década de 1980, em função, principalmente, da globalização da economia, o espaço urbano e as condições de vida nas cidades foram novamente alteradas, contribuindo para que as pessoas migrassem do transporte público para o transporte particular.

À medida que a necessidade de deslocamentos foi aumentando, o espaço urbano foi se modificando, e de acordo com Vasconcellos (1996, p.56) essas intervenções no espaço foram feitas, beneficiando setores específicos da sociedade:

Assim, as classes médias tiveram suas necessidades de deslocamentos atendidas com mais presteza e eficiência, ao passo que os setores dependentes do transporte público permaneceram submetidos a más condições médias de circulação. A forma mais direta de atendimento das necessidades das classes médias se deu pela adaptação do espaço urbano para a vida desses grupos sociais. Assim as cidades foram adquirindo contornos de espaços da classe média, onde ela podia exercer seu estilo de vida com conforto e eficiência.

O automóvel transformou-se, então, num meio de reprodução de grupos sociais, principalmente de renda média que, para se auto afirmar, necessitam de um conjunto de atividades sociais, culturais e econômicas, incluindo a aquisição de um veículo automotor, que evidentemente proporciona maior mobilidade. Dessa forma, as políticas públicas implementadas priorizaram o atendimento das demandas dos grupos sociais de renda média em detrimento da maioria da população que depende do transporte público.

Uma vez que a política de transporte, sobretudo no Brasil, não se mostra eficiente no que diz respeito ao transporte público, o uso do modal motorizado, principalmente o automóvel, se torna cada vez mais freqüente.

A infra-estrutura de circulação reforça a utilização do carro. O transporte público de baixa qualidade e pouca confiabilidade, e a tarifa elevada desse tipo de serviço, aliada a pouca infra-estrutura para ciclistas e a grandes distâncias para os deslocamentos a pé, estimulam a opção pelo veículo automotor individual, causando vários problemas no que diz respeito à circulação viária, ou seja, ao trânsito em geral.

1. 2 - Organização do Espaço Urbano e Transporte

Nos últimos anos, as cidades brasileiras tiveram um crescimento populacional considerável. Isso se deu, entre outros fatores, em função de um processo de urbanização acelerado que teve como resultado um alto índice de pessoas vivendo nas cidades. Uma vez que segundo Corrêa (1989), o espaço urbano é o conjunto de usos da terra, justapostos entre si, simultaneamente fragmentado e articulado, pode-se afirmar que sofreu alterações em função desse processo.

Com o crescimento da população, também cresceu o número de deslocamentos diários na zona urbana, uma vez que as pessoas necessitam se deslocar na cidade para exercer suas atividades como trabalhar e estudar. De acordo com Vasconcelos (2005, p.10) “Estima-se que, em 2002 nas cidades brasileiras com populações acima de 30 mil habitantes, as pessoas realizavam 200 milhões de deslocamentos por dia”.

Grande parte dos deslocamentos é realizada a pé. Entretanto, isso pode variar de acordo com a cidade analisada. Geralmente, em cidades maiores, estes

números são menos significativos, em função do aumento das distâncias. Um outro fator que também contribui para alterar esse quadro é a distribuição de renda: quanto maior a renda do indivíduo, menor a chance do seu deslocamento ser realizado a pé ou por transporte coletivo.

Dessa forma, o automóvel apresenta-se como o “sonho” de consumo de cada cidadão, uma vez que a cultura automobilística está arraigada na sociedade capitalista de consumo que, mesmo de forma implícita, cultua o veículo automotor, associando-o ao símbolo de “status” e modernidade. O carro é visto por muitos como algo essencial para a vida. Isso pode ser exemplificado nos casos em que os pais presenteiam os filhos, com brinquedos que reproduzem os veículos automotores.

Essa imagem ainda é reforçada pela indústria automobilística que associa o veículo em suas propagandas, à valorização social e à ampla e irrestrita acessibilidade. Affonso (2003), reforça que o marketing é de tamanha eficácia que incute em cada cidadão a ilusão de que é possível mudar a vida ao se adquirir um veículo automotor.

Entretanto, o crescimento do número de veículos no Brasil, traz entre outros fatores, problemas para as cidades e conseqüentemente para todos os seus usuários, e contribui diretamente para a ocorrência de congestionamentos, aumento da poluição e do número de acidentes de trânsito que resultam, de acordo com dados do DENATRAN, em 30.000 mortes por ano.

As cidades brasileiras enfrentam, a cada dia, problemas crescentes em função da ocupação desordenada e da grande urbanização ocorrida principalmente nos últimos anos. Para que as pessoas possam se deslocar, é necessário haver uma infra-estrutura física adequada, que permita a circulação.

Numa sociedade em que o tempo é escasso e as pessoas se deslocam para diversos fins e necessitam fazer isso com rapidez, o veículo automotor apresenta-se como uma alternativa “mais eficiente”, e vem ocupando um lugar considerável no espaço urbano. O modal de transporte motorizado, sobretudo o automóvel particular, exerce uma grande influência na ocupação do espaço urbano.

Há, no entanto, um comprometimento da mobilidade como um todo em função da prioridade que o veículo possui no sistema viário. A produção do espaço de circulação ocorre de maneira a atender basicamente a demanda da sociedade automotiva, em detrimento dos outros modos de transporte.

1.3 – Mobilidade Urbana: Conceito e Contextualização

O termo mobilidade urbana vem sendo muito debatido por diversos pesquisadores em congressos e eventos que dizem respeito ao trânsito e transporte, como também planejamento urbano no Brasil e no mundo, uma vez que muitos países estão passando por grandes transformações sociais, econômicas e até demográficas, que alteraram as características do espaço urbano, influenciando na circulação de pessoas e de veículos.

De acordo com Vasconcellos (1996, p. 48)

A mobilidade é um atributo associado a pessoas e aos bens; corresponde às diferentes respostas dadas por indivíduos e agentes econômicos às suas necessidades de deslocamento, considerando-se as dimensões do espaço urbano e a complexidade das atividades nele desenvolvidas. Face à mobilidade os indivíduos podem ser pedestres, ciclistas, usuários de transporte coletivos ou motorista; podem utilizar-se do seu esforço direto (deslocamento a pé) ou recorrer a meios de transporte não motorizados (bicicletas, carroças, cavalos) e motorizados (coletivos e individuais).

Segundo ANTP (2005)

A política de mobilidade urbana reflete o conjunto de ações de entidades públicas afeta direta ou indiretamente as condições de circulação das pessoas e mercadorias nas cidades. Estas ações – ou ausência delas – são acompanhadas de ações de entidades privadas e de indivíduos seja no solo que realizam, com impactos nas condições de circulação. Estas ações públicas e privadas vão interagindo no tempo e vão consolidando um padrão de mobilidade, que pode ser representado, por exemplo, pela quantidade de deslocamentos feitos, pelos veículos utilizados e pelas condições de economia, segurança, conforto, qualidade ambiental e equidade sob as quais se realiza a circulação.

Pode-se considerar que a mobilidade urbana está diretamente ligada às pessoas, que para assegurar seus deslocamentos, levando em conta a dimensão do espaço urbano, desempenham vários papéis como pedestres, ciclistas, motoristas e passageiros.

A mobilidade pode ser afetada por fatores ligados à idade, ao sexo, a renda do indivíduo e também por fatores ligados ao espaço urbano, como por exemplo, a sua organização e a forma como o transporte é dimensionado.

O tratamento da mobilidade pode ser entendido como sendo uma função dos órgãos públicos. Entretanto, no Brasil, ainda não existe uma política efetiva para o

tratamento da mobilidade urbana que tenha como objetivo garantir uma acessibilidade e um deslocamento com qualidade para todos.

Fernandes (2003, p.39), ressalta que “o termo acessibilidade hoje, pressupõe não apenas a possibilidade de deslocamento e/ou o alcance para o uso de equipamentos e mobiliário, mas também as condições de autonomia e segurança na execução destas atividades”.

No Brasil, a mobilidade urbana obedece a uma política que prioriza o modal de transporte motorizado, principalmente o automóvel. Isso, entretanto, se dá de forma implícita. Ao observar as políticas públicas em relação ao trânsito e transporte no Brasil, é possível constatar facilmente a priorização do veículo automotor. Nos órgãos gestores do trânsito, os recursos são destinados, em sua maioria, para melhorar a condição de circulação dos veículos. As obras realizadas prioritariamente pelos administradores geralmente são pontes, viadutos, vias expressas, arruamento, etc. Poucos são os recursos e investimentos destinados ao transporte público, aos ciclistas e à melhoria de calçadas.

Isso é enfatizado por Boareto (2003, p.47), que destaca “[...] A construção de ruas e avenidas, definidas como sistema viário assume grande importância e as administrações municipais dedicam uma parcela enorme de seus esforços e recursos na sua expansão”.

A apropriação desigual do sistema viário pode ser observada também nos estudos de Ferreira (2002) que ressalta que cerca de 40% a 60% dele é utilizado em para atender a demanda automotiva.

Rolnik (2003, p.13) considera que,

Sob a égide exclusiva da competitividade e inserção na ordem global, grandes investimentos são feitos, recortando na paisagem fragmentada da cidade e dos enclaves mundializados. Entretanto, estes enclaves não se viabilizam senão como forte investimento em infra-estrutura urbana, sobretudo em sistemas de circulação – agora rebatizados de logística – que permitem a conexão entre os nós da rede de espaços incluídos.

As consequências de Políticas Públicas com essa orientação são danosas para toda população urbana, independente da sua condição enquanto participante do trânsito, pois segundo Boareto (2003, p.51):

Alguns fatores podem ser apontados como causa da ampliação do conflito existente no trânsito. O primeiro é o traçado das ruas e avenidas que induz o motorista a transitar em altas velocidades. O segundo fator é a concentração da população em algumas cidades e o terceiro é o aumento contínuo de automóveis em circulação. Um outro fator que pode ser acrescentado é o sentimento de impunidade percebido pela ausência de fiscalização.

É possível afirmar que a mobilidade urbana no país está se tornando complexa e limitada. A opção pelo automóvel, feita no país a partir da década de 1950, trouxe efeitos prejudiciais à sociedade. Entre eles, o grande número de congestionamentos, o alto índice de poluição e o crescente número de acidentes de trânsito, que preocupam de forma substancial e acarretam perdas importantes para a sociedade como um todo.

A grande quantidade de veículos nas ruas, mostrado na Figura 1, comprova que “os níveis de congestionamento que trazem a deterioração urbana indicam que o espaço de circulação é um bem público cada vez mais escasso”. (ANTP, 2005, p. 69).

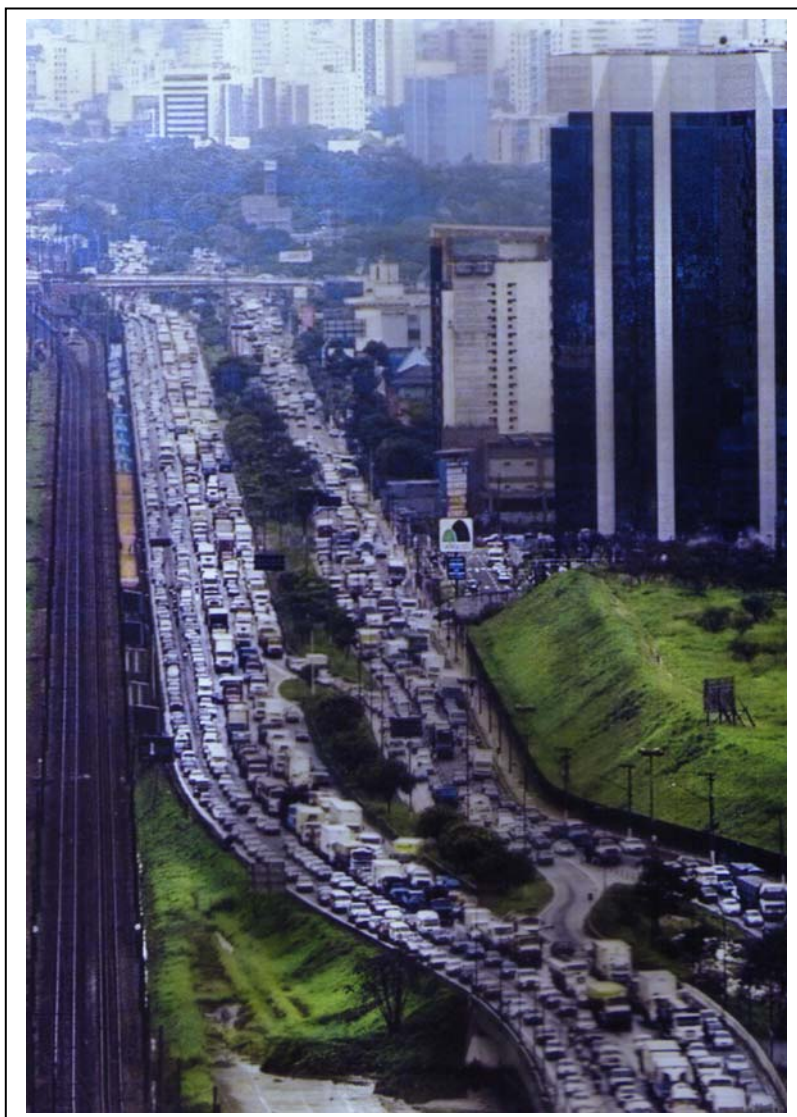


Figura 1 – Marginal Pinheiros – São Paulo / SP
Fonte: Revista Movimento, 2004

1.4 – Perspectivas da Mobilidade Urbana

Dados relativos ao estudo da mobilidade urbana apontam um quadro agravante. De acordo com Vasconcellos (2005, p.48), “o número de veículos no país

tem crescido rapidamente nas últimas décadas: de 430.000 em 1950, o número aumentou para 3,1 milhões em 1970 e 36 milhões em 2003”.

A produção de automóveis, assim como o seu uso nas cidades, vem aumentando muito nas últimas décadas. Estimativas apontam um crescimento ainda maior da frota de veículos. De acordo com Pinto (2003, p.273), no Brasil, “[...] estima-se que a frota de veículos cresça a uma taxa de 3% (superior a da população humana), atingindo em 2010, 40 milhões de veículos no país”.

A crescente motorização, aliada à queda de qualidade nos serviços públicos de transporte, contribuem para que a mobilidade urbana viva uma “crise”, afetando entre outras coisas, a qualidade de vida nas cidades.

O modelo de mobilidade, apoiado no uso intensivo do automóvel, mostra que, de fato, as condições de vida tornaram-se precárias em razão dos congestionamentos, poluição e acidentes. Isso é evidenciado, no que afirma a ANTP(2003):

Os congestionamentos, nos níveis que se fazem sentir nas duas maiores cidades brasileiras, São Paulo e Rio de Janeiro – conforme o evidenciado no estudo de Redução de Deseconomias Urbanas com a Melhoria do Transporte Público, realizado pela ANTP e pelo IPEA (1998) é um fenômeno que pode rapidamente se estender para outras grandes cidades brasileiras. Esses congestionamentos já representam para dez cidades do estudo, 506 milhões de horas gastas a mais, por ano, pelos usuários do transporte coletivo, 258 milhões de litros de combustível gastos a mais por ano e uma poluição ambiental que pode ser medida em 123 mil toneladas de monóxido de carbono e onze mil toneladas de hidrocarbonetos, jogados na atmosfera.

As condições atuais e as perspectivas futuras em relação à utilização de veículos automotores, e a constante disputa por um espaço dentro do sistema viário

apontam para uma obrigatória mudança de rumo da mobilidade urbana brasileira no intuito de contribuir para uma cidade melhor.

1.5 – O Trânsito em Questão: Fator Inerente à Mobilidade Urbana

O trânsito é um fator indissociável da mobilidade urbana. Neste sentido, é importante fazer uma discussão dos conflitos que proporciona no espaço urbano, e principalmente, suas consequências para o cidadão.

No Brasil, a lei que regulamenta os aspectos ligados ao Trânsito é o CTB, instituído pela Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. De acordo com o Código, “considera-se trânsito 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 ou descarga”.

A conceituação de trânsito, determinada a partir de 1997, pelo CTB, enfatiza que o espaço público pertence a todos de maneira igualitária. Entretanto, na convivência diária e social do trânsito, nem sempre isso acontece. Ao observar as relações humanas no trânsito, é possível perceber a constante disputa pelo espaço urbano; onde o princípio da igualdade nem sempre é considerado. Neste contexto, noções de cidadania, muitas vezes, são ignoradas ou omitidas, contribuindo ainda mais para a existência de conflitos no trânsito, em função da utilização do espaço público.

Como consequência máxima desses conflitos, estão os acidentes de trânsito que, no Brasil, representam a maior causa de morte violenta, principalmente entre os jovens.

ANTP (2005) destaca:

O Brasil, nas últimas décadas, foi paulatinamente ocupando um lugar entre os campeões mundiais de acidentes de trânsito, como reflexo da desorganização do trânsito, da deficiência geral da fiscalização sobre as condições dos veículos e sobre o comportamento dos usuários, e da impunidade dos infratores.

A cada ano, de acordo com dados da Organização Mundial de Saúde – OMS, do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – IPEA, e da Associação Nacional de Transportes Públicos – ANTP, ocorrem 30 mil mortes, em consequência de acidentes de trânsito no Brasil. Aproximadamente trezentas mil pessoas ficam feridas. Cerca de 80% dos mortos no trânsito brasileiro são homens e a maioria tem de 20 a 39 anos. Segundo esta pesquisa, o setor econômico é diretamente afetado, uma vez que o custo dos acidentes é demasiadamente alto, se considerarmos a frágil economia dos países em desenvolvimento e a grande incidência de acidentes. Os acidentes de trânsito custam 5,3 bilhões de reais anuais ao país, apenas nas áreas urbanas.

De acordo com dados do Ministério dos Transportes, 90% dos acidentes de trânsito no Brasil ocorrem por falha humana. Apenas 10% ocorrem devido a problemas com os veículos ou com as vias.

Qualquer ação que busque modificações no espaço urbano, principalmente no que tange ao sistema viário e à mobilidade urbana, deve considerar o homem como fator preponderante e que necessariamente deverá estar contemplado. Isso

reforça que para os acidentes diminuïrem em quantidade e gravidade, e para que o espaço urbano se torne mais humano e organizado, a Educação para o Trânsito se torna uma ferramenta indispensável, uma vez que tem a possibilidade de atuar diretamente ligada ao ser humano e ao seu modo de agir e de pensar.

CAPÍTULO II

2 – EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO: APRESENTAÇÃO E CONCEITUAÇÃO

2.1 – O Código de Trânsito Brasileiro e a Educação para o Trânsito

O CTB dedicou um capítulo exclusivo para a temática da educação para o trânsito, o Capítulo VI (anexo). De acordo com ele, “a educação para o trânsito é direito de todos e constitui dever prioritário para os componentes do Sistema Nacional de Trânsito”.

Nesse sentido, o Capítulo determina a obrigatoriedade da existência de uma coordenação educacional em cada órgão componente do Sistema Nacional de Trânsito - SNT.

Ainda no capítulo VI do CTB, são estabelecidos alguns pontos importantes para a solidificação e a legitimação de uma estrutura permanente de Trânsito, visando a aprimorar o conhecimento da sinalização e das regras de Trânsito e a reforçar os conceitos sobre segurança viária, tendo como objetivo a incorporação de um novo comportamento dos brasileiros no que diz respeito à sua postura no trânsito.

Estes pontos são:

- A criação da Escola Pública de Trânsito, que poderá ser desenvolvida dentro da estrutura do órgão, ou mediante convênio, nos moldes estabelecidos pelo CONTRAN – Conselho Nacional de Trânsito;

- O desenvolvimento de campanhas nacionais, que deverão ser realizadas o ano todo, principalmente nos períodos referentes às férias escolares, feriados prolongados e na Semana Nacional de Trânsito;
- O estabelecimento de Educação de Trânsito nas Escolas, desde a Educação Infantil até o Ensino superior;
- A inserção do tema referente à educação e segurança no trânsito como tema interdisciplinar;
- A criação de um corpo técnico interprofissional para coleta e análise de dados estatísticos;
- A elaboração de um plano de redução de acidentes de trânsito.

Ainda no que diz respeito à Legislação vigente sobre a Educação para o Trânsito, o CTB, determina que o Ministério da Saúde deverá, mediante proposta do CONTRAN, estabelecer campanhas nacionais esclarecendo sobre condutas a serem seguidas nos primeiros socorros e em casos de acidentes de trânsito.

Além do Ministério da Saúde, os ministérios da Educação e do Desporto, do Trabalho, dos Transportes e da Justiça, por intermédio do CONTRAN, deverão desenvolver e implementar programas relativos à prevenção de acidentes.

O percentual de dez por cento do total dos valores arrecadados destinados à Previdência Social, do Prêmio do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores – DPVAT deverá ser aplicado exclusivamente em programas destinados à prevenção de acidentes.

Além disso, o CTB ainda determina que o percentual de cinco por cento do valor das multas de trânsito deverá ser depositado numa conta do Fundo Nacional de Segurança e Educação para o Trânsito – FUNSET, que deverá ser destinado à Segurança e Educação para o Trânsito.

É necessário discutir sobre as determinações do CTB. Vale ressaltar, que elas não são cumpridas em sua totalidade, nem pelos municípios que possuem o trânsito municipalizado, e nem pela esfera federal.

No que diz respeito às normas que deveriam ser seguidas pelos municípios, muitos não possuem sequer um setor destinado à Educação para o Trânsito, e não trabalham com projetos permanentes, limitando-se à realização de algumas campanhas esporádicas sobre o tema.

Em relação à Escola Pública de Trânsito, ainda não há diretrizes definidas pelo CONTRAN e, por isso, os municípios ainda não possuem mecanismos para a sua implementação.

Nas escolas, onde o tema deveria ser abordado desde a Educação Infantil até o ensino superior, também não é diferente. Poucos são os profissionais que trabalham o assunto, uma vez que o mesmo é visto como tema transversal e local, devendo ser trabalhado de forma interdisciplinar em sala de aula.

As campanhas nacionais sobre prevenção de acidentes também acontecem esporadicamente e em uma proporção tão pequena, que não contribuem para um resultado positivo na redução de acidentes.

No que diz respeito à coleta e análise de dados estatísticos sobre acidentes de trânsito, também existe uma lacuna. Não existe uma política única de coleta de dados, o que contribui para que cada município faça a sua maneira. Isso acarreta, por exemplo, um número subestimado de mortes no trânsito, uma vez que são considerados mortos, apenas as vítimas que morrem no local. Os feridos graves, que falecem em função do acidente, não são apontados, na maioria das estatísticas, contribuindo para a pouca confiabilidade dos dados. Há dificuldade também em mensurar os acidentes que não estão nos cadastros ou boletins oficiais de ocorrência.

Na esfera Nacional, a Educação para o Trânsito também é tratada com pouca prioridade, e nem mesmo o que é imposto pela Lei, através do CTB, é cumprido. Isso pode ser comprovado através da notícia extraída do Informativo da ANTP, depois de uma reunião realizada no Fórum Nacional de Secretários de Trânsito e Transportes:

“Um dos temas em debates foi descontingenciamento dos recursos do Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito (Funset) e também do acumulado de um percentual de 5% do seguro sobre Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT) – valores que somam aproximadamente 550 milhões de reais, e estão servindo de lastro à política econômica do governo federal em vez de serem aplicados em educação e segurança de trânsito.” (ANTP/2006)

Como pode ser observado, tanto os recursos do FUNSET, como do DPVAT, que deveriam ser utilizados somente para atividades e projetos ligados à segurança e educação para o trânsito estão contingenciados.

Nesse sentido, é possível entender que o Governo Federal não fiscaliza o cumprimento das normas a serem seguidas pelos municípios, e os deixam livre para desenvolverem como quiserem a “Educação para o trânsito”, uma vez que Ele também não cumpre a sua função.

Os Ministérios da Saúde, da Educação e do Desporto, do Trabalho, dos Transportes e da Justiça também não cumprem a obrigatoriedade imposta pelo CTB a cada um deles.

2.2 – Educação para o Trânsito: Discussão Pedagógica

Como um processo pedagógico, a educação para o trânsito tem por finalidade formar ou transformar comportamento por meio da expressão das potencialidades individuais, possibilitando o desenvolvimento da capacidade crítica e do senso de responsabilidade para a vida coletiva no trânsito.

Ao verificar a bibliografia existente sobre o assunto, encontram-se várias expressões ligadas à educação na área de trânsito: “educação de trânsito”, “educação no trânsito” e “educação para o trânsito”. Salomoni (2003) utiliza a terminologia “no trânsito” por considerar que todos os cidadãos estão integrados no

sistema. Outros autores como Seffner e Schaffer (2002) utilizam o termo “para o trânsito” porque consideram que o termo faz referências a atividades que, de certa forma preparam o educando para modos corretos de circulação no trânsito.

O CTB utiliza a expressão “educação para o trânsito” que será utilizada nesta dissertação, uma vez que se deve levar em consideração que o trânsito está inserido dentro da organização do espaço público e a educação tem muito a contribuir, por isso é necessário educar para um trânsito melhor e mais humano.

A educação para o trânsito é muito mais do que uma mera aprendizagem de hábitos que levem a atitudes e comportamentos seguros. É um campo de conhecimentos que possibilita ao ser humano a compreensão de procedimentos que estão envolvidos de forma mais abrangente no processo de circulação.

Filipouski (2002, p. 14) reforça que:

Incluir o tema trânsito na prática pedagógica, bem como outros aspectos que possam ser de interesse da comunidade escolar, está relacionado com uma idéia 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.

Neste sentido, a educação para o trânsito visa a estimular atitudes e hábitos que contribuam para a preservação da vida e para a organização do espaço urbano, possibilitando a melhoria da qualidade de vida, através de comportamentos que sejam responsáveis para atuar na redução dos conflitos e do número de acidentes e a conseqüente melhoria da segurança no trânsito.

Uma vez que o transitar é inerente ao ser humano, a educação para o trânsito pode envolver vários aspectos, entre eles: o conjunto de regras que estão envolvidas na circulação de pessoas e de veículos, o respeito ao espaço público, o conhecimento e obediência das normas que objetivam organizar a movimentação em vários ambientes, no intuito de melhorar as relações dos diversos agentes no trânsito.

Essa multiplicidade de abordagem que o tema trânsito apresenta possibilita que seja trabalhado sob diversas maneiras e em vários níveis, dentro e fora do contexto escolar.

Entretanto, a escola é um campo privilegiado para educar, uma vez que é um elemento de transformação da sociedade, e tem como função contribuir, junto com outras instâncias da vida social, para que ocorram mudanças nos cidadãos, por meio da educação.

Neves (2002, p.69), considera “necessário que a escola, como centro de educação formal, tome para si a tarefa de criar cultura de trânsito, o que poderá evoluir em educação através das gerações”.

De acordo com DENATRAN (2004, p. 124),

Faz-se educação para o trânsito para transformar. Transformar atos imprudentes em ações prudentes, transformar desrespeito em respeito às regras, transformar posturas egocêntricas em posturas sociais, transformar visões individuais em visões coletivas, transformar irresponsabilidade em responsabilidade, transformar desarmonia em harmonia, transformar ignorância em conhecimento, transformar violência em compreensão, transformar o risco de morte em potencial de vida.

Nesse processo, o papel do educador se torna de grande importância uma vez que ele tem a função de possibilitar ao educando o desenvolvimento de suas habilidades e potencialidades, para assumir a condição de sujeito do trânsito capaz de atuar de forma crítica e consciente, tornando-se responsável pelos seus atos e contribuindo para a humanização e melhoria do espaço onde vive.

Como um processo pedagógico, a educação para o trânsito possui um caráter diferenciado neste contexto, uma vez que atua com informação e formação do ser humano.

Segundo Coelho (2003), educar é trabalhar para que aspectos como a cultura, a autonomia, a liberdade, a solidariedade e o pensamento se tornem valores fundamentais para os educandos. A educação deve ter como princípio promover a participação dessa geração e da geração futura, visando à intervenção para uma nova humanidade, para uma nova sociedade e para um novo ser humano.

Pavarino Filho (2004, p.74) reforça que, "[...] É fundamental que se considere o trânsito em sua condição de universo de relacionamento social diretamente associado ao convívio das pessoas no espaço público". Ao se fazer uma educação para o trânsito transformadora, não se pode abrir mão de uma atitude crítica e questionadora.

Aliada à questão da educação para o trânsito, está a cidadania na circulação. Junqueira (2003, p. 164) faz a seguinte observação:

Educação para a cidadania. Não a educação tradicional de trânsito onde o que interessa é o comportamento adequado do pedestre servindo aos interesses do tráfego veicular. Incorporar novos valores e comportamentos tais como a primazia do pedestre sobre o automóvel quando a sua travessia é ainda um desafio. O respeito à faixa de pedestre ou mesmo onde não há faixa como preconizados pelo Código de Trânsito Brasileiro, é tarefa por fazer. A educação para os participantes da circulação ultrapassa os limites e recortes artificiais apresentados pelo trânsito.

Notadamente, para que a educação para o trânsito seja voltada para uma mobilidade urbana cidadã e tenha eficácia, é necessário agregar aos esforços isolados, medidas direcionadas a uma prática mais consistente e sistêmica, capaz de propiciar ações de cidadania, de consciência e de reflexão sobre os comportamentos necessários para uma melhor convivência não somente no trânsito, mas na sociedade como um todo.

Rodrigues (2003, p.131), enfatiza que “[...] Apesar de objetivos particulares, no espaço público, a ideologia do individualismo deve ser rompida e relações sociais estabelecidas”. Para a autora, ser cidadão implica, necessariamente, pensar na coletividade.

A convivência social, baseada no respeito mútuo e na cooperação, é um princípio importante para compreender a problemática do trânsito e do convívio no espaço urbano, sobretudo no espaço público. Estar inserido no contexto do trânsito é, sobretudo, estar compartilhando um espaço de convivência social.

2.3 – Histórico da Educação para o Trânsito no Brasil

É importante fazer um resgate histórico das ações referentes à Educação para o Trânsito desenvolvidas no Brasil. Isso se faz necessário para possibilitar o

entendimento da Educação para o Trânsito atual e para compreender as atividades, hoje, existentes.

De acordo com Salomoni (2003, p.07) “os processos de educação e abordagem nos dias atuais estão relacionados com uma cultura de trânsito construída ao longo do tempo em nossa sociedade”.

O primeiro Código de Trânsito Brasileiro foi instituído em 1941. Porém, nesse documento, a Educação para o Trânsito não foi contemplada. Em 07/07/1966, o CONTRAN criou através da Resolução nº 371/66, as Semanas de Educação para o Trânsito sob a responsabilidade dos Conselhos Estaduais de Trânsito.

Em 21/09/1966, foi instituído o segundo Código Nacional de Trânsito, de acordo com a Lei Federal 5.108/66. Neste documento, através do artigo 125 ficou determinado que o Ministério da Educação e Cultura deveria realizar a divulgação de noções de trânsito nas escolas primárias e de ensino médio, conforme um programa a ser estabelecido pelo DENATRAN. Além disso, tal documento ainda criou a obrigatoriedade da realização de uma campanha educativa no país. De acordo com a Lei de 1966, o órgão responsável pelas campanhas era o CONTRAN.

Ainda na década de 1960, o Governo instituiu mais dois documentos que fazem referência à Educação para o Trânsito. Em 1968, foi elaborado o Parecer nº 675 do Conselho Federal de Educação que propõe o ensino de noções sobre o trânsito nos estabelecimentos comerciais e particulares. Um ano depois, em 1969,

as semanas de Educação para o trânsito foram reformuladas pela Resolução nº 420/69.

FARIA (1992, p. 65) revela que mesmo prevista desde 1966, a Educação para o Trânsito somente foi efetivada em algumas cidades brasileiras no início da década de 1990.

No Brasil, a partir de 1966, a Educação para o Trânsito era particularmente exercida pelos órgãos executivos do sistema nacional de trânsito (Departamentos de Trânsito e de Estrada de Rodagens Estaduais) e pelos Conselhos Estaduais de Trânsito, que concebiam a Educação para o Trânsito como transmissão de regras de circulação.

Na década de 1970, os temas trabalhados referentes à Educação para o Trânsito se concentravam em regras de circulação. O espaço vivenciado pelos alunos não era questionado, somente era permitido entender e aprender as regras e as normas de circulação. Isso ocorreu durante anos, e nesse período, as escolas receberam inúmeros livros e cartilhas informativas, com o tema ligado à Educação para o Trânsito. Entretanto, os professores não foram preparados para a aplicação e o desenvolvimento desses conteúdos. Isso é enfatizado por Salomoni (2003, p.09):

Muitas salas escolares permaneceram durante anos, carregadas de livros, que nunca chegaram às mãos dos alunos. Assim, não era a falta de recursos pedagógicos que limitava a adoção da temática nas escolas, mas a própria formação dos educadores despreparados para essa abordagem.

Em 1972, o Conselho Federal de Educação propôs curso sobre trânsito nas escolas públicas, e em 1978 as Diretrizes de Segurança no Trânsito do Departamento Nacional de Trânsito, tentaram, sem sucesso, uniformizar e implantar a Educação para o Trânsito no país, a partir da pré-escola.

Em 1975, foi criada pelo Departamento de Estradas e Rodagem do Paraná - DER-PR uma escola Prática de Educação para o Trânsito na cidade de Curitiba, através da iniciativa do Governo Estadual. Aos poucos tal projeto foi ampliado para as demais cidades paranaenses.

Nos anos de 1980, com o processo de abertura política, vários eventos foram organizados pelo DENATRAN pelo Departamento Nacional de Estradas e Rodagem – DNER. Tais eventos tinham como objetivo envolver e mobilizar a sociedade no processo de Educação para o Trânsito.

Ainda em 1980, foi criado na cidade de São Paulo, o Centro de Treinamento e Educação para o Trânsito – CETET, órgão da Prefeitura Municipal que tinha como intenção promover a participação da população paulistana nas ações de segurança no trânsito. Tal centro existe até hoje, e veio se aprimorando a cada ano, sendo considerado, atualmente, referência em Educação para o Trânsito.

Ainda na década de 1980, muitos Departamentos Estaduais e Órgãos Municipais de Trânsito instituíram projetos de Educação para o Trânsito. Muitos destes reproduzindo o espaço vivencial de trânsito, intitulados “transitolândias”. Nesta época, a estratégia educacional utilizada se resumia em educar o “futuro” motorista, ensinando apenas as regras de circulação e as placas e os sinais de trânsito.

Em 1987, foi criado o Programa Volvo de Segurança no Trânsito, espaço aberto para a discussão de técnicos e profissionais da área sobre a Educação para

o Trânsito. O programa existe até hoje, e promove, anualmente, um fórum de discussões sobre o tema, na tentativa de contribuir para a efetivação de medidas que minimizem a problemática do Trânsito brasileiro.

Com a promulgação da Constituição da República Federativa do Brasil de 1988, e a conseqüente permissão da municipalização do ensino nas escolas de primeiro grau, começaram a acontecer, em âmbito nacional, várias discussões sobre a necessidade e a possível inclusão do tema Educação para o Trânsito nas escolas. Porém, apenas em 1991, através da portaria nº 678 de 14/05/1991 do Ministério da Educação é que o tema passou a ser incluído na grade curricular do ensino de 1º e 2º graus. Entretanto, apenas alguns municípios incluíram o tema nas escolas e implementaram de forma obrigatória a Educação para o Trânsito na sala de aula. Entre eles, Governador Valadares-MG, Limeira-SP e Joinville-SC.

Em 23 de setembro de 1997, foi instituído o novo Código de Trânsito Brasileiro, através da Lei nº 9.503. O documento começou a ser discutido em 1989 e entrou em vigor em janeiro de 1998.

O Código de Trânsito Brasileiro trouxe consigo inovações importantes. Dentre elas, um capítulo dedicado à Educação para o Trânsito. Fato que demonstra a importância dada ao fator humano no Trânsito. A partir dessa abordagem, o homem foi reconhecido como peça fundamental na redução da severidade e do número de acidentes de trânsito no país, sendo capaz de contribuir de forma significativa na medida em que começa a desenvolver hábitos e atitudes que assegurem a

segurança e valorizem a vida. A partir dessa Lei, a Educação para o Trânsito passou a ser entendida como um direito de todos e como dever prioritário do Estado.

Fora do aspecto ligado diretamente ao Trânsito, e analisando a política de educação no Brasil, um fato que mostra também um avanço para a prática da Educação para o Trânsito, se deu no campo educacional. Em 1996, foi instituída a Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional (Lei nº 9.394 de 20 de dezembro de 1996). Em seu artigo 32, o ensino fundamental passou a ter também o objetivo da formação básica para a cidadania. Em 1998 foram instituídos também os Parâmetros Curriculares Nacionais – PCNs, aprovados pelo Ministério da Educação e do Desporto - MEC, que orientam a educação nacional e dão diretrizes importantes. De acordo com o documento, a Educação para o Trânsito deverá ser trabalhada de forma interdisciplinar na escola, através dos temas transversais, inserida nos temas locais.

A década de 1990 foi especialmente relevante para a viabilização de programas, projetos, campanhas e várias outras iniciativas em relação à Educação para o Trânsito. Chiarato (2000, p.20) reforça que:

Neste final de milênio, tanto a educação quanto o trânsito apontam novas diretrizes, explícitas em sua legislação. Portanto, todo e qualquer material destinado à Educação de Trânsito deve estar apoiado em valores e práticas sociais que permitam aos alunos participar e intervir em sua realidade afim de transformá-la.

Já no início dos anos 2000, o Ministério da Educação e Cultura – MEC, lançou a campanha “Educação no Trânsito: Uma Lição de Vida”. O trânsito então

começou a ser efetivamente entendido como uma obrigação não só do Departamento Nacional de Trânsito, mas de outras Instituições e Ministérios.

A partir de 2001, o DENATRAN instituiu um importante projeto denominado “Rumo a Escola”, que tem por objetivo propiciar a inserção do tema Trânsito de forma transversal nas escolas. Neste projeto, os professores eram treinados, uma vez que se transformavam em multiplicadores de conhecimento. No nível estadual, os Departamentos Estaduais de Trânsito – DETRANS também desenvolveram, nesta época, várias campanhas e projetos de Educação para o Trânsito.

Muitos são os seminários que discutiram o tema, e várias foram as estratégias utilizadas nessa época por diferentes órgãos, inclusive pelos municípios. Nesta época, várias Organizações Não Governamentais – ONGs e muitas empresas privadas como a Volvo e a Fiat, por exemplo, desenvolveram de forma mais efetiva projetos em prol da paz no trânsito e da redução de acidentes, através de campanhas educativas. Isso mostra o apoio dado pela sociedade a esse tema de tamanha importância.

Em 14/02/2001, o CONTRAN publicou a Resolução nº 120 (anexo) que propõe a inclusão de conteúdos específicos sobre trânsito no Ensino médio. Tal resolução, porém, não entrou em vigor, devido à falta de definição de parâmetros a serem seguidos.

Em 2004, a OMS ciente do problema que é o trânsito brasileiro, liderando as estatísticas mundiais de mortes violentas por causas externas, instituiu que naquele

ano, o Dia Mundial da Saúde seria dedicado à Educação para o Trânsito, intitulado de “Dia Mundial da Segurança no Trânsito”. Neste ano, os Ministérios da Saúde e das Cidades envidaram esforços para a realização dessa campanha em vários municípios do país, instituindo também o “Minuto da paz”, com o objetivo de motivar os motoristas e a população em geral a refletir sobre o flagelo dos acidentes e chamar a atenção para a importância do respeito à vida nas cidades e nas estradas.

No ano de 2005, as campanhas e os projetos em relação à Educação para o Trânsito se intensificaram, entretanto o número de acidentes de trânsito no país continuou preocupante. A seguir serão discutidas e analisadas algumas experiências desenvolvidas no mundo e no Brasil, de forma a permitir uma apresentação da Educação para o Trânsito atual.

2.4- A Educação para o Trânsito Atual

O que se pode ver hoje, no Brasil, em relação à Educação para o Trânsito são propostas que, em determinados momentos, reproduzem o modelo da opção pelo automóvel em prejuízo aos meios não motorizados constituídos pelos deslocamentos a pé e de bicicleta. Esta lacuna mostra a fragilidade do tratamento da mobilidade enquanto tema fundamental para a melhoria da qualidade de vida urbana. Muitas práticas pedagógicas relacionadas à Educação para o Trânsito no Brasil contribuem para educar o “futuro motorista”. Este quadro precisa ser mudado. É necessário que as atividades relacionadas à educação para o trânsito priorizem aspectos ligados à cidadania, a direitos e deveres dos usuários das vias públicas, independente de estarem na condição de pedestres, passageiros ou condutores.

Por meio de estratégias de ensino aprendizagem voltadas para a convivência harmônica na cidade e ligadas a fatores com tomada de consciência e valorização do espaço público organizado, será possível formar pessoas imbuídas do papel de usuário consciente do lugar em que vive, e comprometido com um mundo melhor, valorizando e proporcionando a mudança da visão do significado de transitar. Esta mudança na visão do transitar e do ir e vir deverá estar agregada não apenas à crítica aos aspectos negativos, mas, sobretudo, nas relações estabelecidas com o próprio ser humano, que é o fator determinante nesse processo de readequação e preparação do homem ao ambiente da circulação.

Na busca de uma mobilidade que componha um espaço urbano organizado, a educação para o trânsito se coloca como ferramenta fundamental. Através dela, podem ser inseridos conhecimentos que contribuam para uma sociedade mais cidadã, pautada na lógica do respeito ao público e que imprima noções de comunidade e de solidariedade.

Junqueira (2003, p.164), ressalta a importância da educação e da cidadania na circulação:

Educação para a cidadania. Não a educação tradicional de trânsito onde o que interessa é o comportamento adequado do pedestre servindo aos interesses do tráfego veicular. Incorporar novos valores e comportamentos tais como a primazia do pedestre sobre o automóvel quando a sua travessia é ainda um desafio. O respeito à faixa de pedestre ou mesmo onde não há faixa como preconizados pelo Código de Trânsito Brasileiro, é tarefa por fazer. A educação para os participantes da circulação ultrapassa os limites e recortes artificiais apresentados pelo trânsito.

Rodrigues (2003), enfatiza que apesar de objetivos particulares, no espaço público a ideologia do individualismo deve ser rompida e relações sociais estabelecidas. Para a autora, ser cidadão implica, necessariamente, pensar na coletividade.

A convivência social, baseada no respeito mútuo e na cooperação, é um princípio importante para compreender a problemática do trânsito e do convívio no espaço urbano, sobretudo no espaço público. Estar inserido no contexto do trânsito é estar, sobretudo, compartilhando um espaço de convivência social.

Na construção de uma prática pedagógica moderna, faz-se necessário à procura de formas alternativas de deslocamentos senão o automóvel, buscando o desenvolvimento sustentável e a boa prática da vida na cidade. Através da incorporação de valores ligados a atitudes benéficas no trânsito, será possível contribuir para a efetivação de uma cidade melhor, mais humana e mais segura.

2.4.1 – Ações educativas em alguns países do mundo

Serão abordadas nesse tópico ações de Educação para o Trânsito nos EUA e em alguns países europeus. Tal proposta tem como objetivo destacar as atividades desenvolvidas nesses países com o intuito de possibilitar o conhecimento das mesmas e a possível análise e comparação com a Educação para o Trânsito no Brasil.

As primeiras referências sobre ações de Educação no Trânsito são encontradas nos EUA (FARIA, 2002). Ainda na década de 1930, o tema passou a ser integrado ao currículo com o objetivo de habilitar o cidadão a dirigir e transmitir noções de circulação viária, manutenção e funcionamento de veículos. Ainda nessa década, foram veiculadas as primeiras campanhas educativas sobre o trânsito na cidade de Nova York. Porém, somente em 1956 é que começaram a ocorrer as primeiras discussões referentes aos acidentes provocados por veículos automotores.

A partir de 1966, o Congresso Americano atribuiu ao Governo Federal dos EUA a competência de estabelecer normas para a incorporação de fatores e dispositivos de segurança de veículos. Em 1973, o estado de Alabama publicou um manual de orientações a professores e em 1976 elaborou um conjunto de cartilhas com instruções para os pais visando à preparação de crianças para um convívio seguro com o trânsito. Posteriormente, a Educação para o Trânsito foi inserida em creches e no Jardim de Infância (0 a 4 anos) nas escolas americanas.

Para os alunos de 1^a a 4^a séries (crianças de 5 a 12 anos) foi criada uma Lei que obrigava as escolas a ensinar assuntos relacionados à Segurança no Trânsito. Segundo FARIA (2002), um programa típico para os alunos do jardim de Infância até a quarta série foi instaurado nas escolas, visando a ensinar habilidades básicas sobre segurança de pedestres, com o objetivo de proporcionar-lhes mesmo uma travessia mais segura nas ruas.

Quanto aos adolescentes, desde 1930 a abordagem da Educação para o Trânsito para essa faixa etária estava ligada diretamente à habilitação para conduzir

veículos automotivos. A inserção de tais ensinamentos no currículo da escola pública poderia possibilitar a formação de motoristas menos suscetíveis aos riscos de se envolverem em acidentes.

Vários foram os projetos elaborados de Educação para o Trânsito nos países europeus, incluindo palestras, patrulhas escolares, treinamento de alunos, pais e professores, elaboração e trabalho em mini cidades, entre outros.

No continente europeu, um dos primeiros países a discutir sobre a obrigatoriedade da utilização do cinto de segurança foi a Inglaterra, antes mesmo da 2ª Guerra Mundial. Na França, a idéia de prevenção de acidentes começou a ser discutida desde 1926. Na Suécia, a partir de 1920 iniciou-se a experiência de implementar a Educação para o Trânsito como medida para aumentar a segurança de crianças e adolescentes.

Na Noruega, durante a década de 1970, foi estimulada a criação de clubes escolares com o objetivo de reforçar o aprendizado de Códigos de Segurança, e foram utilizados, como complemento, campanhas educativas nos meios de divulgação em massa.

A partir de 1957, a Educação para o Trânsito se tornou obrigatória nas escolas francesas, entretanto, como os professores franceses tinham a liberdade no planejamento pedagógico, acabavam descumprindo a legislação. De acordo com Zilli (1994), isso se deu devido ao treinamento inadequado dos professores, que não se convenceram da importância do tema e da necessidade de incluí-lo no currículo.

Ainda na França, a partir de 1949, foi efetivado um programa de treinamento em mini cidades com pistas de trânsito que seria um complemento às atividades desenvolvidas nas escolas. Porém, de acordo com Faria (2002), a partir de 1995, a França adotou uma doutrina de ensino recomendando que a Educação para o Trânsito deveria ser parte integrante da educação social em geral.

2.4.2 – O Brasil e Suas Atividades Voltadas Para Educação no Trânsito

No Brasil, as atividades de Educação para o Trânsito são desenvolvidas de diferentes formas e, na maioria das vezes, através de projetos pontuais e isolados. Entretanto, algumas instituições, entre elas, Órgãos Gestores Municipais e Estaduais, ONGs, Polícias, e empresas privadas, desenvolvem boas atividades voltadas para a Educação para o Trânsito.

Neste item, são elencadas e discutidas algumas ações, começando pelo DENATRAN que desenvolve alguns projetos voltados para a educação e formação do cidadão no trânsito.

Dentre os projetos desenvolvidos pelo DENATRAN, está o projeto denominado “Rumo a Escola: Educação e Trânsito caminhando juntos”, resultado de uma cooperação técnica entre o DENATRAN/Ministério das Cidades e a UNESCO, com os recursos do FUNSET. O objetivo do projeto é a inserção do Trânsito como tema permanente de estudo, análise e reflexão em escolas de Ensino Fundamental

que aderiram espontaneamente à sua proposta educativa. O projeto foi desenvolvido em várias capitais do país, entretanto encontra-se paralisado.

Um outro projeto desenvolvido pelo Órgão é o “Prêmio DENATRAN de Educação para o Trânsito”. Refere-se a um concurso direcionado à crianças, jovens, educadores, profissionais de trânsito e profissionais de comunicação. O objetivo geral do projeto é estimular a sociedade a pensar sobre o trânsito no contexto da cidade, na relação com o meio ambiente e na qualidade de vida do cidadão, visando à adoção de comportamentos que tornem o trânsito mais seguro, civilizado e humano, contribuindo, dessa forma, para a redução de acidentes de trânsito. O prêmio é desenvolvido, anualmente, envolvendo as cidades de todo país, que precisam apenas preencher o formulário de adesão e concorrer nas diferentes áreas de atuação. Em 2005, foram inscritos mais de 30 mil trabalhos de municípios de todo país. A premiação ocorre sempre na Semana Nacional de Trânsito, no mês de setembro.

Vale ressaltar que a premiação do concurso ocorre nas esferas municipais, estaduais e federais. O projeto é realizado anualmente e está em execução há 5 anos. No ano de 2006, está sendo realizada a sua VI edição.

A figura 2 retrata alguns trabalhos vencedores do prêmio, na categoria estudante. São desenhos desenvolvidos por crianças do ensino fundamental.



Figura : 2 – Desenhos premiados na Categoria estudante
Fonte: DENATRAN/2006

Além desses projetos, o Órgão Federal desenvolve as orientações e determina, anualmente, o tema referente à Semana Nacional de Trânsito, para ser trabalhado pelos órgãos gestores estaduais e municipais. Em 2005, o tema trabalhado enfocou o pedestre através do Slogan “No Trânsito, somos todos pedestres”. Em 2006, em função do aumento da frota de motocicletas, e consequentemente o número de vítimas fatais envolvendo motociclistas, o tema a ser trabalhado durante a Semana Nacional de Trânsito de 2006 será “Motociclista”, com o slogan “Você e a moto: uma união feliz”. De acordo com o DENATRAN (2006) “tal slogan foi criado com a finalidade de transmitir uma mensagem positiva, remetendo à importância do convívio social cidadão entre motociclistas e demais usuários do espaço público”.

O DENATRAN desenvolve também alguns cursos por meio do Programa Nacional de Capacitação do Ministério das Cidades, destinados para a capacitação na área de trânsito, a técnicos e gestores, com o objetivo de fortalecer a capacidade técnica e institucional dos órgãos e entidades de trânsito. Desenvolve ainda, um curso para a integração de municípios ainda não municipalizados com o objetivo de

capacitá-los para assumir as responsabilidades da municipalização. Conforme Figura 3.

Cursos ministrados pelo DENATRAN		
NOME DO CURSO	PÚBLICO ALVO	CARGA HORÁRIA
Curso Técnico Básico de trânsito	Profissionais que atuam nos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito	40 horas
Pólos Geradores de Tráfego	Engenheiros e técnicos de órgãos executivos de trânsito municipais.	40 horas
Definição e controle de velocidades em vias públicas	Gestores de trânsito, urbano e rodoviário; engenheiros de tráfego; técnicos de operação e fiscalização; educadores de trânsito; membros de JARI; membros de CETRAN.	16 horas
Procedimento de Locais Críticos	Gestores de trânsito; engenheiros de tráfego; técnicos e operadores de trânsito.	40 horas
Gerenciamento de Serviços de Sinalização	Engenheiros e técnicos de operação de trânsito.	40 horas
Elaboração de projetos de tratamentos de interseções	Engenheiros e técnicos de trânsito de órgãos executivos municipais ou rodoviários	40 horas
Programa de Orientação de Trânsito	Engenheiros e técnicos de trânsito de órgãos executivos municipais ou rodoviários	32 horas

Figura: 3 – Cursos ministrados pelo DENATRAN
Fonte: DENATRAN/2006

Em 2005, a área de Educação e Cidadania do DENATRAN, elaborou o projeto intitulado “Programa de Educação para a Cidadania no Trânsito – PECT”, com o objetivo de modificar o cenário do trânsito brasileiro e dar condições para a inserção de atitudes e comportamentos, reforçando o conceito de trânsito que contemple a dimensão de uma cidadania ativa. Porém, o projeto não foi

implementado e encontra-se arquivado. Ao pesquisar na página oficial do DENATRAN foi possível verificar que ele não mais se encontra destacado como atividades do Órgão.

Os trabalhos desenvolvidos pelo Órgão Nacional de Trânsito são ineficientes, e não atingem a totalidade da população de forma eficaz. Isso se dá, entre outros motivos, pela falta de recursos financeiros, uma vez que os recursos do FUNSET não estão sendo utilizados para esse fim.

No âmbito estadual, alguns DETRANS têm desenvolvido bons trabalhos de Educação para o Trânsito. Aqui serão destacados alguns dos trabalhos, entretanto é necessário ressaltar que existem vários outros também sendo realizados.

O DETRAN da Bahia possui um trabalho estruturado e pautado em ações permanentes e continuadas de Educação para o Trânsito. Um dos projetos desenvolvidos é denominado “Educar para transformar, transformar para educar”. Desenvolvido em parceria com a Secretaria Estadual de Educação da Bahia, atua promovendo cursos de legislação de trânsito para alunos das escolas públicas do Estado, objetivando provocar a mudança de comportamento nos envolvidos.

Um outro projeto desenvolvido por este órgão da Bahia, foi o lançamento do CD “amigos do DETRAN” gravado por cantores conhecidos da Bahia, em ritmo de axé, reforçando atitudes e comportamentos seguros no trânsito. O projeto visou ao envolvimento, à integração, à assimilação e à incorporação de conhecimentos procedimentais positivos para o aprendizado das leis para um trânsito seguro.

Um outro trabalho de destaque em nível estadual, realizado pelos DETRANS, é o trabalho do Rio Grande do Sul. Tendo como missão "Gerenciar a desenvolver ações que possibilitem um trânsito seguro", vem norteando suas atividades de maneira a oferecer à sociedade gaúcha trabalho relevante e qualificado, que vise, prioritariamente, à segurança e à defesa da vida. Para tanto, através da Assessoria de Educação para o Trânsito, vem realizando diferentes ações como congressos e concursos.

O DETRAN/RS ainda desenvolve uma parceria com os órgãos Federais e com instituições privadas e Organizações Não Governamentais que permitem que o número de projetos se estenda no estado. Podemos citar, entre os trabalhos desenvolvidos por essa parceria:

- Movimento de Educação para o Trânsito e Movimento Gaúcho pelo Trânsito Seguro, que tiveram como objetivos a valorização da vida, a democratização do espaço público e o comportamento seguro e solidário;
- Projeto "Trânsito Cidadão", um seminário para docentes do ensino médio, em parceria com a Secretaria de Educação;
- Projeto "Detranzinho", a construção de um espaço vivencial com circuito de trânsito, jogos pedagógicos, teatro e ônibus pedagógico transitando na cidade;
- Projeto "Rumo a escola" e Projeto "Amigos da Vez", em parceria com os Órgãos Federais.
- Criação do Programa Gaúcho de Educação para o Trânsito - PROGET, implementado desde 2003, com vistas a diminuir o índice de morte por acidentes de trânsito, dos cidadãos que moram do Rio Grande do Sul.

Na região Sudeste, vale destacar o trabalho desenvolvido pelo DETRAN de São Paulo, Estado que possui a maior frota de veículos do país. Com sede na capital paulista, possui uma Cidade Mirim de trânsito (Figura 4) onde são desenvolvidas atividades de Educação para o Trânsito.

A Cidade Mirim é uma réplica de uma cidade comum, onde a circulação dos veículos é feita por bicicletas; possui ruas, semáforos, faixa de pedestres, posto de gasolina, lojas de conveniência, banco, enfim tudo o que nós adultos encontramos na “cidade grande”; é um local destinado a crianças, preferencialmente escolares de estabelecimentos de ensino público ou privado que permanecem por um período de 02 (duas) horas, dividido em duas partes sendo a primeira teórica na qual Policiais Militares monitores, especialmente selecionados, se dedicam com afinco na missão de instruir e educar os nossos Escolares, que passam através de uma palestra com ensinamentos básicos e primordiais de segurança no trânsito, ensinando como se comportar nas vias públicas como pedestre e, eventualmente, como passageiro em veículo de transporte coletivo ou individual. (DETRAN/SP)



Figura: 4 – Cidade Mirim de Trânsito do DETRAN de São Paulo
Fonte: DETRAN-SP /2006

O número de crianças atendidas nestes 34 anos de existência do projeto foi de 793.16 crianças, uma média de 2333 crianças por ano.

Além desse projeto, o DETTRAN/SP desenvolve também um outro trabalho intitulado “Programa Clube Bem-Te-Vi” em que os instrutores levam até as escolas do interior do estado, conhecimentos e noções sobre segurança no trânsito.

Por meio de uma pesquisa realizada nos sites dos DETTRAN's de todos os estados brasileiros, foi possível perceber que as estratégias mais utilizadas são a

distribuição de material educativo, apresentações teatrais e palestras informativas. Em alguns estados, na sede do departamento, encontra-se uma biblioteca para a utilização da sociedade em geral e em muitas sedes existem, também, as denominadas “Transitolândias” que ensinam, na prática, as regras e a sinalização de trânsito.

Quando partimos para analisar os órgãos gestores municipais, encontramos um grande número de estratégias educacionais dos mais variados estilos. O que acontece, é que em função de não existir uma relação de obediência ao CTB, e de inexistir uma determinação vinda do DENATRAN, referente às diretrizes a serem seguidas, cada cidade desenvolve seus projetos da forma que melhor acredita.

Neste sentido, serão ressaltados, algumas atividades consideradas exitosas no que diz respeito à Educação para o Trânsito, enfatizando os aspectos positivos das diferentes estratégias utilizadas para a informação e a formação do indivíduo consciente no trânsito.

O trânsito na capital paulista é gerido pela CET – Companhia de Engenharia de Tráfego. A empresa possui em suas atividades, um grande número de projetos, que abarcam os mais diversos tipos de usuários do trânsito. Possui atividades voltadas para o público escolar (da educação infantil ao ensino superior), para professores (multiplicadores), para motoristas profissionais e para funcionários de empresas. Além disso, realiza campanhas pontuais em diversos pontos da cidade, com o objetivo de informar a população em geral sobre assuntos relacionados ao trânsito.

Um outro projeto interessante e que vale destacar é o projeto desenvolvido pela cidade de Campinas, no interior Paulista. Com a junção de profissionais da área da Saúde, foi implementado o programa denominado “Cidadania na Circulação de Campinas: Agente de saúde como educador de trânsito”. O projeto, desenvolvido pela EMDEC – Empresa Municipal de Desenvolvimento de Campinas S/A, órgão gestor municipal, tem como objetivo desenvolver uma nova postura sobre a circulação, pautada na valorização do pedestre e do transporte coletivo como instrumentos de qualificação do espaço urbano. A estratégia pedagógica utilizada foi a formação dos agentes de saúde, inserindo-os como agentes multiplicadores das ações de educação para o trânsito, uma vez que eles faziam diariamente visitas aos moradores da cidade através do programa da Saúde da Família.

A cidade de São Bernardo do Campo - SP foi ganhadora do Prêmio Volvo de Segurança no Trânsito em 2004. A conquista se deu em função da criação de um espaço denominado CRT – Centro de Reflexão de Trânsito, composto por uma área com mais de seis mil metros, onde são trabalhados os projetos de educação para o trânsito, através de simulações, parque temático, curso de capacitação e atividades pedagógicas.

Um outro projeto que merece destaque referente à prática educacional de Educação para o Trânsito, é o trabalho realizado pela cidade de Goiânia – GO. Em 2003, a prefeitura da cidade lançou um concurso para a construção de um parque temático de Educação para o trânsito, que deveria ser elaborado dentro de um bairro ecológico, com o objetivo de educar o público escolar para a mobilidade urbana,

articulado com a preservação ambiental e com a gestão democrática da cidade por meio de jogos e brincadeiras. O projeto vencedor, denominado “Vivacidade: parque temático da mobilidade sustentável em Goiânia” contou com a participação de uma equipe de catorze profissionais de várias áreas: engenharia, arquitetura, geografia, pedagogia, entre outras. O projeto ainda não foi colocado em prática, uma vez que a prefeitura de Goiânia ainda não encontrou parceiros para a sua construção.

Ainda referente à construção de espaços vivenciais, uma outra experiência merece destaque. A prefeitura municipal de Guarulhos, na grande São Paulo, realizou também um concurso, com o objetivo de reformular um espaço denominado “Transitolândia” que estava desativado na cidade. A proposta dos responsáveis pelo Órgão Gestor Municipal é criar um programa permanente de Educação para o Trânsito, onde seja possível compartilhar o espaço público de forma racional e diminuir os índices de acidentes de trânsito no município. O concurso foi lançado com o objetivo de revitalizar o espaço antigo, norteados pelo uso racional do espaço público, elegendo o pedestre como prioridade e buscando a valorização do usuário de transporte público e a conseqüente redução dos índices de acidentes.

No Rio de Janeiro - RJ, desde 1992 foi implementado um programa de Educação para o Trânsito. A Secretaria Municipal de Transportes, através da Companhia de Engenharia de Tráfego - CET-Rio, desenvolve algumas atividades como apresentação teatral e confecção de material educativo, para crianças, jovens e adultos.

Em Vitória-ES, a Prefeitura conseguiu reduzir o índice de acidentes de trânsito de 81,59% para 72,22%, por mil veículos, após implementar um programa de Prevenção de Acidentes de Trânsito que teve como objetivo principal incentivar motoristas e pedestres a adotarem um novo padrão de comportamento capaz de garantir mais segurança no trânsito.

Em Belém - PA, um programa de Educação para o Trânsito, priorizando o trabalho nas escolas, com a sinalização de faixas de pedestres nas proximidades da área escolar e treinamento de alunos e professores para a realização de um trabalho educativo na porta da escola, obteve uma grande eficácia, sendo considerado referência nacional pela ANTP.

Curitiba, a capital paranaense, cidade referência em transporte público, também realiza trabalhos educativos no trânsito, que podem ser considerados exitosos. Em 1997, lançou o programa “Cidadão no trânsito”, que teve por objetivo propiciar à população um trânsito eficiente, seguro, acessível e ambientalmente correto. Através de uma campanha buscava a adoção de comportamentos adequados de convivência pela população, enquanto pedestre ou condutor de veículo, utilizando para isso os personagens “bichos no trânsito”, procurando de uma forma divertida, alcançar a mudança de atitude e comportamento da população. Atualmente, a prefeitura da cidade de Curitiba-PR desenvolve uma campanha que utiliza o slogan “Trânsito: imagine que você pode melhorar”. Neste programa, agentes de trânsito e educadores fazem blitz educativa de forma sistemática e contínua em várias ruas da cidade, com o intuito de sensibilizar motoristas,

pedestres e passageiros, para a necessidade de resgatar a cidadania e a civilidade no trânsito do município.

O que se pode observar é que muitas cidades já estão incorporando em suas práticas pedagógicas, a discussão e a implementação de propostas voltadas para ações que reforcem uma mobilidade urbana cidadã, pautando-se em estruturas físicas e pedagógicas voltadas para a aquisição de comportamentos ligados ao respeito ao público e ao próximo, possibilitando dessa forma, a realização de uma educação voltada para a mobilidade cidadã.

Por outro lado, muitas são as iniciativas de empresas privadas e instituições não governamentais voltadas para a Educação para o Trânsito. No Brasil, podemos citar alguns trabalhos desenvolvidos por ONGs na área de Educação para o Trânsito. A ONG “Vida Urgente – Fundação Tiago de Moraes Gonzaga”, sediada na região sul do país desenvolve trabalhos que visam, através de campanhas que levem a mudança de atitude e comportamento, diminuir o número dos acidentes de trânsito, principalmente os que envolvem jovens. Tal organização possui sua sede em Porto Alegre – RS, mas possui núcleos de trabalho em 8 cidades da região Sul do país.

Empresas privadas como a Perkons, Volvo do Brasil e Fiat automóveis também desenvolvem trabalhos educativos.

A Perkons, empresa que trabalha com equipamentos para o trânsito em geral, desenvolveu em 2005, um seminário para discutir as questões referentes à

Educação para o Trânsito, mostrando de forma prática algumas possibilidades de trabalhos que podem ser executados e que ajudariam na organização do espaço urbano e na redução de conflitos e acidentes de trânsito. O seminário contou com a participação de técnicos e acadêmicos na área.

A Fiat automóveis desenvolve também um projeto de protagonismo juvenil, intitulado “Você Apita”. A iniciativa é uma ação educativa que valoriza a capacidade dos estudantes de pensar e agir de forma responsável. Ela ultrapassa limites da escola e chega à comunidade para discutir os temas de mobilidade e segurança no trânsito. Os alunos são os principais atores das ações e a partir de um estudo do meio em que vivem, propõem e implantam soluções criativas para melhorar a vida das suas comunidades.

A Volvo realiza, anualmente, um concurso já consolidado para premiação das melhores iniciativas na área do Trânsito em Geral. Muito concorrido, o Prêmio Volvo de Segurança no Trânsito já está na sua décima sexta edição e vem ganhando credibilidade a cada ano. Dentre as categorias premiadas, estão: órgão gestor de trânsito, estudantes, motoristas profissionais, jornalistas e temas em destaque. Para a entrega do prêmio, a empresa realiza anualmente um seminário, onde apresenta as iniciativas vencedoras e socializa as atividades em destaque, para os demais participantes do evento.

Muitas são as atividades realizadas por órgãos gestores, instituições privadas, Organizações não governamentais e até mesmo pela imprensa para a diminuição do número de conflitos e acidentes no trânsito e conseqüente melhoria na organização

do espaço urbano. Entretanto, isso ainda é feito, de forma descontinuada, dispersa e esporádica. Além disso, cada instituição trabalha da sua forma, contribuindo assim, para que cada cidade tenha uma forma de vivenciar as experiências no trânsito.

2.4.3 – A Educação para o Trânsito em Minas Gerais

Em Minas Gerais, o panorama não é diferente do nacional. O que é importante destacar, antes de tudo, é que o Estado possui poucas cidades com o trânsito municipalizado, mesmo tendo a maior malha rodoviária do país. De acordo com dados do DENATRAN, até o mês de abril de 2006, dos 853 municípios mineiros, apenas 30 estão municipalizados. Isso pode demonstrar a pouca importância que os responsáveis pelos Órgãos Gestores dão à temática do trânsito.

Na esfera estadual, podemos citar o trabalho do DER/MG, que segundo FARIA (2002):

Alguns Departamentos de Estradas e Rodagem (DER) assumiram a responsabilidade da Educação de Trânsito, O DER do Estado de Minas Gerais destacou-se nesta tarefa, implementando, em 1989, o PROVIA – Programa de Operação e Segurança da Rede Rodoviária de Minas Gerais, encarregado das ações de engenharia e o Programa “SOS Trânsito – Um projeto de vida” encarregado das ações educativas.

Ainda segundo o autor, o programa tinha por objetivos promover a conscientização do usuário sobre a importância da educação no trânsito, considerado fator primordial para a segurança do cidadão; capacitar os professores nas escolas do estado para que pudessem ensinar o conteúdo de trânsito e mobilizar a sociedade em busca de alternativas para minimizar os problemas referentes à circulação no Estado.

Este programa construiu 10 espaços vivenciais (mini-cidades) no interior do Estado e produziu material educativo através de cartazes, cartilhas e filmes sobre segurança no trânsito para crianças e adolescentes, além de ter ministrado treinamento para professores com o objetivo de implantar o tema trânsito no currículo escolar em 16 cidades mineiras.

Atualmente, o DER-MG desenvolve o programa “Fique esperto, fique vivo” divulgando informações na sua página virtual, enfocando temas relativos à segurança no trânsito. Os tópicos abordados no site podem ser verificados na figura 5.

Tópicos abordados pelo DER-MG na sua página virtual	
1 - Fique esperto, fique vivo	8 - Bebida e volante, a mistura que dá dor de cabeça
2 – Seja um motorista consciente	9 - O fogo queima a vida. Evite as queimadas
3 - Pedestre no trânsito	10 - Motorista da 3ª Idade x Trânsito
4 - Cuide da segurança do seu filho	11 - Acidentes com Produtos Perigosos
5 - Segurança do ciclista	12 - Pedestre: atravesse com segurança
6 - Como dirigir na chuva	13 - Risco do celular no trânsito
7 - O sono e o trânsito	14 - Cinto de segurança sempre

Figura: 5 – Tópicos abordados pelo DER-MG na sua página virtual
Fonte: DER/MG

Ainda na esfera estadual, é necessário ressaltar o DETTRAN – MG, que desenvolve um programa de Educação para o Trânsito que tem como objetivo educar para o exercício da cidadania, garantindo o direito de ir e vir e estar em espaços e vias públicas, com segurança e possibilitar aos envolvidos, a incorporação de responsabilidade e deveres no trânsito, respeitando o direito dos outros e cooperar para transformar as vias em espaços de convivência saudável e fraterna. O projeto consta de três etapas, sendo a primeira parte do trabalho constituído pela realização de um curso com duração de 40 horas, destinado a professores da rede pública e privada, visando à capacitação dos educadores, e à conseqüente formação de multiplicadores de trânsito. O referido curso tem como título “Educação para o Trânsito: Só assim tem sentido”. O conteúdo programático pode ser verificado na Figura 6.

Conteúdo programático do Curso de Capacitação de Educadores de Trânsito do DETTRAN - MG	
TEMA	Carga Horária
Psicologia do Trânsito	04
Noções de Legislação de Trânsito	04
Noções de Engenharia de Trânsito	04
Noções de Direção Defensiva	04
Noções de Prevenção de acidentes e primeiros socorros	04
Noções de Cidadania e Proteção ao meio ambiente – Trânsito nas ciências Naturais	04
Trânsito nas áreas curriculares – História, Geografia e Língua Portuguesa.	04
Trânsito na matemática	04
Trânsito na Educação Física e em Artes	04
Vivência e diagnóstico	04

Figura: 6 – Conteúdo programático do Curso de Capacitação de Educadores de Trânsito
Fonte: DETTRAN/MG (2005)

A segunda parte do projeto desenvolvido pelo DETRAN-MG é a distribuição do livro “Trânsito: Aprender para a Vida”, contendo dois volumes. O primeiro, denominado livro do professor, traz idéias e estratégias que podem ser utilizadas para o trabalho diário na sala de aula e o segundo, composto de uma cartilha educativa contendo informações importantes e objetivas sobre diversos assuntos ligados à circulação. Esse material é disponibilizado gratuitamente, para os professores que participaram do Curso de Capacitação. O conteúdo programático do livro do professor e da cartilha complementar encontra-se apresentados nas Figuras 7 e 8.

Conteúdo Programático do livro “Trânsito: Aprendendo para a Vida”		
SÉRIE	TEMA	CONTEÚDOS
Ensino Infantil	Transitando pelos lugares	1 – Normas de Circulação 2 – Sinalização
1 ^a , 2 ^a e 3 ^a séries – Ciclo Básico do Ensino Fundamental	O Trânsito faz parte da minha vida	1 -Trânsito na casa e na escola; 2 - Normas de Conduta do pedestre, do passageiro e do ciclista. 3 – Sinalização de trânsito 4 – Meios de Transportes
4 ^a , 5 ^a e 6 ^a séries – Ciclo Intermediário do Ensino Fundamental	Compreendendo o Trânsito	1 – Evolução da Indústria Automobilística 2 – Sistema Viário 3 – Meio Ambiente 4 – Segurança no Trânsito 5 – Sinalização urbana e rural
7 ^a e 8 ^a séries – Ciclo Avançado do Ensino Fundamental	Locomoção Segura – Direito de Todos	1 – Desenvolvimento Urbano 2 – Comportamento no Trânsito 3 – Políticas de Trânsito e Tráfego
Ensino Médio	O cidadão no Trânsito	1 – Organismo Humano – Ações e reações – relacionadas ao trânsito 2 – Legislação de Trânsito 3 – Fundamentos de Mecânica de Veículos 4 – Proteção ao Meio Ambiente 5 – Direção Defensiva

Figura: 7 – **Conteúdo Programático do livro “Trânsito: Aprendendo para a Vida”**

Fonte: DETRAN/MG (2005)

Conteúdo Programático da cartilha “Trânsito: Aprendendo para a Vida”
Educação para o Trânsito
Pedestres, condutores e agentes de trânsito
O cidadão e o Trânsito
Legislação Básica de Trânsito
Legislação complementar
Saiba mais
O que é trânsito?
Transitar é...
Sujeitos do Trânsito
O condutor
Comportamento no Trânsito
Ver e ser visto
Passageiros: Transitando Legal
Ciclista: Transitando Legal
Motociclista: Transitando Legal
Condutor: Transitando Legal
Locomoção segura: direito de todo cidadão
Responsabilidade no Trânsito: a atitude que faz a diferença
Condutor: não seja tonto
Condutor Legal – cuida do meio ambiente
Comunicação no Trânsito
Sinalização vertical
Placas de regulamentação
Placas de Advertência
Placas de Indicação de Serviços e as de Atrativos turísticos
Luminosos dos veículos sinalizando as ações dos condutores
Sinalização horizonte
Tachas e tachões
Dispositivos de uso temporário, cone, cavaletes e tapumes
Painel eletrônico
Sinalização semafórica
Os gestos do Agente de Trânsito
Sinais sonoros do Agente de Trânsito
Órgãos da Administração de Trânsito

Figura: 8 – **Conteúdo Programático da Cartilha “Trânsito: Aprendendo para a Vida”**
 Fonte: DETRAN/MG (2005)

O DETRAN realiza ainda de acordo do seu programa de Educação para o Trânsito, oficinas psicopedagógicas, em sua sede, na capital mineira, com o objetivo de socializar com os educadores interessados mais técnicas pedagógicas como a realização de dobraduras, trabalhos manuais com materiais recicláveis, musicalização e jogos educativos, facilitando a inserção do tema no cotidiano escolar.

Na esfera municipal, alguns municípios trabalham o assunto, geralmente somente o Órgão Gestor de Trânsito, na maioria das vezes, sem parceria com a Secretaria de Educação. Serão apresentadas algumas experiências de Educação para o Trânsito, desenvolvidas pelos órgãos gestores de trânsito em municípios mineiros.

Dentre os municípios que trabalham com a Educação para o Trânsito está Belo Horizonte, a capital mineira, que possui como órgão gestor municipal a Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte - BHTRANS, que possui uma gerência destinada exclusivamente para a Educação para o Trânsito, com o objetivo de desenvolver atividades educativas de caráter permanente. Utilizando recursos teatrais, folhetos, anúncios em rádio, jornal e TV os projetos desenvolvidos mostram às crianças e aos adultos como evitar riscos no trânsito e procuram despertar nos motoristas um comportamento mais humano.

A empresa atua com dois projetos que são avaliados anualmente com o objetivo de se aprimorar e possibilitar o trabalho de forma permanente e contínua.

O primeiro projeto é denominado "Fique Vivo Transitando Legal" utiliza o espaço da escola para apresentação de palestras, esquetes teatrais e caminhadas educativas na área de entorno da escola. Participam todos os alunos com até 12 anos.

O segundo projeto é intitulado "Transitando Legal" (Figura 9) e é composto por uma ação educativa contínua que tem como objetivo formar futuros cidadãos e motoristas conscientes. O projeto acontece dentro de um circo construído junto à sede da BHTRANS, num espaço de mil metros quadrados, com sinalização completa, praça de alimentação, banheiros, ponto de ônibus e grades de proteção. Através de palestras e atividades como teatro, jogos e desenhos, crianças de 6 a 8 anos recebem mensagens que reforçam valores como a solidariedade, respeito e cooperação, aprendem a atravessar e a se comportar com segurança e gentileza no trânsito e dentro do ônibus.

Cada projeto atende em média 30 mil crianças por ano, com a distribuição aproximada de 50 mil cartilhas e folhetos educativos.



Figura: 9 – Circo Transitando Legal – BHTRANS
Fonte: GEDUC- BHTRANS, 2006

A empresa gestora do Trânsito em Belo Horizonte – MG desenvolve também campanhas temáticas específicas sobre temas pontuais, com o objetivo de informar motoristas e pedestres, que transitam nas vias públicas, da necessidade de desenvolver atitudes e comportamentos adequados no trânsito para a sua própria segurança.

Campanhas realizadas pela BHTRANS		
Campanhas Temáticas	Folheto - Revistas - Atividades	Recursos Humanos
Bebida no trânsito é dose	Arrastão educativo nos bares	270 pessoas
Pedestre Vivo	30 mil revistas e 15h de performance teatral	70 pessoas
Faixa Pedestre / A vida pede passagem	15 mil folhetos - 15 esquetes teatrais	120 pessoas

Figura: 10 – **Campanhas realizadas pela BHTRANS**

Fonte: GEDUC – BHTRANS, 2006

Ainda referente aos órgãos gestores municipais, podemos citar a cidade de Contagem, que também desenvolve projetos voltados para a inclusão de uma mobilidade urbana mais cidadã, reforçando nos seus projetos o respeito ao próximo e a solidariedade. Em 2005, realizou uma gincana, onde foram ensinados conceitos sobre comportamento seguro e também foram desenvolvidos trabalhos estimulando a solidariedade, através da doação de alimentos arrecadados às pessoas necessitadas. Reforçou-se atos de gentileza urbana, fora e dentro do trânsito. No ano de 2006, está sendo realizada a 2ª Gincana de Educação para o trânsito, envolvendo cerca de 3.600 alunos de 5ª a 8ª séries do Ensino Fundamental das escolas municipais, estaduais e particulares de Contagem – MG. A iniciativa, de acordo com os organizadores do projeto, tem como compromisso fazer com que os

alunos, sujeitos ao processo de aprendizagem, tenham um papel ativo, desenvolvendo ações em favor da vida no trânsito.

A cidade de Montes Claros, através do Órgão Gestor Municipal do Trânsito, também realiza trabalhos voltados para a Educação para o trânsito, e utiliza como estratégia, a parceria com a Polícia Rodoviária Federal - PRF. Através de um programa denominado “Colibri”, as crianças recebem informações sobre como atuar no trânsito.

“O Programa Colibri é desenvolvido nas escolas, através de palestras, com o auxílio de recursos audiovisuais, como data-show, vídeos, metodologia lúdica, onde os alunos participam ativamente como personagens do trânsito (Transitolândia) e um sistema de avaliação, através de exercícios práticos. Queremos transmitir aos alunos, principalmente, o significado das cores semafóricas, a forma correta de utilização das faixas de travessias para pedestres e as passarelas; a forma correta e segura de atravessar uma via pública, com ou sem sinalização semafórica, o cuidado nos deslocamentos com bicicleta, os cuidados que devem ter ao utilizarem o transporte público, a importância de transitar sempre no banco traseiro do automóvel, usando o cinto de segurança, bem como recomendações para não utilizarem a via pública para a prática de atividades recreativas”. (TRANSMONTES,2006)

Juiz de fora é um outro município mineiro onde o trânsito está municipalizado e possui atividades voltadas para a Educação para o Trânsito. O órgão responsável pelo trânsito desenvolve atividades em escolas públicas e privadas, incentivando inclusive a sua participação no Prêmio DENATRAN de Educação para o Trânsito. Entretanto, ao pesquisar as atividades desenvolvidas, é possível verificar uma grande preocupação no que diz respeito à fiscalização e engenharia de tráfego na cidade, e pouco investimento na Educação.

Ipatinga, também, possui atividades voltadas para a Educação para o Trânsito e teve inclusive escolas vencedoras no Prêmio do DENATRAN. Como destaque nas suas atividades, vale citar o projeto que implementou este ano, denominado “Sua

vida está em trânsito”, com o público alvo constituído por pedestres e ciclistas. Palestras, blitz e distribuição de material informativo fazem parte da metodologia de ação, que visa a alertar o pedestre e, principalmente, os ciclistas que são integrantes do trânsito e devem obedecer as sinalizações viárias, inclusive, para evitar acidentes.

No Triângulo Mineiro, apenas duas cidades possuem o trânsito municipalizado: Uberlândia e Uberaba. O município de Uberaba tem desenvolvido trabalhos de destaque no que diz respeito à temática em questão. A cidade de Uberlândia, também, possui trabalhos na área.

Uberaba possui trabalhos voltados para adultos e crianças, tendo como público alvo estudantes, educadores, motoristas, pedestres, ciclistas e passageiros, com o objetivo de estimular, fortalecer e institucionalizar a participação de cidadãos, Organizações Não Governamentais e Governamentais nas ações que levam à formação de consciência, da responsabilidade de cada um na Educação e Segurança no Trânsito.

A cidade de Uberaba – MG, de forma inovadora, desenvolveu um projeto em que os motoristas infratores, que cometiam autuações leves ou médias, recebiam um comunicado, de que poderiam, ao invés de pagar a multa, comparecer a um treinamento ministrado pelos funcionários do setor de Educação para o Trânsito da prefeitura, sendo assim dispensado do pagamento da infração cometida. Neste projeto, o condutor não poderia ser reincidente, e recebia através do treinamento que durava dois dias, informações sobre comportamento seguro no trânsito e

infrações de trânsito, enfatizando principalmente a obediência ao Código de Trânsito Brasileiro.

No que diz respeito à cidade de Uberlândia, as atividades desenvolvidas são detalhadas no terceiro capítulo, enfatizando a cidade e pontuando a educação para o trânsito.

Atuando dentro do Estado de Minas Gerais, é necessário citar a ONG “Rua Viva – Instituto da Mobilidade Sustentável” que merece destaque em função de seu trabalho de Educação para o Trânsito. O “Instituto Rua Viva”, sediado na capital mineira, tem por objetivo a restauração da função social da rua como espaço democrático de uso, priorizando os modos de transporte coletivo, deslocamento a pé e de bicicleta. Um dos trabalhos coordenados por essa ONG é a realização da jornada nacional “Na cidade sem meu carro”, conforme pode ser verificado no *Slogan* do Instituto (figura 11), realizada no dia 22 de setembro. Durante todo esse dia, uma via pública é interditada, não sendo permitida a passagem de veículos automotores, numa tentativa de valorização do espaço sem poluição, sem acidentes e sem os problemas causados por automóveis (Figura 12).



Figura 11: Slogan do Dia Nacional “Na cidade sem meu carro”
Fonte: Rua viva, 2006



Figura 12 - Dia Nacional na cidade sem meu carro em Belo Horizonte - MG
Fonte: Revista Movimento, 2004

2.5 – Considerações Parciais

Como pode ser observado, a maioria das atividades educativas de trânsito no Brasil vem sendo desenvolvidas segundo preceitos da escola tradicional através de palestras, campanhas, distribuição de folhetos, apresentação teatral.

Entretanto, a Educação para o Trânsito no Brasil, se caracterizou desde o início, por atividades esporádicas, eventuais, e sem planejamento efetivo das ações. Muitos decretos, portarias e muitas Leis não foram cumpridas. Por outro lado, a liberdade para que cada órgão realize suas atividades como achar mais conveniente propicia uma grande discrepância entre as atividades desenvolvidas por todo o país.

Um outro fator a ser considerado é a falta de preparo dos profissionais que trabalham com esta área, que na maioria das vezes atuam de acordo com o seu conhecimento, sem treinamento. FARIA (2002) considera que a falta de preparo contribui para que as atividades não sejam bem sucedidas, uma vez que não

utilizam profissionais devidamente capacitados pedagogicamente. Ainda segundo o autor:

A falta de uma proposta pedagógica para Educação de Trânsito no Brasil, que desde o início se caracterizou pela transmissão de conhecimentos em palestras, principalmente através de policiais de trânsito, fez surgir à figura do educador de trânsito “autodidata”, despreparado para o impasse que o trânsito apresenta: aumento vertiginoso de veículos, crescimento urbano, expansão da malha viária, concorrendo para aumentar os acidentes no trânsito. (FARIA, 2002, p. 197)

Um outro ponto a ser considerado, é a ausência de mecanismos para a avaliação dos programas, projetos e atividades de Educação para o Trânsito, que são avaliados, na maioria das vezes apenas com o parâmetro da diminuição do número de acidentes. Entretanto, a mudança de comportamento precisa de dados mais concretos para ser avaliada, e não pode ser medida somente em função do número de acidentes de trânsito, mas também na redução dos diversos conflitos existentes.

Nas escolas brasileiras, o ensino da Educação para o Trânsito, sofre ainda reflexos da dificuldade na educação em geral, já que as escolas têm problemas, professores são mal remunerados, instalações e material pedagógico são insuficientes e inadequados. A carga horária das disciplinas obrigatórias a ser trabalhado na sala de aula já é bastante intensos. Uma vez que o professor possui uma certa liberdade para ação dentro do contexto escolar, e não possui o conhecimento necessário para lidar com o tema Educação para o Trânsito, deixa o conteúdo em segundo plano ou trabalha-o de forma esporádica como tema transversal, sem o conhecimento necessário do assunto.

Fora da escola, quando tratamos da Educação para o Trânsito desenvolvida pelos órgãos gestores, o que se vê são campanhas, programas e projetos que

pouco possibilitam a mudança de comportamento. Seria necessário um investimento maior na área, tanto do Governo Federal, quanto do Governo Estadual e municipal.

É importante destacar que a Educação para o trânsito, como foi possível analisar na retrospectiva histórica, teve um avanço significativo, e incorporou nas suas atividades, noções de cidadania, colocando agora o ser humano como agente importante neste contexto, valorizando-o, enquanto pedestre, passageiro e condutor.

CAPÍTULO III

3 – O TRÂNSITO NO MUNICÍPIO DE UBERLÂNDIA-MG E A PERSPECTIVA DE UMA NOVA MOBILIDADE URBANA

3.1 – O Espaço Urbano e os Acidentes de Trânsito

Uberlândia é um município mineiro, localizado no Triângulo Mineiro. Constitui-se numa cidade de porte médio, contando em 2005 com uma população estimada de 573.829 habitantes (IBGE,2005), distribuídos numa superfície de aproximadamente 235 km².

A frota de veículos da cidade é de 205.510 veículos (DENATRAN/2006), sendo a maioria composta por automóveis de passeio, seguida pelas motocicletas. A cidade possui a segunda maior frota de veículos do Estado, perdendo apenas para a capital Mineira – Belo Horizonte.

Como consequência disso e também em função do município não possuir um traçado urbano planejado para comportar os fluxos gerados pelo crescimento acelerado, a circulação, principalmente, na área central, tem se tornado cada vez mais conflituosa, tanto para pedestres como para condutores. O trânsito na área urbana torna-se desorganizado e inseguro (figura 13), comprometendo a qualidade de vida da população e afetando a segurança das pessoas, devido aos diversos conflitos, que têm como consequência máxima os acidentes de trânsito.



Figura 13 – Trânsito no centro da cidade de Uberlândia
Fonte: Jornal Correio, 2004

Para melhor entendimento dessa temática discutem-se os vários fatores que influenciam a organização do espaço urbano, sobretudo na área central da cidade.

Abordar-se-á primeiramente a questão do pedestre, que por não se sentir um elemento componente do trânsito, não respeita as normas e regras de circulação, aumentando a desorganização dos fluxos. Muitas vezes, (figura 14) atravessa entre os carros e no meio da rua, e ignora a faixa de pedestre.



Figura 14: Área Central de Uberlândia - Pedestre atravessando fora da Faixa
Autor: VILLELA, P. A., 2006

Em outros momentos, atravessa na faixa de pedestre, porém não obedece a sinalização semafórica, e causa transtornos para a fluidez do tráfego (Figura15).



Figura 15: Área Central de Uberlândia – Pedestre desrespeitando a sinalização semafórica
Autor: VILLELA, P. A., 2006

Os ciclistas também causam conflitos nas vias, principalmente, porque não respeitam a sinalização, trafegam sobre as calçadas (Figura 16) e na contra mão de direção (Figura 17) e, muitas vezes, trafegam também entre os carros.



Figura 16: Área Central de Uberlândia- MG - Ciclista trafegando na calçada
Autor: VILLELA, P. A., 2006



Figura 17. : Área Central de Uberlândia-MG - Ciclista trafegando na contra mão de direção
Autor: VILLELA, P. A., 2006

No que diz respeito à área central, não existe nenhuma lei que proíba o trânsito de veículos pesados ou de carroças, e nem que regulamente o serviço. Esses veículos, portanto, trafegam em horários de pico, causando ainda mais transtornos à circulação. As figuras 18 e 19 ilustram essa afirmação. A falta de uma regulamentação específica, delimitando locais e horários para o tráfego de carroças e de caminhões de grande porte, também é um fator que gera conflito, principalmente nos horários de trânsito intenso na área central.



Figura 18: Área Central de Uberlândia-MG - Caminhões trafegando no horário de pico
Autor: VILLELA, P. A., 2006



Figura19: Área Central de Uberlândia-MG - Trânsito de carroças no horário de pico
Autor: VILLELA, P. A., 2006

È necessário ressaltar, que o problema do trânsito na cidade, também está diretamente ligado á ineficiência do planejamento e da fiscalização para evitar abusos cometidos no trânsito que incorrem em desorganização da circulação na via pública (incluindo a calçada).

È possível verificar, ainda, uma grande quantidade de ambulantes vendendo seus produtos na calçada, impedindo o trânsito de pedestres que, muitas vezes precisam transitar na pista de rolamento por falta de espaço. (Figura 20).



Figura 20: Área Central de Uberlândia-MG - Ambulantes vendendo produtos na calçada
 Autor: VILLELA, P. A., 2006

Muitos “cavaletes” são colocados por proprietários de estabelecimentos comerciais, delimitando estacionamento exclusivo para seus clientes, o que é proibido pelo CTB. Alguns estabelecimentos, ainda tomam a calçada e interditam o espaço para a realização de construções e reformas (Figura 21). Outras vezes, colocam caçambas na faixa de rolamento, prejudicando também o trânsito de veículos (Figura 22).



Figura 21: Área Central de Uberlândia-MG - Calçadas obstruídas por reformas
 Autor: VILLELA, P. A., 2006



Figura 22 : Área Central de Uberlândia-MG - Caçambas no espaço destinado à estacionamento
Autor: VILLELA, P. A., 2006

Como não há bicicletários espalhados pela área central da cidade, os ciclistas estacionam suas bicicletas em postes de sinalização ocupando as calçadas e atrapalhando ainda mais o trânsito de pedestres na área destinada para esse fim (figura 23). Um outro fator importante, diz respeito aos estacionamentos. A cidade possui em cada quadra, locais destinados ao estacionamento de portadores de deficiência física que muitas vezes não são respeitados. Assim, como os locais determinados para a realização de embarque e desembarque e carga e descarga de mercadorias, utilizados por motoristas como estacionamento, acarretando fila dupla,

principalmente de veículos de valores nas portas dos bancos, tumultuando sobremaneira o trânsito na via pública.



Figura 23 :Área Central de Uberlândia-MG -
Bicicletas estacionadas em postes de sinalização sobre a calçada.
Autor: VILLELA, P. A., 2006

A cidade possui muitas vagas destinadas ao estacionamento de motocicletas, entretanto, em função da crescente frota e do aumento considerável do número de trabalhadores informais exercendo a função de “moto-taxistas”, os locais ficam constantemente ocupados, ocasionando transtorno.

Em toda a malha viária da cidade é possível verificar problemas que prejudicam a organização do espaço urbano e geram conflitos eminentes em relação ao trânsito.

Nos bairros, principalmente quando um loteamento é aprovado, a preocupação com o sistema viário também é pequena e pouco discutida.

Um outro fator que contribui para os conflitos viários, diz respeito às calçadas, muitas vezes não pavimentada e em desnível, conforme pode ser visto na figura 24 , e que prejudicam a circulação das pessoas que optam por transitarem na

faixa de rolamento. A fiscalização por parte da Secretaria de Serviços Urbanos, Órgão responsável pelas calçadas na cidade, é ineficaz e neste sentido, muitas vezes, se torna impossível transitar com segurança na área destinada ao trânsito de pedestre: a calçada.



Figura 24 :Calçadas em desnível – Rua Niterói – Uberlândia - MG
Autor: VILLELA, P. A., 2006

Em alguns casos, algumas empresas utilizam inclusive a pista de rolamento, como extensão de seu trabalho (figura 25). Isso acontece, principalmente devido à falta de fiscalização e punição.



Figura 25 : Utilização da calçada e da pista de rolamento
Autor: VILLELA, P. A., 2006

Os exemplos citados foram algumas pontuações com o objetivo de ressaltar, que o acidente é o resultado de um processo, em que a falta de organização do espaço urbano é eminente. Neste sentido, é necessário que se faça “Educação para o Trânsito”, não visando apenas a prevenir e a diminuir os acidentes de trânsito, mas, sobretudo é necessário que se faça educação para o trânsito com o objetivo de minimizar os conflitos existentes no trânsito, que muitas vezes, nem acabam em acidentes, mas que atrapalham sobremaneira a vida do cidadão, e sua convivência harmônica no trânsito.

Infelizmente, os acidentes são resultantes destes conflitos, e deixam muitas pessoas feridas e mortas. Em Uberlândia, no ano de 2004, os acidentes de trânsito resultaram em 91 vítimas fatais. (SETTRAN/2006).

Para melhor compreensão dos números dos acidentes de trânsito na cidade de Uberlândia, serão utilizados dados do ano de 2004 e 2005, provenientes dos Boletins de Ocorrência Policial - BO realizados pela Polícia Militar – PM e Boletins Municipal de Ocorrências de trânsito – BMO, realizados pela Divisão de Operações de Tráfego - DOT.

Na cidade, os acidentes de trânsito com vítimas são atendidos pela PM e os acidentes com danos materiais são atendidos pelos Agentes de Trânsito da DOT.

Em 2004, ocorreram 7.742 acidentes e em 2005, 9.080 acidentes, sendo a maioria sem vítimas, como pode ser observado na figura 26.

Acidentes de Trânsito em Uberlândia – MG no Biênio 2004/2005			
Ano	BO da PM	BO da DOT	TOTAL de BO's registrados
2004	2179	5563	7742
2005	1843	7237	9080

Figura 26: Acidentes de Trânsito em Uberlândia – MG no Biênio 2004/2005

Fonte: SETTRAN/PMU

O local onde aconteceu o maior número de acidentes foi o cruzamento das Avenidas Rondon Pacheco e João Naves de Ávila. Tal cruzamento é constituído por vias com canteiro central e possui um volume médio diário de 59.896 veículos, tendo um volume de 5.838 veículos na hora-pico (18:30 horas). A Figura 27 retrata os 10 locais onde ocorreram mais acidentes de trânsito no ano de 2004.

Cruzamentos com o maior número de acidentes em Uberlândia – MG / 2004	
CRUZAMENTO	Nº acidentes
Av. Rondon Pacheco x Av. João Naves de Ávila	134
Av. Rondon Pacheco x Av. Nicomedes Alves dos Santos	50
Av. João Naves de Ávila x Av. Floriano Peixoto	32
Av. Antonio Tomaz Ferreira de Rezende x Av. C. Alexandrino Garcia	27
Av. João Naves de Ávila x Av. Segismundo Pereira	25
Av. João Pinheiro x Av. João Pessoa	23
Av. Getúlio Vargas x Av. Aspirante Mega	22
Av. Rondon Pacheco x Av. Augusto Cesar	21
Av. João Naves de Ávila x Av. Belarmino Cota Pacheco	21
Av. Rondon Pacheco x Rua dos Municípios	21

Figura 28: Cruzamentos com o maior número de acidentes em Uberlândia/MG

Fonte: SETTRAN/PMU

Como pode ser verificado, o índice de acidentes na cidade é considerável, e isso é decorrente de vários fatores (principalmente do fator humano no trânsito). Por isso, reforça-se a afirmação de que para que ocorra uma mudança no trânsito e para a conseqüente melhoria do espaço urbano, tornando a mobilidade urbana mais cidadã, é necessário investir na Educação para o Trânsito.

3.2 – O Órgão Gestor do Trânsito no Município e Suas Ações

O órgão gestor do trânsito no município é a Prefeitura Municipal, por meio da SETTRAN – Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes. O processo de gestão do trânsito no município teve início com a “Seção de Transito e Transportes”, subordinada à Secretaria Municipal de Serviços Urbanos. No ano de 1992, foi criada a Coordenadoria Municipal de Trânsito e Transportes – CMTT, passando no ano de 1993, para Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes – SETTRAN.

Em 2001, o trânsito da cidade foi municipalizado, e a partir daí, o órgão gestor passou a ter a obrigação efetiva de gerir o trânsito da cidade, de acordo com as determinações do CONTRAN e do DENATRAN.

A SETTRAN tem por obrigação planejar, organizar e fiscalizar o trânsito e o transporte do município. Para isso, conta com equipes diferenciadas que atuam em diversas áreas de trânsito e de transportes.

No que diz respeito ao transporte público, a cidade possui uma frota de 330 veículos, distribuídos em 94 linhas que transportaram 53.317.611 passageiros em

2005. (SETTRAN/2005). As linhas do transporte coletivo por ônibus, se integram em terminais urbanos de integração, compondo o SIT - Sistema Integrado de Transporte. Ainda referente ao transporte público, a mesma possui 279 táxis regulamentados, 368 veículos que fazem serviços destinados ao transporte de escolar, 152 veículos de fretamento comum, 26 veículos de transporte de carga com ponto e 23 veículos que prestam serviço para o transporte complementar denominado “Porta a porta”.

Em relação ao trânsito, a cidade possui uma CTA – Central de Tráfego em Área (figura 28), responsável por comandar através de um sistema informatizado, 132 semáforos na cidade (SETTRAN/2005). Tal projeto possibilita a inserção de ondas verdes na área central, e a alteração do ciclo semaforico em casos de congestionamentos ou acidentes.

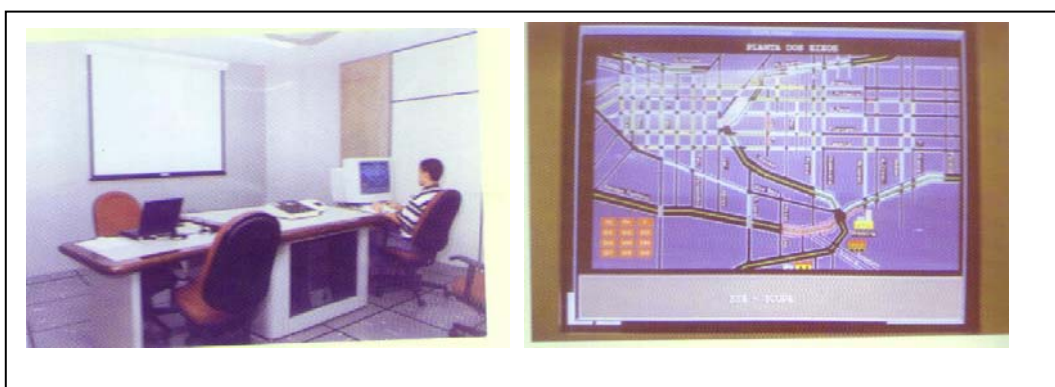


Figura 28: Central de Tráfego em Área
Fonte: SETTRAN/PMU

Existe ainda um Núcleo de Operações de Tráfego - NOT, composto por 150 agentes de trânsito que tem como função orientar, fiscalizar e educar o trânsito da cidade. Os agentes atuam em equipes setorializadas, possibilitando assim um atendimento à cidade como um todo.

A partir de 2002, foi implementado na cidade o programa denominado “MOBILIDADE URBANA E SEGURANÇA”. Segundo MESQUITA (2005):

Tal programa foi elaborado com a premissa de que é necessário quebrar o paradigma das intervenções isoladas e abandonar a crença no tratamento apenas das consequências dos acidentes de trânsito, sem considerar a existência da opção da cidade pelo automóvel que deteriora o meio ambiente, causa acidentes e reproduz modelos de exclusão social. Com o intuito de propiciar uma maior abrangência das medidas para a redução de acidentes e ter uma visão global dos problemas de segurança no trânsito, o programa baseia-se no estabelecimento de uma matriz de relacionamento que conjuga o máximo de variáveis ligadas à mobilidade urbana, envolvendo não somente os aspectos de circulação, mas os transportes em si e seus impactos na organização do espaço urbano.

Como ações concretas deste programa foram implementados os seguintes projetos:

- Execução de sinalização de trânsito (vertical e horizontal) em 70% dos bairros, incluindo todos os cruzamentos do sistema viário e pontos críticos específicos;
- Implementação da CTA – Controle de Tráfego por Área, possibilitando maior fluidez e segurança na área central;
- Implantação da sinalização indicativa para facilitar a circulação aos pontos de interesse dos condutores;
- Implantação de ciclovias ou ciclofaixas, nos Bairros Ipanema, Dom Almir, Morada Nova e Lagoinha;

- Realização de obras viárias importantes: rotatória do posto da matinha, acesso aos bairros Mansões Aeroporto, Ipanema, Luizote, Patrimônio, Cidade Jardim, entre outros;
- Correções e canalizações através da intervenção na geometria viária nas Avenidas Nicomedes Alves dos Santos e Rondon Pacheco;
- Implantação do viaduto de acesso aos Bairros Guarani e Tocantins;
- Reurbanização da Av. João Pinheiro, com tratamento adequado para pedestres, acessibilidade a pessoas portadoras de deficiência física e visual, humanização da avenida e priorização do transporte coletivo;
- Implantação de 72 pontos de controle de velocidade através de dispositivos eletrônicos;
- Implantação do Sistema Complementar “Passe Livre” e “Porta a Porta”;
- Aumento do número de veículos acessíveis ao portador de deficiência, através do “SIT para todos”;
- Sinalização de todos os pontos de parada do transporte coletivo e implantação de vários abrigos;
- Implantação do sistema de monitoramento por GPS (Global Position System) nos veículos do Sistema Integrado de Transportes;

O programa foi implementado até o final de 2004, sendo alterado no início de 2006, por causa da mudança da administração municipal.

Atualmente, está sendo implementado pelo órgão gestor, O Corredor Estrutural João Naves, um projeto de faixa exclusiva de ônibus na Av. João Naves de Ávila, com uma extensão de 14.856 metros, com 13 estações de embarque,

sendo três de transferência em uma via estrutural da cidade, que tem como objetivo otimizar a viagem das linhas troncais que fazem a ligação dos bairros da região Sudeste para a área central. Este é o maior projeto que está sendo desenvolvido no ano de 2006, pela Administração Municipal. A SETTRAN propõe melhoria no desempenho operacional, humanização no trânsito e melhor acessibilidade do pedestre, conforme pode ser visto no folder em anexo.

Apesar de estar previsto no CTB e mesmo existindo de forma extra-oficial, o Setor de Educação para o Trânsito não consta no organograma da SETTRAN. O “Setor”, implantado em 2001, iniciou seu trabalho contando com um quadro de dez funcionários, sendo quatro agentes de trânsito e seis estagiários, e está sediado no NOT, setor que abriga também os demais agentes de trânsito. Atualmente o setor possui 14 funcionários, sendo quatro agentes de trânsito e dez estagiários.

3.3 – A Educação para o Trânsito no Município

As atividades de Educação para o Trânsito começaram a ser desenvolvidas pela SETTRAN em 1994, quando juntamente com o Núcleo de Psicologia da Universidade Federal de Uberlândia - UFU, foi realizada uma “feira de trânsito” na praça central da cidade – Praça Tubal Vilela. Em *stands* informativos montados durante a semana Nacional de Trânsito (que ocorre anualmente entre os dias 18 a 24 de setembro), as pessoas são informadas sobre alguns procedimentos seguros a serem adotados para a redução do número de acidentes de trânsito. Entretanto, é uma ação isolada, realizada apenas naquele período.

No ano seguinte, em setembro de 1995, também durante a semana nacional do Trânsito, a SETTRAN em parceria com um *shopping center* local, o Center Shopping, realizou novamente uma feira educativa e instalou uma “Transitolândia”, aproveitando, naquele momento um circuito existente de carrinhos (*minni buggs*) para a diversão de crianças. A Secretaria de Trânsito e Transportes, adequando sua estratégia ao espaço existente, desenvolveu um projeto de sinalização, instalou placas de regulamentação e de advertência, semáforos e adequou a sinalização horizontal ao circuito ali instalado. Foram convidadas algumas escolas que participaram do projeto. Cerca de 700 crianças foram envolvidas e participaram das atividades. Como estratégia pedagógica, os alunos ouviam as orientações de um Técnico em Transportes (aulinha de trânsito), e em seguida percorriam o circuito, acompanhados de técnicos da SETTRAN, “brincando” de ser motorista.

Ainda neste ano, durante a Semana Nacional do Trânsito foi realizado um seminário na Câmara Municipal de Uberlândia - CMU, com a presença de autoridades e personalidades importantes da cidade para discutir aspectos ligados ao trânsito.

Uma feira também foi montada no espaço cedido pelo Center Shopping com stands informativos sobre as diversas áreas da SETTRAN, visando a uma integração maior entre o Órgão Gestor de Trânsito e a comunidade.

Entretanto, até o ano de 2001, ainda não existia um setor específico para planejar e coordenar as ações relacionadas à Educação para o Trânsito, que

ficavam por conta de alguns técnicos que, de forma isolada e esporádica, desenvolviam alguns trabalhos ligados ao tema.

Em função da grande procura de materiais para subsidiar os trabalhos de professores interessados em trabalhar o tema, alguns técnicos da Divisão de Planejamento, elaboraram um “kit pedagógico” contendo algumas orientações básicas, que era emprestado para os profissionais interessados, (o material encontra-se anexado no final desse trabalho). Vale ressaltar, que esta era a única ação desenvolvida de forma contínua, ou seja, não existia nessa época, nenhum projeto de Educação para o Trânsito de forma permanente, nem para ser desenvolvido nas escolas e nem para outro setor da comunidade em geral.

Em março de 1998, a prefeitura instalou o programa denominado “Uberlândia Viva”, onde cada Secretaria levava para a população atividades pertinentes às suas funções. O evento ocorria uma vez por mês, nos bairros da cidade. Neste período, foi projetada a “Transitolândia Móvel”, que era levada, como parte das atribuições da SETTRAN, para as crianças nos bairros. O objetivo era ministrar aulas de Educação para o Trânsito às crianças de 07 a 12 anos, com a finalidade de despertar a consciência da importância de atitudes corretas no trânsito. A metodologia de trabalho neste projeto era parecida com a do projeto de 1994, entretanto, agora já não existia mais “carrinhos motorizados”, e sim “carrinhos de pedal”, onde as crianças ainda “brincavam de ser motorista”. As instruções às crianças incluíam a parte teórica e, posteriormente, a parte prática para obediência à sinalização e conhecimento de regras de circulação. A parte prática do projeto incluía a travessia na faixa de pedestre, a condução de bicicleta e veículos de brinquedo tipo “formula

1". A figura 29 ilustra o projeto. Estima-se ter atendido mais de 8.000 crianças, não só nos bairros da cidade, como também nas escolas e empresas do município.



Figura 29: Transitolândia Móvel no Programa Uberlândia Viva
Fonte: SETTRAN/PMU

Em 1998 e 1999, a SETTRAN desenvolve, juntamente, com o Conselho Municipal do Idoso a campanha educativa “Respeito Sim Senhor! Uma campanha de valorização da vida”. A campanha, desenvolvida por iniciativa do conselho contou com a colaboração de Técnicos em Transporte da SETTRAN, e atuou juntamente com as empresas do transporte coletivo e com as instituições que trabalham com idosos. Foram distribuídos 500 cartazes levando a mensagem “A Terceira Idade Merece Tratamento de Primeira” e 10.000 *folders* (figura 30), contendo mensagens para motoristas e também para os idosos. O sucesso da campanha foi tamanho que se tornou referência nacional, sendo inclusive citada no livro “Mobilidade e Cidadania” publicado pela ANTP – Associação Nacional de Transportes Públicos, editado no ano de 2003.



Figura 30: Folder campanha educativa “Respeito Sim Senhor”
 Fonte: SETTRAN/PMU

Porém, mesmo tendo sido realizada de forma a levar a Educação para o Trânsito e os cuidados necessários para com os idosos na circulação urbana, esta foi uma campanha desenvolvida pelo Conselho Municipal do Idoso, e não uma ação realizada pela SETTRAN. Vale ressaltar também que foi desenvolvida em forma de campanha, tendo duração determinada, atuando mais efetivamente nos dois primeiros anos e, em seguida, de forma pontual através de “Blitz educativa” e palestras esporádicas.

Somente no final de 2001, é que foi criado, ainda que de forma “extra-oficial”, um Setor de Educação para o Trânsito que ficaria responsável por trabalhar aspectos pedagógicos referentes ao comportamento seguro no trânsito. Antes de iniciar as atividades, os três funcionários que seriam deslocados das suas funções para trabalharem de forma efetiva neste setor foram pra um “Workshop de educação para o trânsito” em São Paulo – SP, com o objetivo de discutir estratégias para serem utilizadas na cidade. O setor foi formado por um grupo de técnicos de

diferentes áreas (engenharia civil, pedagogia e psicologia), tendo que ser considerado um ponto importante, uma vez que cada área contribuía de forma específica para a concretização do programa que deveria ser implantado.

No início de 2002, após discutir todas os planos, programas e projetos para serem implementados na cidade, ficou determinado pelo Secretário de Trânsito e Transportes, Silas Alves Guimarães, que a estratégia pedagógica a ser utilizada seria uma “gincana” de Educação para o Trânsito, que deveria envolver alunos, professores, pais e comunidade em geral. (conforme pode ser visto no anexo). Essa medida poderia abarcar um número grande de pessoas que seriam informadas sobre aspectos e comportamentos seguros a serem adotados no trânsito.

Projetos com as mesmas propostas tinham sido desenvolvidos nas cidades de Jundiaí – SP e Goiânia – GO, tendo sido premiados nacionalmente como estratégia de ensino-aprendizagem eficaz. A cidade de Jundiaí – SP foi a vencedora do Prêmio Volvo de Segurança no Trânsito, por desenvolver de forma ousada e divertida, um projeto pedagógico para alunos, que participavam das gincanas desenvolvidas em ginásios da cidade. Então, após a realização de algumas pesquisas, foi criado e implementado o projeto denominado “Gincana de Educação para o Trânsito: sua atitude faz a diferença”, que abarcou as informações e os aspectos positivos dos projetos desenvolvidos pelas cidades citadas, adequando-os à realidade da cidade de Uberlândia - MG.

O público alvo deste projeto foi crianças e jovens de 5^a a 8^a séries do ensino fundamental que seriam educados de forma direta. Indiretamente, também se

buscava educar os professores e informar a comunidade em geral, uma vez que foi desenvolvido em três fases diferentes, tendo a duração de um ano letivo. A primeira fase foi desenvolvida no interior de cada escola participante, e os alunos poderiam montar equipes e disputar entre si com o objetivo de vencer a fase interna e representar a escola na próxima etapa. A segunda fase foi desenvolvida em praças e poliesportivos da cidade, aberto ao público em geral; onde escolas de uma mesma região disputavam entre si e as três melhores escolas, passavam para a última fase, quando seria conhecida a escola campeã em Educação para o Trânsito naquele ano. A fase final foi desenvolvida num ginásio na área central da cidade, e contou com o apoio da mídia local, dando cobertura e divulgando o evento para a sociedade uberlandense. No primeiro ano de realização, a gincana contou com a participação de 48 escolas do ensino fundamental de Uberlândia.

Para a realização deste projeto, a SETTRAN elaborou um material pedagógico (figura 31) contendo informações sobre o trânsito em geral, que servia de subsídio para os alunos estudarem e conhecerem a realidade do trânsito brasileiro. Além disso, eles eram obrigados a fazer pesquisas em jornais e revistas, para se inteirarem do trânsito local.



Figura 31 : Cartilha Educativa da SETTRAN
Fonte: SETTRAN, 2003

A seguir são apresentadas as figuras 32 e 33 que ilustram o projeto:



Figura 32: Fase Regional da Gincana de Educação para o Trânsito da SETTRAN
Fonte: SETTRAN/PMU



Figura 33: Fase Final da Gincana de Educação para o Trânsito da SETTRAN
Fonte: SETTRAN/PMU

Durante a preparação da gincana, foram realizadas palestras e apresentações teatrais com a temática trânsito. Muitas escolas confeccionavam cartazes e afixavam informações por toda a escola, como pode ser verificado na figura a seguir.



Figura 34: Cartazes confeccionados pelas Escolas durante a Gincana de Educação para o Trânsito

Fonte: SETTRAN, 2003

A definição de público alvo para participação desse projeto se deu por vários motivos, entretanto, a equipe pedagógica do setor se pautou em aspectos científicos para a definição. De acordo com SOUZA (1995), as crianças e os jovens são os maiores atingidos, uma vez que o trânsito é a principal causa de mortalidade na faixa de idade entre 05 e 14 anos. O trabalho desenvolvido, nesse ano, foi apresentado pela equipe de Educação para o Trânsito no 14º Congresso Nacional de Transporte e Trânsito, realizado em Vitória-ES, apontado como experiência exitosa na área.

O objetivo desse projeto foi despertar o interesse da comunidade escolar para as questões voltadas para um comportamento seguro no trânsito, enfocando a postura do cidadão enquanto usuário das vias públicas seja na condição de pedestre, ciclista, passageiro ou condutor. Segundo dados da SETTRAN, o projeto alcançou aproximadamente 40.000 pessoas no referido ano. Tiveram a duração de março a dezembro, envolvendo professores, alunos, pais e comunidade em geral. A presença de pais compondo as equipes era obrigatória e eles participavam de forma efetiva nas provas, como pode ser verificado na figura 35.



Figura 35: Participação de pais na Gincana de Trânsito em Uberlândia - MG
Fonte: SETTRAN, 2003

Aspectos como respeito ao próximo, principalmente ao idoso e ao portador de necessidades especiais, gentileza urbana no trânsito e cidadania foram trabalhados de forma a reforçar a convivência harmônica no trânsito. Na figura 36 a seguir, é possível verificar a participação de motoristas idosos no trânsito, que possuíam a Carteira Nacional de Habilitação válida.



Figura 36: Prova do motorista mais idoso – Gincana do Trânsito em Uberlândia - MG
Fonte: SETTRAN, 2003

Um outro aspecto importante deste projeto foi a prova de doação de sangue desenvolvida em parceria com o hemocentro da cidade, uma vez que em casos de acidentes de trânsito, é comum a utilização de bolsas de sangue na recuperação do acidentado.

Aliado a esse projeto foi implementado, ainda no ano de 2003, um programa denominado “Projeto empresa”. As empresas recebiam a visita da equipe da SETTRAN que ministrava palestras informativas sobre comportamento seguro no trânsito e a participação de um grupo de teatro, levando de forma lúdica informações importantes para os funcionários das instituições. Uma vez que o acidente de percurso é considerado acidente de trabalho, a procura de estratégias educativas que minimizem o número de acidentes de trânsito se tornou cada vez mais freqüente, por parte de técnicos, médicos e engenheiros de segurança no trabalho, responsáveis pelas empresas. A figura 37 mostra uma estratégia utilizada em uma das empresas da cidade, através da apresentação teatral do grupo de teatro do Setor de Educação para o trânsito.



Figura 37: Apresentação teatral em empresas da cidade Uberlândia - MG
Fonte: SETTRAN, 2003

Ainda em 2002, a SETTRAN participou de um projeto da empresa FIAT Automóveis, evidenciando o protagonismo juvenil, através de 50 palestras em instituições que aderiram ao projeto. As palestras realizadas por Agentes de Trânsito da SETTRAN enfocavam o comportamento adequado, a ser seguido por pedestres,

ciclistas e passageiro, com o objetivo de minimizar os conflitos existentes no trânsito. Tal parceria teve dois anos de duração.

Pode ser observado então, que a partir do ano de 2002, o Setor de Educação para o Trânsito buscou desenvolver projetos voltados para a área escolar e para as empresas e instituições da cidade. Entretanto, a equipe que constituía o setor ainda era em um número insuficiente de funcionários, contando com quatro Agentes de Trânsito e 04 estagiários da UFU que compunham o grupo de teatro.

Para a realização dos projetos, o Setor contava com a participação dos demais agentes de trânsito que tem, como atribuições, a função de trabalhar em projetos de educação para o trânsito. Isso pode ser ilustrado pela figura 38.



Figura 38: Participação de Agentes de Trânsito nos projetos de Educação para o Trânsito
Fonte: SETTRAN, 2003

Foi trabalhada, ainda pelos veículos de comunicação, uma campanha referente à faixa de pedestre. A campanha foi terceirizada pela SETTRAN e não recebeu nenhuma orientação da equipe do Setor. Este é um problema grave, em Órgãos Públicos, principalmente, quando se tratava de campanhas em televisão e rádio, e da confecção de materiais educativos para o setor. De acordo com normas

internas da PMU, qualquer tipo de ação dessa natureza, teria que ficar a cargo da Secretaria de Comunicação Social que terceirizava o serviço. Nesse sentido, a campanha foi desenvolvida por uma consultoria de Belo Horizonte – MG e não contou com o conhecimento e a troca de informações de pessoas do Setor, que poderiam contribuir para o seu desenvolvimento.

A campanha da faixa de pedestre teve falha significativa, e acabou por confundir as pessoas sobre alguns conceitos básicos. Isso aconteceu porque ressaltou que na faixa de pedestre, a preferência é sempre do pedestre, esquecendo de enfatizar que nas faixas sinalizadas com o semáforo, o pedestre deve aguardar a sua vez de passar obedecendo à sinalização. Muitos acidentes aconteceram nesse período, a campanha se mostrou ineficaz, principalmente, por não considerar que a mudança de comportamento não ocorre de forma rápida e que seria necessário um trabalho permanente de educação para o trânsito, para que a cultura de travessia e respeito à faixa fosse implementada na cidade, envolvendo todos os participantes do trânsito e não somente o pedestre.

Um outro fator importante, que deve ser ressaltado é que a implementação dessa campanha não levou em consideração o traçado da cidade, que possui quadras pequenas, com faixa de pedestre em todos os cruzamentos, impedindo dessa forma, que o motorista pare em todo cruzamento, uma vez que esse hábito prejudicaria a fluidez do tráfego.

Para que qualquer campanha ou projeto de Educação para o Trânsito obtenha êxito é necessário que se trabalhe em conjunto com os setores de

planejamento, operação e fiscalização de tráfego. A campanha relacionada às Faixas de Pedestres foi veiculada por alguns meses, sem nenhuma ligação com o Setor e sem nenhum trabalho em conjunto com os demais projetos implementados no mesmo ano e deixou de ser veiculada também sem nenhuma explicação.

A título de ilustração, o modelo do folder que foi utilizado na campanha encontra-se na figura 39:



Figura 39: Folder da campanha da Faixa de Pedestre
Fonte: SETTRAN, 2003

No ano de 2003, deu-se continuidade a realização da 2ª Gincana de Educação para o Trânsito, o Projeto em parceria com a Fiat Automóveis e o projeto “Empresa”. Além disso, foram trabalhadas nesse ano algumas campanhas específicas de caráter pontual e com datas determinadas para acontecer. Dentre elas, campanha educativa referente ao “consumo de álcool e direção” (figura 41), campanha em bares próximo ao feriado do carnaval e campanhas isoladas referentes a temas específicos.



Figura 40: Folder da campanha sobre álcool e direção
Fonte: SETTRAN, 2003

Neste ano, a equipe de Educação para o Trânsito elaborou uma cartilha contendo aspectos importantes sobre cuidados necessários para a segurança no trânsito e distribuiu nas empresas e nas escolas da cidade. Esse material, continha informações para pedestres, ciclistas, passageiros do transporte coletivo, direção defensiva, motociclista, motorista de veículo automotor, transporte de crianças e a sinalização de regulamentação indicativa e de advertência (em Anexo).

Em 2004, foi realizada a 3ª Gincana de Educação para o trânsito e o projeto empresa também teve continuidade. Neste ano, dois novos projetos foram desenvolvidos: um deles, denominado “Educando para o trânsito e para a vida” destinado ao público da educação infantil e da 1ª a 4ª séries do ensino fundamental. O outro projeto implementado foi desenvolvido em parceria com a Superintendência Regional de ensino – Secretaria Estadual de Ensino de Minas Gerais, e denominou-se “Mini-curso de educação para o trânsito”, destinado aos professores.

O projeto “Educando para o Trânsito e para a vida” foi realizado em diversas escolas e teve como prática pedagógica à realização de oficinas psicopedagógicas que exploravam, de forma lúdica, questões ligadas principalmente aos pedestres e aos ciclistas e conceitos de solidariedade e respeito ao próximo. A equipe apresentava conceitos e, em seguida, socializava através de música, teatro, desenhos, pintura, o que as crianças tinham absorvido dos ensinamentos. (figura 41)



Figura 41: Projeto “Educando para a Vida”
Fonte: SETTRAN, 2003

O outro projeto inserido no contexto educacional foi o “Mini curso de educação para o trânsito” (Figura 42), desenvolvido para professores da rede estadual de ensino. Mais especificamente, o mini-curso contou com a participação de professores que ministram aulas no ciclo inicial e complementar de alfabetização da rede estadual de ensino, na cidade de Uberlândia. Os professores adquiriram informações importantes sobre a realidade do trânsito brasileiro e a contextualização do trânsito em Uberlândia e, em seguida, através de jogos e dinâmicas, se tornaram sujeitos da ação e puderam desenvolver estratégias de como trabalhar a temática em sala de aula de forma interdisciplinar como tema transversal.

Os objetivos desse projeto foram: alertar os educadores para a necessidade da implementação da educação para o trânsito nas escolas como forma de contribuir para a humanização do trânsito; sensibilizar os professores visando à formação de multiplicadores no processo de educação para o trânsito; orientar os educadores para que, em sua prática pedagógica, mediante uma abordagem interdisciplinar, propiciem ao educando o despertar para a necessidade de mudança de comportamento no trânsito. O projeto teve uma aceitação muito boa por parte das escolas e dos professores, entretanto, não teve continuidade no ano seguinte.



Figura 42: Mini curso de Educação para o Trânsito
Fonte: SETTRAN, 2003

Em janeiro de 2005, a Administração Municipal sofreu alteração. A nova gestão, pensando de forma diferente sobre a Educação para o Trânsito, optou por desenvolver uma ampla campanha de Educação para o Trânsito nos meios de comunicação e de trabalhar com alunos do Ensino Fundamental através de um projeto denominado Transitolândia, que seria construído pela SETTRAN, em uma área a ser definida.

No início da gestão, foi elaborado pelos funcionários do setor um relatório, elencando e explicando cada um dos projetos desenvolvidos e destacando algumas

sugestões de atividades a serem desenvolvidas pelo Setor, porém apenas as palestras nas empresas e nas escolas do município tiveram continuidade.

A definição da campanha de Educação para o Trânsito ficou sob a responsabilidade da Secretaria Municipal de Comunicação e começou a ser veiculada no segundo semestre de 2005, com o *slogan* “No trânsito Viver é melhor” (figura 43). Este tema está sendo utilizado em todos os projetos e campanhas desenvolvidos pela SETTRAN.



Figura 43: *Slogan* utilizado pela SETTRAN em 2005
Fonte: SETTRAN, 2003

Ainda em 2005, foram contratados estagiários dos cursos de artes cênicas, geografia e pedagogia que começaram a visitar as escolas realizando, juntamente com a equipe do setor, apresentações teatrais e oficinas psicopedagógicas. Neste ano, foram realizadas 600 atividades em escolas e empresas da cidade.

Em setembro de 2005, foi realizada na Praça Tubal Vilela (localizada no centro da cidade) uma “feira de trânsito”, durante a Semana Nacional de Trânsito,

que contou com a parceria do Corpo de Bombeiros, de alunos da UFU e de alguns Centros de Formação de Condutores - CFC. Foram distribuídos durante essa semana 5.000 *folders*.

Durante toda a semana do trânsito, foi realizada blitz educativa, informando os motoristas sobre a importância de se respeitar o pedestre, e campanhas nas faixas de pedestres, enfocando a necessidade de atravessar com na faixa de pedestre, respeitando a sinalização semafórica quando existente.

Ainda no ano de 2005, a SETTRAN foi incluída na reforma administrativa realizada pela Prefeitura Municipal de Uberlândia, e o organograma de todas as Secretarias foi alterado. Entretanto, no novo organograma, apesar de ter sofrido várias mudanças, não foi oficializado uma “Seção” ou um “Setor” de Educação para o Trânsito, que continua funcionando de forma extra-oficial na cidade.

Em 2006, a divisão responsável pelo setor, sofreu alteração em sua chefia. A partir daí, o Setor mudou de sede, sendo inserido dentro da Divisão de Operações de Tráfego. Isso aproximou o setor dos demais agentes, que passaram a trabalhar com mais efetividade e perceberam a importância da educação para o trânsito e a conseqüente necessidade de se trabalhar em conjunto com a fiscalização.

Ainda no primeiro semestre de 2006, foi implantada a “Transitolândia – Espaço Vivencial de Trânsito”, localizado dentro da área lúdica do Parque do Sabiá, aliada ao “Mundo da Criança”, que atualmente é composto por um grande parque de diversões. (Figura 44). O projeto visa estimular no aluno hábitos e comportamentos

seguros no trânsito, através da vivência de atitudes que permitam a tomada de consciência para a necessidade de contribuir através do seu comportamento, para a melhoria no trânsito.



Figura 44: Transitolândia no Parque do Sabiá – Uberlândia - MG
Fonte: SETTRAN, 2006

A SETTRAN propõe, através deste projeto, que a Educação para o Trânsito seja efetivada no município, começando com o público infantil, onde o mesmo possa vivenciar momentos de respeito e solidariedade no trânsito, sendo pedestre e ciclista.

Um aspecto importante a ser considerado neste projeto é a inserção de sinalização para portadores de necessidades especiais, com rampas de acesso, permitindo assim a socialização das crianças para com estes detalhes, onde a solidariedade e o respeito ao próximo se fazem necessárias.

Em 2006, continuaram acontecendo, semanalmente, a campanha educativa nas faixas de pedestres, com a distribuição de material educativo para as pessoas que transitam nas vias centrais da cidade (Folder anexo). Pedestres são abordados

e orientados quanto à necessidade de atravessar na faixa de pedestre e de obedecer à sinalização semafórica quando existente.

Com o objetivo de criar um esforço combinado de diferentes setores da sociedade, e unir esforços para a humanização do trânsito na cidade, foi proposto pela SETTRAN, em dezembro de 2005, a criação do Conselho Municipal de Educação para o Trânsito (proposta em anexo), que deverá ser efetivado ainda em 2006. O Conselho tem como ponto de destaque a junção de pessoas ligadas a diversas áreas de conhecimento que muito contribuirão para minimizar os conflitos na circulação, reduzir o número de acidentes de trânsito na cidade e aprimorar a prática interdisciplinar de aplicação da metodologia a ser utilizada para tal fim.

A proposta do Conselho é definir as ações de caráter permanente relacionados à Educação para o Trânsito na cidade de Uberlândia, atuando de forma consultiva e normativa. De acordo com a minuta enviada para a Procuradoria Geral do Município (anexada no final dessa dissertação) e autorizada pelo Secretário de Trânsito e Transportes, Paulo Sérgio Ferreira, o Conselho terá como atribuições elaborar projetos, programas e campanhas de educação para o trânsito e coordenar sua execução. Várias reuniões estão sendo realizadas, visando à construção do Programa Permanente de Educação para o Trânsito a ser implementado na cidade. A idéia é discutir os problemas e para isso estão sendo realizadas as apresentações sobre a contextualização dos acidentes de trânsito da cidade e em seguida, serão estabelecidos os projetos que irão compor o programa permanente. Vale ressaltar que a junção de várias áreas de conhecimento é, talvez, a melhor contribuição do conselho para a eficácia das estratégias educacionais a serem implementadas.

Durante o ano de 2006, o Setor de Educação para o Trânsito está desenvolvendo os seguintes projetos: campanha nas Faixas de Pedestre, desenvolvida nas ruas da cidade; realização de blitz educativa; participação em palestras e stands informativos durante a realização da Semana Interna de Prevenção de Acidente – SIPAT nas empresas da cidade; e, e projeto transitolândia, atendendo diariamente aos alunos das escolas públicas e privadas no espaço vivencial do Parque do Sabiá. Entretanto, o Programa Permanente de Educação para o Trânsito a ser implementado pelo Setor de Educação para o Trânsito da SETTRAN será definido pelo Conselho Municipal de Educação para o Trânsito.

3.4 – Perspectivas de uma Nova Mobilidade: a Contribuição da Educação para o Trânsito

Algumas observações necessitam ser pontuadas, ao se falar em uma “nova” mobilidade urbana. Primeiramente, é fundamental enfatizar que para que o espaço urbano se torne melhor, mais humanizado e seguro é necessário que haja um trabalho em conjunto, entre as áreas de planejamento e fiscalização. Os técnicos responsáveis pela sinalização, alteração geométrica e mesmo os responsáveis por aprovação de loteamentos, precisam trabalhar de forma conjunta com os demais segmentos.

A fiscalização também necessita estar em consonância com o trabalho educativo, uma vez que somente a punição, pouco resolve como estratégia educativa e de mudança comportamental no indivíduo.

Trabalhando em conjunto, estes três vértices poderão ter resultados mais satisfatórios, uma vez que a abrangência das ações em conjunto se torna mais completa e, conseqüentemente, mais eficaz.

Neste sentido, serão apresentadas algumas ponderações sobre como trabalhar a Educação para o Trânsito de forma que contribua para efetivação de um ambiente humano e seguro no trânsito.

Primeiramente, é necessário despertar para a importância de programas permanentes de Educação para o Trânsito que devem obrigatoriamente estar em acordo com as demais áreas e vice versa. De nada resolve a realização de campanhas esporádicas e com caráter político. As medidas precisam ser efetivas e duradouras.

Um outro fator primordial é trabalhar a Educação para o Trânsito através de dois princípios básicos: Formação e Informação. Isso se faz necessário, uma vez que a criança é possível ser formada e o adulto, apenas informado. Quando se fala em formação da criança, supõe-se que é na infância que ela tem seus princípios e valores assimilados e incorporados.

Para a formação é necessário trabalhar dentro da escola e desenvolver estratégias que valorizem a gentileza e o respeito no trânsito. Isso pode ser feito desde a Educação Infantil até a concretização do ensino fundamental. Como prevê o CTB, tais medidas devem ser realizadas de forma interdisciplinar na sala de aula.

Como estratégia pedagógica, podem ser utilizados recursos lúdicos que permitam a socialização da criança com o tema. O teatro tem se mostrado uma estratégia muito utilizada e com resultados excelentes.

Os adultos precisam ser constantemente informados porque pressupõe-se que já têm uma idéia formada sobre o trânsito. Entretanto se faz necessário o resgate de valores para que possam ser mais gentis e educados no trânsito.

Um outro fator importante é a conscientização de técnicos (geógrafos, engenheiros e arquitetos) que trabalham na área. Uma vez que a cidade não é planejada e que o número de veículos é crescente, os profissionais que atuam nessa área precisam estar atentos para que não desenvolvam projetos que possam acarretar em futuros conflitos no trânsito.

Isso pode ser exemplificado na importância de se pensar o trânsito e a mobilidade urbana no futuro, ao se aprovar um loteamento. Ou pode ser exemplificado também quando um técnico desenvolve uma alteração geométrica ou um projeto de sinalização, desconsiderando o pedestre e a problemática futura que a alteração causará.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Com esse estudo, foi possível perceber a realidade da Educação para o Trânsito no Brasil, e a necessidade de ser implementada de forma mais efetiva para a concretização de uma “nova” mobilidade urbana.

Uma vez que a sociedade está cada vez mais urbana e que os conflitos no trânsito estão cada dia mais exacerbados, se faz necessário pensar em alternativas que possam minimizar esses problemas e atuar de forma efetiva para diminuí-los.

Como processo pedagógico, a Educação para o Trânsito é a responsável por inculcar no cidadão uma postura mais humana e segura no trânsito, é preciso que ela atue de forma sistêmica e permanente, principalmente, porque as mudanças não ocorrem de forma instantânea e sim a longo prazo.

Pela análise de atividades desenvolvidas em várias cidades do Brasil, incluindo a cidade de Uberlândia – MG, definida para estudo de caso, foi possível perceber que existem diversas estratégias sendo utilizadas como didática para a redução de conflitos e acidentes no trânsito. Entretanto, é importante destacar que mesmo assim, o número de acidentes tem aumentado no país. Isso demonstra que algo está sendo feito de forma errada, uma vez que os resultados não estão sendo satisfatórios.

É necessário que a Educação para o Trânsito seja tratada de forma prioritária pelos Órgãos Gestores. Porém, no decorrer desta dissertação ficou claro que isso

não ocorre, nem por parte do Governo Federal e nem por parte dos governos estaduais e municipais. Basta reforçar, que o dinheiro do FUNSET, que deveria ser utilizado para ações destinadas à melhoria do trânsito, está contingenciado.

Seria necessário que os municípios agissem de forma mais incisiva, cobrando do DENATRAN, a aplicação deste valor em programas de Educação para o Trânsito.

Apesar do CTB ser um dos melhores e mais completos do mundo, é possível enfatizar que a Lei não é cumprida, o que também prejudica muito. Uma vez que o DENATRAN não faz a parte que lhe compete, não fiscaliza e nem cobra a aplicação do Capítulo VI nos municípios que fazem Educação para o Trânsito da sua maneira.

A proposta desta dissertação foi instigar uma discussão sobre uma possível implementação de estratégias, visando a uma melhor organização do espaço urbano e a redução do número de conflitos de trânsito na cidade.

A união de vários seguimentos talvez seja uma excelente alternativa para a efetivação de medidas que tenham resultados positivos. O que está acontecendo na cidade de Uberlândia – MG, com a criação do Conselho de Educação para o Trânsito é algo importante, uma vez que a junção de opiniões de diferentes áreas podem contribuir sobremaneira para a implementação de um programa único e abrangente de Educação para o Trânsito.

Foi possível verificar que muitas estratégias utilizadas pelos órgãos gestores trazem, mesmo que de forma implícita, a valorização do automóvel. Isso é algo que necessita ser mudado, uma vez que é preciso investir no fator humano e mostrar as possíveis formas de deslocamento senão o automóvel.

Porém, para que as pessoas optem por circular pelo espaço urbano de formas alternativas, utilizando bicicletas e transporte público, é imprescindível que a cidade esteja preparada para isso, o que não acontece na maioria dos municípios. A oferta do transporte público é pequena, e a infra-estrutura e o apoio para pedestres e ciclistas ainda é insatisfatória, fato este que necessita ser alterado para se reorientar a organização espacial.

Não é possível se trabalhar a Educação para o Trânsito dissociada de todos os fatores elencados acima. É necessário que ela seja tratada como uma ferramenta importante na busca de uma sociedade melhor, com menos acidentes, com menos conflitos. Entretanto, como citado anteriormente, é necessário enfatizar que para que as medidas sejam implementadas com sucesso, é primordial a junção de várias áreas e a inserção da Educação para o Trânsito como prioridade, tanto pelo Governo Federal como pelos governos estaduais e municipais.

A sociedade clama por uma “nova” mobilidade urbana, isso é fato. Porém, é necessário trabalhar para que realmente possamos viver em um mundo mais harmônico, e para isso o fator comportamental, trabalhado por meio da Educação para o Trânsito se torna indispensável.

REFERÊNCIAS

REFERENCIAS

AFFONSO, N. S. Era pós-automóvel: os caminhos para este sonho. **Revista dos Transportes Públicos – ANTP**. São Paulo, Ano 25, n.100, p. 259-266, 3º trim., 2003.

_____. **Muito além do automóvel: por uma política nacional de mobilidade sustentável.** Disponível em: <http://www.ruaviva.org.br/biblioteca/index.html>>. Acesso em 17 jun. 2005.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS – ANTP. **Mobilidade e Cidadania**. São Paulo> ANTP, 2003.

_____. **Seminários de Planejamento e Gestão do trânsito urbano – Educação de Trânsito**. São Paulo, 2002. 55p. Apostila.

BARBOSA, D.. A competência do educador e a interdisciplinaridade do conhecimento. In: **FAZENDA, Ivani, CA (Coord.) Práticas interdisciplinares na escola**. 3. ed. São Paulo: Cortez, 1996. P. 27-31.

BELDA, R.; AQUINO, W.; HOTZ, E. Examinando o que ocorre com a mobilidade nas cidades do Brasil. In: **Revista dos Transportes Públicos** São Paulo: ANTP, ano 23, 3º trimestre, 2001.

BOARETO, R. A mobilidade urbana sustentável. **Revista dos Transportes Públicos – ANTP**. São Paulo, Ano 25, n.100, p. 45-56, 3º trim., 2003.

BRASIL. **Código Nacional de Trânsito**. Código de Trânsito Brasileiro instituído pela Lei nº 9.503 de 23/09/1997. Brasília: DENATRAN, 2001.

_____. **Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional: Lei nº 9.394, de 20 de dezembro de 1996**. Brasília: Ministério da Educação e da Cultura, 1996.

_____. Secretaria de Educação Fundamental, **Parâmetros Curriculares Nacionais**. Brasília: MEC/SEF, 1997.

CAMPOS FILHO, Candido M. **Reinvente seu bairro. Caminhos para você participar do planejamento de sua cidade**. São Paulo: Ed. 34, 2003.

_____. **Cidades Brasileiras: seu controle ou caos**. São Paulo, Ed. Nobel, 1989.

CASSTELS, Manuel. **A Sociedade em Rede – A era da Informação: economia, sociedade e cultura**. Volume I. 1999. Editora Paz e Terra.

CASTRO, I. E., CORRÊA R. L., GOMES P. C. C. (org.). **Geografia: conceitos e temas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003.

CHASSAGNE, Y. O exemplo da França: educar nas escolas: eis o caminho. In. **Simpósio Nacional Volvo de Segurança no trânsito**. São Paulo, 1991. Anais: Curitiba: Volvo do Brasil, 1991.p.14-17.

CHIARATO, D. C. A. **O parque temático do trânsito e a criação de estratégias para a construção do conhecimento**. Dissertação (Mestrado em engenharia de produção).UFSC. Florianópolis, 2000.

COELHO, I. M. A educação a cultura e a Intervenção de uma outra escola. In. **VI Encontro de Pesquisa em Educação da Região Centro-Oeste**. 2003, Anais. Campo Grande, 2003.

CORRÊA, Roberto L. **O espaço urbano**. São Paulo:Ática, 1986.

CRUZ, M. Movimento Nacional pela Paz no Trânsito. **Revista dos Transportes Públicos – ANTP**. São Paulo, Ano 25, n.100, p. 251-258, 3º trim., 2003.

DENATRAN. **Trânsito: um novo olhar – ações educativas para a transformação e aquisição de valores e atitudes**. UNESCO, 2000.

_____. **Política Nacional de Trânsito**. Brasília: Ministério da Justiça: DENATRAN, 2001.

_____. **Curso Técnico Básico de Trânsito**. Brasília, 2004. 135 p. Apostila.

FARIA, E. O. **Bases para um programa de educação para o trânsito a partir do estudo de percepção de crianças e adolescentes.** Tese (Doutorado em Engenharia de Transportes) COPPE-UFRJ. Rio de Janeiro, 2002.

FERNANDES, J. C., **A acessibilidade do Idoso em Uberlândia: Desafios ao pensamento da cidade inclusiva.** Dissertação de mestrado, IG/ UFU, Uberlândia, 2003.

FERREIRA, W. R. **O espaço público nas áreas centrais: a rua como referência – um estudo de caso Uberlândia – MG.** 2003. Tese (Doutorado em Geografia Humana). FFLCH-USP. São Paulo. 2002.

FILIPOUSKI, A. M. R.; SEFFNER, F.; KEHRWALD, I. P.; SCHAFFER, N. O. (org.) **Trânsito e educação: itinerários pedagógicos.** Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2002.

HOFFMAN, M. H., CRUZ R. M., ALCHIERI J. C. (org.) **Comportamento humano no trânsito.** São Paulo, Casa do Psicólogo, 2003.

JUNQUEIRA, E. A circulação de pedestres. **Revista dos Transportes Públicos – ANTP.** São Paulo, Ano 25, n.100, p. 159-166, 3º trim., 2003.

LADEIRA, R. M.; MOREIRA, P. M. S. M.; AMARAL, M. C. A. Tendências da prestação de serviços de transporte urbano em um novo paradigma de mobilidade.

Revista dos Transportes Públicos – ANTP. São Paulo, Ano 25, n.100, p. 111-122, 3º trim., 2003.

LARA, M., R.; RHODEN, R.; NOBRE, M.P.. Prioridade para o pedestre na mobilidade Urbana; questão ética, lógica e prática. **In: Revista dos Transportes Públicos.** São Paulo: ANTP, ano 23, 3º trimestre, 2001.

MARCHAL, R. L. A educação de transito nos EUA. **In. Simpósio Nacional Volvo de Segurança no Trânsito.** São Paulo, 1992. Anais. P.22-36

MARICATO, E. **Brasil, cidades: alternativas para a crise urbana.** Petrópolis, RJ: Vozes, 2001.

MARTINS, J. P. **A educação de trânsito: campanhas educativas de trânsito em instituições escolares.** Dissertação (Mestrado em educação). Universidade de Franca. Franca, 2003.

_____ **A Educação de trânsito: campanhas educativas nas escolas.**
São Paulo: Ed. Autêntica, 2003.

MESQUITA, A. P. (1994) **Características Físico-operacionais de Interseções Urbanas e Ocorrência de Acidentes.** UnB, Brasília/DF. 107pp (Dissertação de Mestrado).

MORIM, Edgar. **Os sete saberes necessários à educação do futuro.** São Paulo: Cortez, 2004.

NEVES, José L. R., **Síndrome de Ícaro – A educação infantil e a segurança no trânsito brasileiro**. Rio de Janeiro: FUNENSEG, 2002

OLIVEIRA, Rogério D., REIS, Daniel A. (org.) **A deficiência em trânsito. Educação no trânsito para a pessoa com deficiência**. Belo Horizonte: R. de Oliveiras, 2003.

PAVARINO FILHO, R.V., Proposições decorrentes da teoria da segurança no trânsito e alternativas possíveis. **Revista dos Transportes Públicos – ANTP**. São Paulo, Ano 26, n.103, p.49-72, 3º trim.,2004.

PINTO, V. P. Mobilidade urbana, cidadania e inclusão social. **Revista dos Transportes Públicos – ANTP**. São Paulo, Ano 25, n.100, p. 111-122, 3º trim., 2003.

PIRES, A. B.; LEITÃO, C. E. P. Regulamentação da circulação: O Código de Trânsito Brasileiro. **Revista dos Transportes Públicos – ANTP**. São Paulo, Ano 25, n.100, p. 77-84, 3º trim., 2003.

RESENDE, V. **Planejamento urbano e ideologia**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1982.

REVISTA MOVIMENTO. **Mobilidade e Cidadania**. Rio de Janeiro: Editora Multiletra, v1, n1, 2004.

_____. **Mobilidade e Cidadania**. Rio de Janeiro: Editora Multiletra, v2, n2, 2004.

_____. **Mobilidade e Cidadania**. Rio de Janeiro: Editora Multiletra, v3, n3, 2004.

ROBINSON, A. A educação de trânsito nas escolas norte-americanas. **In. Simpósio Sul-americano e Simpósio Nacional Volvo de Segurança no trânsito**. São Paulo, 1994. Anais: Curitiba: Volvo do Brasil, 1994.p.31-40.

RODRIGUES, J. Educação e mobilidade: rumo a um novo caminho. **Revista dos Transportes Públicos – ANTP**. São Paulo, Ano 25, n.100, p. 131-138, 3º trim., 2003.

ROLNIK, R. Política Urbana no Brasil: esperança em meio ao caos? **Revista dos Transportes Públicos – ANTP**. São Paulo, Ano 25, n.100, p. 11-18, 3º trim., 2003.

SALAMONI, K. P. **Trânsito e educação: pressupostos para prática pedagógica no ensino fundamental**. Monografia. PUC-RS. Porto Alegre, 2003

SILVEIRA, Y. M. S. C. **Montes Claros e o Bairro da Cidade Industrial: Retrato de um centro polarizador no norte-mineiro**. Dissertação de mestrado, IG/UFU. Uberlândia, 2003.

SPÓSITO, Eliseo S. **A vida nas cidades**. São Paulo: Contexto, 1994.

VASCONCELLOS, E. A. **A cidade, o transporte e o trânsito**. São Paulo: Pró - livros, 2005.

_____. **Circular é preciso, viver não é preciso. A história do trânsito na cidade de São Paulo**. São Paulo: Annablume: FAPESP, 1999.

_____. Mobilidade e uso dos modos de transporte. **In.Revista dos Transportes Públicos** . São Paulo:ANTP, ano 25, 3º trimestre, 2003

_____. **Transporte urbano, espaço e equidade**. São Paulo:FAPESP 1996.

_____. **Transporte urbano nos países em desenvolvimento**. São Paulo: Editoras Unidas, 1996.

ZILLI, D. Educação para a segurança no trânsito nas escolas francesas. **In. Simpósio Sul-americano de segurança no trânsito**. São Paulo, 1992. Anais: Curitiba: Volvo do Brasil, 1992. p.8

ANEXOS

ANEXOS

- 1 – Capítulo VI – Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503 de 23/09/1997).
- 2 – Resolução nº 120 de 14 de fevereiro de 2001.
- 3 – Kit Pedagógico educativo utilizado pela SETTRAN.
- 4- Folder do Corredor Estrutural João Naves.
- 5 – Regulamento da Gincana de Educação para o Trânsito.
- 6 – Cartilha Educativa elaborada para a Gincana.
- 7 – Folder utilizado nos anos de 2005/2006 pela SETTRAN.
- 8 – Apresentação do Conselho Municipal de Educação para o Trânsito.
- 9 – Proposta de Minuta do Conselho Municipal de Educação para o Trânsito.

Código de Trânsito Brasileiro

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

CAPÍTULO VI - DA EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO

Art. 74. A educação para o trânsito é direito de todos e constitui dever prioritário para os componentes do Sistema Nacional de Trânsito.

§ 1º É obrigatória a existência de coordenação educacional em cada órgão ou entidade componente do Sistema Nacional de Trânsito.

§ 2º Os órgãos ou entidades executivos de trânsito deverão promover, dentro de sua estrutura organizacional ou mediante convênio, o funcionamento de Escolas Públicas de Trânsito, nos moldes e padrões estabelecidos pelo CONTRAN.

Art. 75. O CONTRAN estabelecerá, anualmente, os temas e os cronogramas das campanhas de âmbito nacional que deverão ser promovidas por todos os órgãos ou entidades do Sistema Nacional de Trânsito, em especial nos períodos referentes às férias escolares, feriados prolongados e à Semana Nacional de Trânsito.

§ 1º Os órgãos ou entidades do Sistema Nacional de Trânsito deverão promover outras campanhas no âmbito de sua circunscrição e de acordo com as peculiaridades locais.

§ 2º As campanhas de que trata este artigo são de caráter permanente, e os serviços de rádio e difusão sonora de sons e imagens explorados pelo poder público são obrigados a difundir-las gratuitamente, com a frequência recomendada pelos órgãos competentes do Sistema Nacional de Trânsito.

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.

Art. 77. No âmbito da educação para o trânsito caberá ao Ministério da Saúde, mediante proposta do CONTRAN, estabelecer campanha nacional esclarecendo condutas a serem seguidas nos primeiros socorros em caso de acidente de trânsito.

Parágrafo único. As campanhas terão caráter permanente por intermédio do Sistema Único de Saúde - SUS, sendo intensificadas nos períodos e na forma estabelecidos no art. 76.

Art. 78. Os Ministérios da Saúde, da Educação e do Desporto, do Trabalho, dos Transportes e da Justiça, por intermédio do CONTRAN, desenvolverão e implementarão programas destinados à prevenção de acidentes.

Parágrafo único. O percentual de dez por cento do total dos valores arrecadados destinados à Previdência Social, do Prêmio do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Via Terrestre - DPVAT, de que trata a Lei nº 6.194, de 19 de dezembro de 1974, serão repassados mensalmente ao Coordenador do Sistema Nacional de Trânsito para aplicação exclusiva em programas de que trata este artigo.

Art. 79. Os órgãos e entidades executivos de trânsito poderão firmar convênio com os órgãos de educação da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, objetivando o cumprimento das obrigações estabelecidas neste capítulo.

RESOLUÇÃO Nº 120, DE 14 DE FEVEREIRO DE 2001.

Dispõe sobre o Projeto Educação e Segurança no Trânsito – escolas de ensino médio – que trata da inclusão de conteúdos específicos sobre Trânsito no Ensino Médio, em consonância com o disposto na Resolução 050/98 – CONTRAN e define procedimentos para implantação nas escolas interessadas.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO - CONTRAN, usando da competência que lhe confere o art. 12, inciso I, da Lei nº 9.503 de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro - CTB, e conforme Decreto nº 2.327, de 23 de setembro de 1997, que dispõe sobre a Coordenação do Sistema Nacional de Trânsito, e

Considerando a necessidade de medidas complementares para o cumprimento no disposto no Código de Trânsito Brasileiro, Capítulo VI – artigos 74 e 76 inciso I, II;

Considerando a necessidade do desenvolvimento de uma Política Nacional de Educação e Segurança no Trânsito voltada, sobretudo, para o grupo considerado de risco, constituído pela população adolescente que se insere nas escolas de ensino médio em todo território nacional;

Considerando a importância de desenvolver valores, integrando o jovem no sistema trânsito nos seus diferentes papéis;

Considerando ainda a necessidade premente da melhoria do processo de formação de condutores e o fato de ser a unidade escolar de ensino médio célula composta por docentes devidamente qualificados, resolve:

Art. 1º Instituir o Projeto de Educação e Segurança no Trânsito -Escolas de Ensino Médio, com conteúdos específicos voltados para a formação e desenvolvimento de comportamentos seguros no trânsito, de conformidade com o disposto na matriz conceitual do Anexo desta Resolução.

Art. 2º O Projeto, uma vez desenvolvido de conformidade com todos os requisitos constantes desta Resolução e seus Anexos, será reconhecido pelo Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN, como a formação teórico-técnica necessária para que o aluno integrante deste Projeto, possa submeter-se ao exame teórico a que se refere o Artigo 3º e seu parágrafo único da Resolução 050/98 do CONTRAN.

Art. 3º As escolas interessadas no desenvolvimento do Projeto em tela deverão ser credenciadas pelo DENATRAN, devendo, para isto, cumprir os seguintes procedimentos utilizando os instrumentais específicos:

- a) solicitar inscrição no Projeto citado;
- b) apresentar o Coordenador responsável pelo desenvolvimento do referido Projeto na respectiva unidade escolar, bem como a Equipe Docente;
- c) apresentar Planejamento do desenvolvimento dos conteúdos.

Art. 4º O credenciamento será homologado pelo Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN, após o cumprimento do disposto no artigo 3º desta Resolução.

Art. 5º Uma vez cumprido o desenvolvimento do Projeto, a escola remeterá ao DENATRAN, a relação nominal dos alunos aprovados.

Art. 6º Aos alunos cuja avaliação for considerada satisfatória pela Equipe Docente, será expedido pela Escola um certificado de participação no Projeto.

Art. 7º De posse do Certificado referido no artigo anterior, o aluno interessado na Permissão para Dirigir desde que preencha os requisitos exigidos no Art. 140 da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, deverá encaminhar-se ao DETRAN, onde dar-se-á o início do processo de habilitação.

Art. 8º Cabe ao DENATRAN regulamentar esta Resolução, definindo critérios, instrumentais específicos e etapas de implantação do projeto.

Art. 9º Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

JOSÉ GREGORI

Ministério da Justiça - Titular

JOSÉ CARLOS CARVALHO

Ministério do Meio Ambiente -Suplente

LUCIANO OLIVA PATRÍCIO

Ministério da Educação - Suplente

ALEX CASTALDI ROMERA

Ministério da Defesa - Representante

CARLOS AMÉRICO PACHECO

Ministério da Ciência e Tecnologia - Suplente

ALDERICO JEFFERSON DA SILVA LIMA

Ministério dos Transportes - Representante

PAULO MARCOS CASTRO R. DE OLIVEIRA.

Ministério da Saúde - Representante

[illegible]

Item	Comportamento Esperado	Competência Visada	Itens	Disciplinas envolvidas Operadores	Carga Horária
1 cont.	- Saber ler guias e mapas. - contribuir para uma melhor qualidade de vida sua e da comunidade. - Valorizar a legislação enquanto acordo social.	- reconhecimento da importância das relações dos componentes da comunidade. - Reconhecimento da necessidade de organização e da legislação como acordo social. - Sinalização como acordo universal.	> Responsabilidades do cidadão e do poder público > Relações interpessoais > Análise de alternativas de trajetos e de meios de transporte para seus deslocamentos - Conhecimento da cidade - localização - mapas e guias - características das vias - sinalização - Qualidade de Vida - contribuição social - resultante dos comportamentos das pessoas, das condições dos veículos e da operação dos mesmos - Legislação - acordo social	EDUCAÇÃO ARTÍSTICA - Elaboração de representação da cidade ou área. BIOLOGIA - Estudo sobre impacto ambiental. PORTUGUÊS E INGLÊS - Análise de textos referentes aos diferentes papéis: condutor, pedestre, passageiro, morador e profissionais de trânsito - Análise de textos sobre prioridades de circulação. EDUCAÇÃO FÍSICA - Ritmo individual de cada aluno; diferentes ritmos em relação aos usuários do trânsito em geral. - Estudo da ocupação de espaço.	1 1 2 1

Item	Comportamento Esperado	Competência Visada	Itens	Disciplinas Envolvidas Operadores	Carga Horária
2	- entender a importância da participação do cidadão na organização do sistema trânsito - reconhecer a importância da legislação para o convívio no trânsito - respeitar as disposições da legislação	- Conhecimento da Legislação de Trânsito - Conhecimento das disposições do Código de Trânsito Brasileiro - Conhecimento da estrutura do Sistema Nacional de Trânsito e respectivas competências e responsabilidades - Entendimento das normas de circulação e conduta e das penalidades aplicáveis em caso de não cumprimento	Legislação de Trânsito - O Código de Trânsito Brasileiro > filosofia e inovações - habilitação - direitos e deveres de pedestres e ciclistas - responsabilidade do proprietário, do fabricante de veículos e do poder público - municipalização - educação para o trânsito - engenharia de tráfego e novas tecnologias - Organização do Sistema Trânsito > Estrutura do Sistema Nacional de Trânsito - Atribuições/responsabilidades - Inter-relações entre os órgãos componentes - O processo de municipalização > Planejamento/ operação/ fiscalização/ educação - Infrações, Penalidades, Medidas administrativas e Crimes de trânsito - Legislação inserida nos conteúdos outras unidades	HISTÓRIA - Estudo da legislação de trânsito: leis, decretos, resoluções, portarias - Estudo do Código de Trânsito Brasileiro - conceito, importância - utilização - Estudo dos órgãos responsáveis pelo sistema de trânsito e do processo de municipalização.	1

Item	Comportamento Esperado	Competência Visada	Itens	Disciplinas envolvidas - Operadores	Carga Horária
4	<u>Legislação</u> • respeitar as disposições do Código de Trânsito Brasileiro/ a sinalização/ as autoridades de trânsito • respeitar a atribuição concedida na respectiva categoria de habilitação • portar os documentos pessoais e do veículo • respeitar a sinalização como forma de segurança individual e coletiva	<u>Legislação</u> • reconhecimento da importância da formação para o exercício da condução veicular • entendimento da sinalização como forma de comunicação: interpretação das mensagens da sinalização • entendimento das normas de circulação e conduta e das penalidades aplicáveis em caso de não cumprimento • identificação das responsabilidades no trânsito	Operação • Habilitação • Sinalização - vertical - horizontal - dispositivos de sinalização auxiliar - luminosa - sonora - gestos do agente e do condutor • Normas gerais de circulação e conduta • Infrações e Penalidades • Crimes de Trânsito	Legislação EDUCAÇÃO FÍSICA • Estudo sobre “sinalização” a ser trabalhado em diversas dinâmicas. HISTÓRIA • Processo de formação do condutor • Sinalização • Conceitos de Normas Gerais de Circulação e Conduta e de infrações, penalidades e crimes de trânsito	2 11

	Saber ler mapas e guias e planejar trajetos	velocidade adequada - Entendimento dos procedimentos necessários para colocar o veículo em circulação - Entendimento da importância do uso do cinto de segurança	- Manobras - Estacionamento e Parada - Situações ambientais	nas curvas e respeito à segurança quando da construção de vias públicas. - Condições adequadas para a ultrapassagem de veículos. - Determinação de distância focal e luz de ofuscamento. BIOLOGIA - Análise dos impactos sobre o corpo humano no que diz respeito à sua Segurança. - Necessidade de respeito ao meio ambiente. GEOMETRIA - Estudo de ângulos. EDUCAÇÃO ARTÍSTICA - Percepção de cores. GEOGRAFIA - Clima.	1 1
--	---	--	---	--	-------------------

Item	Comportamento Esperado	Competência Visada	Itens	Disciplinas envolvidas - Operadores	Carga Horária
5	- saber identificar a situação emergencial - tomar as providências para evitar o agravamento da situação - acionar recursos de atendimento - no caso de existência de vítimas, atender as mesmas até a chegada do socorro - preservar sua segurança pessoal e das demais pessoas - prestação de primeiros socorros somente nos casos de necessidade	- Conhecimento dos procedimentos básicos para sinalizar, solicitar socorro, avaliar a gravidade e atender a vítima até a chegada do socorro - Identificação de situações de urgência e emergência - Identificação do papel do socorrista - Avaliação da situação e das condições gerais da vítima - Conhecimento dos procedimentos básicos para atendimento da vítima até a chegada de socorro especializado - Identificação dos recursos da comunidade para atendimento a situações emergenciais	Atendimento a Situações Emergenciais Primeiros Socorros - situações emergenciais: - alagamento, - atolamento, - pane e avarias - Atendimento a Situações Emergenciais - análise do local - identificação da gravidade da situação - acionamento de recursos - Primeiros Socorros - Conceito - análise da situação - Papel do socorrista - Limites individuais e circunstanciais - Procedimentos básicos específicos - Fratura - Hemorragia - Queimadura - Parada respiratória - Parada cardíaca - Estado de choque	PORTUGUÊS E INGLÊS - Interpretação e análise de textos que tratam de causas de acidentes. MATEMÁTICA - Estudos de gráficos e tabelas que mostrem incidências de acidentes, tipos que mais ocorrem, fatores de risco, faixas etárias envolvidas, classes sociais etc. BIOLOGIA - Indicação de procedimentos básicos de primeiros socorros considerando anatomia e fisiologia. - Atendimento a situações emergenciais: identificação, sinalização e acionamento de socorro.	2 1 5

